

**Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Planungswettbewerb
„Innerer Westen“ Regensburg**



Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Planungswettbewerb
„Innerer Westen“ Regensburg



Lage des Wettbewerbsgebietes in der Stadt

Tag der Auslobung

01. März 2011

Ausloberin

aurelis Real Estate GmbH & Co. KG
Region Süd / Büro Nordbayern
Königstorgraben 7, 90402 Nürnberg

Ansprechpartner

Stephan Rothenburg

aurelis Real Estate GmbH & Co. KG
Region Süd / Büro Nordbayern
Königstorgraben 7, 90402 Nürnberg

in Abstimmung mit der Stadt Regensburg

Wettbewerbsbetreuung / Vorprüfung

Böhm Glaab Sandler Mittertrainer
Architektur und Stadtplanung
Weißenburger Platz 4, 81667 München

Termine

Versand der Unterlagen	01. März 2011
Rückfragenkolloquium	23. März 2011, 10.00 Uhr
Abgabetermin Pläne	09. Mai 2011
Abgabetermin Modell	16. Mai 2011
Preisgerichtssitzung	24. Mai 2011, 10.00 Uhr

1	Anlass und Ziel des Wettbewerbs	7
2	Allgemeine Bedingungen	8
2.1	Anwendung und Anerkennung der RPW 2008	8
2.2	Wettbewerbsgegenstand	8
2.3	Wettbewerbsart	8
2.4	Wettbewerbsbeteiligte	8
2.4.1	Ausloberin, Wettbewerbsbetreuung	8
2.4.2	Wettbewerbsteilnehmer	8
2.4.3	Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfer	9
2.5	Wettbewerbssumme (Bearbeitungshonorar und Preise)	10
2.6	Wettbewerbsunterlagen	10
2.7	Wettbewerbsleistungen und Kennzeichnung	10
2.8	Termine	12
2.8.1	Rückfragenkolloquium	12
2.8.2	Einlieferung	12
2.9	Zulassung der Arbeiten	12
2.10	Konsequenzen aus dem Wettbewerb	12
2.10.1	Weitere Bearbeitung	12
2.10.2	Eigentum, Rücksendung	12
2.10.3	Nutzung, Urheberrecht	13
2.11	Bekanntgabe des Ergebnisses und Ausstellung	13
2.12	Prüfung	13
3	Wettbewerbsaufgabe	16
3.1	Das Wettbewerbsgebiet und sein Umfeld	16
3.2	Rahmenbedingungen für die Planung	19
3.2.1	Planerische Rahmenbedingungen	19
3.2.2	Verkehr	22
3.2.3	Vorbelastungen	22
3.2.4	Denkmalschutz	22
3.2.5	Ökologie und Freiraum	23
3.3	Wettbewerbsprogramm	23
3.3.1	Entwurfsprinzipien der Rahmenplanung	23
3.3.2	Art und Maß der Nutzung	26
3.3.3	Verkehr	28
3.3.4	Immissionsschutz	29
3.3.5	Grünplanerische Ziele	32
3.4	Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Bauabschnitte	33
4	Beurteilungskriterien	34

1 Anlass und Ziel des Wettbewerbs

Im sogenannten „Inneren Westen“ der Stadt Regensburg befindet sich unweit der historischen Altstadt das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs, das heute größtenteils brach liegt. Die Grundstückseigentümerin aurelis Real Estate strebt gemeinsam mit der Stadt Regensburg an, an dieser Stelle ein neues Stadtquartier mit einer Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung / Nahversorgung zu entwickeln. Der Planungsumgriff, der sich aus dem Kerngebiet des ehemaligen Güterbahnhofs sowie weiteren benachbarten Grundstücken zusammensetzt, umfasst eine Fläche von ca. 29 ha.

Im Zuge des bisherigen Planungsprozesses wurden für den gesamten Inneren Westen die Eckdaten der städtebaulichen Entwicklung in Form einer übergeordneten Rahmenplanung erarbeitet. Über das Ergebnis der Rahmenplanung hat der Stadtrat am 20. April 2010 einen Beschluss gefasst, der am 28. April in einer öffentlichen Veranstaltung diskutiert wurde. Auf Grundlage der Rahmenplanung soll in dem nun anstehenden Planungswettbewerb ein in städtebaulicher, landschaftsplanerischer, schallschutztechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragfähiges Konzept für die Neustrukturierung des Geländes gefunden werden. Dieses soll der sich anschließenden Bauleitplanung zu Grunde gelegt werden.



Luftbild mit Wettbewerbsumgriff

Allgemeine Bedingungen

2 Allgemeine Bedingungen

2.1 Anwendung und Anerkennung der RPW 2008

Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die RPW 2008 in der vom BMVBS am 12.09.2008 herausgegebenen Fassung und mit Bekanntmachung vom 01.04.2009 zugrunde, soweit in einzelnen Punkten dieser Auslobung nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist.

An der Vorbereitung der Allgemeinen Bedingungen der Auslobung hat die Bayerische Architektenkammer beratend mitgewirkt (§ 2 Abs. 4 RPW; Art. 13 Abs. 4 BauKaG). Die Auslobung wurde dort unter der Nr. 2011/20.03 registriert.

Ausloberin, Teilnehmer sowie alle am Verfahren Beteiligten erkennen den Inhalt dieser Auslobung als verbindlich an.

2.2 Wettbewerbsgegenstand

Gegenstand des Wettbewerbs ist die Entwicklung eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes für eine ca. 29 ha große Fläche im sog. ‚Inneren Westen‘ der Stadt Regensburg als Grundlage für die Bauleitplanung. Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt hierbei im Umgang mit den bestehenden Schallbelastungen.

Die Wettbewerbsaufgabe ist unter Punkt 3 im Einzelnen beschrieben.

2.3 Wettbewerbsart

Der Wettbewerb wird als städtebaulicher und landschaftsplanerischer Planungswettbewerb (Ideenwettbewerb) nach RPW 2008 in Form eines Einladungswettbewerbs mit sieben Teilnehmern ausgelobt. Das Verfahren ist anonym. Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

2.4 Wettbewerbsbeteiligte

2.4.1 Ausloberin, Wettbewerbsbetreuung Ausloberin

aurelis Real Estate GmbH & Co. KG
Region Süd / Büro Nordbayern
Königstorgraben 7, 90402 Nürnberg

in Abstimmung mit der Stadt Regensburg

Wettbewerbsbetreuung

Böhm Glaab Sandler Mittertrainer
Architektur und Stadtplanung
Weißenburger Platz 4, 81667 München
Tel. 089 – 44 77 12-3 Fax 089 – 44 77 12-40
mail@bgsm.de

2.4.2 Wettbewerbsteilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind Architekten, Landschaftsarchitekten und Stadtplaner. Zur Teilnahme am Wettbewerb sind eingeladen:

- 1 03 Architekten, München
- 2 Ammann Albers Architekten StadtWerke, Zürich
- 3 ASTOC GmbH, Köln
- 4 Köstlbacher Miczka Architektur Urbanistik, Regensburg
- 5 PPL Architektur und Stadtplanung, Hamburg
- 6 Albert Speer + Partner, Frankfurt am Main
- 7 Planungsgemeinschaft Zwischenräume, München

Angesichts der Bedeutung der Freiraumplanung für das Wettbewerbsgebiet und seine Umgebung wird die Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten zwingend vorgegeben. Die Landschaftsarchitekten sind bis zum Rückfragenkolloquium zu benennen.

Die Zusammenarbeit mit Fachplanern für die Themenbereiche Verkehr und Immissionsschutz wird empfohlen.

Die eingeladenen Büros haben ihre Bereitschaft zur Teilnahme verbindlich erklärt. Die Teilnehmer haben ihre

Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen. Sie geben eine Verfassererklärung gem. Anlage ab (s. CD-ROM). Liegen in der Person eines Teilnehmers Gründe vor, die in § 4 Abs. 2 RPW aufgeführt sind, ist eine Teilnahme am Wettbewerb ausgeschlossen.

2.4.3 Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfer

Die Mitglieder des Preisgerichts wurden vor der endgültigen Abfassung dieser Broschüre gehört.

Fachpreisrichter/-innen

- 1 Andreas Hild, Architekt, München
- 2 Ursula Hochrein, Landschaftsarchitektin, München
- 3 Prof. Franz Pesch, Architekt, Stuttgart / Herdecke
- 4 Stephan Rothenburg, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, aurelis Real Estate
- 5 Christine Schimpfermann, Planungs- und Baureferentin Regensburg
- 6 Prof. Zvonko Turkali, Frankfurt a. M.

ständig anwesende stellvertretende

Fachpreisrichter/-innen

- Ute Hick, Stadtplanungsamt Regensburg
- Heike Göppinger, Stadtplanerin, aurelis Real Estate
- Stephan Fabi, Architekt, Regensburg

stellvertretende Fachpreisrichter/-innen

- Jonas Doerfler, Stadtplanungsamt Regensburg
- Johannes Kappler, Architekt, Nürnberg
- Norbert Wögler, Architekt, aurelis Real Estate
- Prof. Manfred Kovatsch, Architekt, München
- Prof. Dr. Rudolf Hierl, Architekt, München
- Rita Lex-Kerfers, Landschaftsarchitektin, Bockhorn

Sachpreisrichter/-innen

- 1 Hans Schaidinger, Oberbürgermeister
- 2 Christian Schlegl, Mitglied des Stadtrats, CSU-Fraktion
- 3 Norbert Hartl, Mitglied des Stadtrats, SPD-Fraktion
- 4 Stefan Wiegand, aurelis Real Estate
- 5 Jochen Pfefferle, aurelis Real Estate
- 6 Thomas Neuhoff, Immo Finanz, Regensburg

ständig anwesende stellvertretende

Sachpreisrichter/-innen

- Bernhard Dauerer, Planungs- und Baureferat
- Petra Mühling, aurelis Real Estate

stellvertretende Sachpreisrichter/-innen

- Gerhard Weber, Bürgermeister, CSU-Fraktion
- Petra Betz, Mitglied des Stadtrats, CSU-Fraktion
- Joachim Wolbergs, Bürgermeister, SPD-Fraktion
- Udo Schneider, aurelis Real Estate
- Gudrun Piesczek, aurelis Real Estate
- Jens-Oliver Hühnel, aurelis Real Estate

sachverständige Berater/-innen

(ohne Stimmrecht)

- Thomas Weiler, Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung
- Sabine Köhler, Stadtplanungsamt, Städtebau
- Michael Lehmann, Gartenamt Freiraumplanung
- Wolfgang Reiser, Umwelt-und Rechtsamt, Immissionsschutz
- Ulrich Möhler, Möhler + Partner, Fachberater Immissionsschutz
- Axel C. Springsfeld, Fachberater Verkehrsplanung

Vorprüfung

Böhm Glaab Sandler Mittertrainer, Architektur und Stadtplanung, München, ggf. unter Hinzuziehung von sachverständigen Beratern und weiteren Fachleuten.

Allgemeine Bedingungen

2.5 Wettbewerbssumme (Bearbeitungshonorar und Preise)

Bearbeitungshonorar je Teilnehmer	6.000 Euro
1. Preis	20.000 Euro
2. Preis	12.000 Euro
3. Preis	8.000 Euro
Summe Preise netto	40.000 Euro

Gesamtsumme netto 82.000 Euro

Sofern Wettbewerbsteilnehmer Umsatzsteuer abführen, wird diese ihnen anteilig zusätzlich vergütet. Das Preisgericht ist berechtigt, die Gesamtsumme durch einstimmigen Beschluss anders zu verteilen.

2.6 Wettbewerbsunterlagen

Folgende Unterlagen werden den Teilnehmern zur Verfügung gestellt:

A Auslobungsbroschüre

- Allgemeine Wettbewerbsbedingungen
- Wettbewerbsaufgabe
- Beurteilungskriterien

B als Anlagen auf CD-ROM

- 01 - Informationsplan als dxf-/dwg- und pdf-Datei
- 02 - Luftbild
- 03 - Bericht der Rahmenplanung (einschl. Testentwurf)
- 04 - Protokoll Bürgerversammlung (vom 28.04.2010)
- 05 - Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr
- 06 - Immissionstechnische Untersuchung zum Testentwurf (Möhler + Partner, Februar 2011)
- 07 - Prinziplösungen für den Schallschutz im Plangebiet „Innerer Westen“ in Regensburg (Möhler + Partner, Januar 2011)
- 08 - Wettbewerbsergebnis Mittelbayerischer Verlag
- 09 - Vordruck Flächen- und Stellplatzbilanz
- 10 - Vordruck Verfassererklärung
- 11 - Auslobungsbroschüre als pdf-Datei

C Modelleinsatzplatte M 1 : 1.000

(gesonderte Lieferung durch Modellbauer)

2.7 Wettbewerbsleistungen und Kennzeichnung

Alle Wettbewerbsarbeiten sind rechts oben durch eine Kennzahl aus 6 verschiedenen arabischen Ziffern zu kennzeichnen (1 cm hoch, 6 cm breit).

Es darf nur ein Entwurf eingereicht werden. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind - soweit nicht ausdrücklich gefordert - unzulässig. Nicht verlangte Leistungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen und können in begründeten Einzelfällen zum Ausschluss der Arbeit führen.

Für die Präsentation in der Preisgerichtssitzung steht je Arbeit eine Hängefläche von ca. 2m (B) x 1,80m (H) zur Verfügung. Es sollen die von der Ausloberin gelieferten Plangrundlagen verwendet werden. Die Präsentationspläne sind gerollt und ungefaltet abzugeben. Farbige Darstellung ist erwünscht.

A Schwarzplan M 1 : 5.000

Eintragung der neuen Baustruktur

B Lageplan M 1 : 1.000

Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Entwurf mit folgenden Inhalten zum gesamten Wettbewerbsgebiet (als Dachaufsicht)

- Baukörper, Dachform, Anzahl der Geschosse
- Freiraumkonzept, Gestaltung der privaten und öffentlichen Grünflächen
- Unterscheidung in öffentliche und private Freiräume
- Unterscheidung in Spielflächen, Grünflächen (Erholung) und Ausgleichsflächen (Biotope)
- städtebauliche Einbindung in das Umfeld - insbesondere auch die Anbindungspunkte des Fuß- und Radwegesystems, des ÖPNV und des MIV-Verkehrskonzeptes (möglichst mit Unterscheidung von gewerbe- und wohngebietsbezogenen Verkehren)

- Nutzungen, Anordnung geförderter Wohnungsbau und soziale Infrastruktureinrichtungen
- Erschließung, Kfz-Stellplätze, Fuß- und Radwegeverbindungen
- Lärmschutzkonzept, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen

C Schnitte M 1 : 500

Alle relevanten Schnitte, mind. ein aussagekräftiger Teilausschnitt in Ost-West- und ein Teilausschnitt in Nord-Süd-Richtung.

- Darstellung des Anschlusses an das Umfeld
- Eintragung des ursprünglichen Geländeverlaufs
- Darstellung der Freiräume

Alle Höhenangaben sind auf die Erdgeschoss-Fußbodenhöhe zu beziehen (OK FB = +0,00). Bei jedem Gebäude ist die OK FB im Erdgeschoss jeweils auf NN zu beziehen und anzugeben.

D Exemplarische Ausschnitte M 1 : 500

Ausschnittsweise Darstellung

- des Quartierszentrums westlich der Kumpfmühler Brücke im Erdgeschossgrundriss mit angrenzendem Freibereich und Straßenanschlüssen
- eines typischen Wohnquartiers (ca. 20 Wohnungen) mit Aussagen zur Höhenlage und Gestaltung der Erdgeschosszone incl. den ihnen zugeordneten Freibereichen und zu den Übergängen zu öffentlichen Grünflächen
- des Ausbaus und der Gestaltung wichtiger neuer Erschließungsstraßen
- der öffentlichen Freiräume der öffentlichen Freiräume (keine explizite Freiraumplanung gefordert)

E Erläuterungen

In Form von Skizzen und textlichen Erläuterungen auf den Plänen zu den Themen

- städtebauliches und freiraumplanerisches Entwurfskonzept

- Verkehrskonzepte für Rad- und Fußwege, ÖPNV und MIV (mit Vermeidungsmaßnahmen zum Durchgangsverkehr)
- Schall- und Immissionsschutzkonzept

F Flächenbilanz und Stellplatznachweis

- Rechnerischer Nachweis des Verhältnisses von Nettobauland zu Frei- und Erschließungsflächen
- Rechnerischer Nachweis der Geschossfläche (GF und GFZ) und der Grundfläche (GR und GRZ) nach BauNVO.
- Grünflächen (Grünflächen Gesamt, Ausgleichsflächen, Spielplatzflächen)
- Anzahl der Wohneinheiten (Durchschnitt 90 qm GF)
- Nachweis der öffentlichen und privaten Stellplätze
M 1:1.000

Hierfür sind Prüfpläne (kompletter zweiter Plansatz, gefaltet) mit Eintragung der nachgefragten Werte und aller für ihre Ermittlung notwendigen Maße und Angaben abzugeben, dafüllte ausgefüllte Vordruck Flächen- und Stellplatzbilanz (s. CD-ROM).

G Modell M 1 : 1.000

zum Einsatz in das Umgebungsmodell, in der gelieferten Verpackung

H Pläne als Verkleinerungen und auf CD

Sämtliche Pläne sind zusätzlich als Verkleinerungen im Format DIN A 3 sowie als pdf- und jpg-Datei (Bildgröße original und DIN A 3, 300 dpi), sowie als dwg-/dxf-Datei (nicht über Version 2000) auf digitalem Datenträger abzugeben.

I Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

J Verfassererklärung

Verfassererklärung auf beigefügtem Vordruck (siehe CD-ROM). Abgabe in einem undurchsichtigen, verschlossenen, nur mit der 6-stelligen Kennzahl beschrifteten Umschlag.

Allgemeine Bedingungen

2.8 Termine

2.8.1 Rückfragenkolloquium

Am Mittwoch, den 23. März 2011 um 10.00 Uhr veranstaltet die Ausloberin in Regensburg, im Sitzungssaal des Neuen Rathauses (1. Stock), D.-Martin-Luther-Straße 1, ein Rückfragenkolloquium unter Beteiligung der Mitglieder des Preisgerichts, der sachverständigen Berater und der Vorprüfer.

Die Anwesenheit mindestens eines Vertreters jedes teilnehmenden Büros wird erwartet. Das Kolloquium dient der Diskussion der Aufgabenstellung und der Beantwortung von Rückfragen. Insbesondere wird zum Thema Lärmschutzproblematik referiert und es können Rückfragen an den Lärmschutzgutachter gestellt werden. Schriftliche Rückfragen können bis zum Termin des Rückfragenkolloquiums an das Büro Böhm Glaab Sandler Mittertrainer gerichtet werden.

Die Ergebnisse der Diskussion und die Antworten auf die Rückfragen werden allen Wettbewerbsbeteiligten bis zum 30. März 2011 schriftlich mitgeteilt. Sie werden Bestandteil der Auslobung.

2.8.2 Einlieferung

Einlieferungstermin für die Pläne ist der 09. Mai 2011, für das Modell der 16. Mai 2011. Spätestens an diesem Tag sind die entsprechenden Teile der Arbeit kostenfrei für die Ausloberin an folgende Postadresse aufzugeben:

Böhm Glaab Sandler Mittertrainer
Architektur und Stadtplanung
Weißenburger Platz 4
81667 München

Bis jeweils 17.00 Uhr können die Pläne bzw. das Modell auch direkt dort abgegeben werden.

Als Zeitpunkt der Einlieferung gilt im Falle der Einlieferung per Post, Bahn oder anderen Transportunternehmen das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit. Bei der Abgabe im Büro Böhm Glaab Sandler Mittertrainer gilt die auf der Emp-

fangsbestätigung vermerkte Zeitangabe. Im Zweifelsfall werden Arbeiten vorbehaltlich des späteren Nachweises der rechtzeitigen Einlieferung mitbeurteilt. Kann dieser Nachweis nicht geführt werden, werden sie nachträglich ausgeschlossen. Den Teilnehmern wird deshalb dringend empfohlen, sich Einlieferungsbelege geben zu lassen und diese bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren.

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers einzusetzen.

2.9 Zulassung der Arbeiten

Zur Beurteilung zugelassen werden alle Arbeiten, die den formalen Bedingungen und in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen und die im Rahmenplan festgesetzte Lage der neuen Brücke auf Höhe der Klenzestraße als zwingende Vorgabe berücksichtigen.

Über die Zulassung entscheidet das Preisgericht. Die Entscheidungen, insbesondere über den Ausschluss von Arbeiten, sind zu protokollieren.

2.10 Konsequenzen aus dem Wettbewerb

2.10.1 Weitere Bearbeitung

Die Ausloberin und die Stadt Regensburg beabsichtigen, die Wettbewerbsergebnisse bei der anstehenden Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Plangebiet zu verwenden. Unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts ist auch die Beauftragung eines Preisträgers nicht ausgeschlossen; ein Anspruch darauf besteht jedoch nicht. Um im weiteren Verfahren dennoch die Inhalte des Wettbewerbsergebnisses bestmöglich zu berücksichtigen, wird zur Sicherung des Entwurfsgedankens einer der Preisträger mit einem Beratervertrag für die aurelis-Flächen beauftragt.

2.10.2 Eigentum, Rücksendung

Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Die übrigen Wettbewerbsarbeiten werden kostenfrei an die Teilnehmer zurückgesandt.

2.10.3 Nutzung, Urheberrecht

Bezüglich des Rechts zur Nutzung der Wettbewerbsarbeiten und des Urheberrechtsschutzes der Teilnehmer gilt § 8 Abs. 3 RPW.

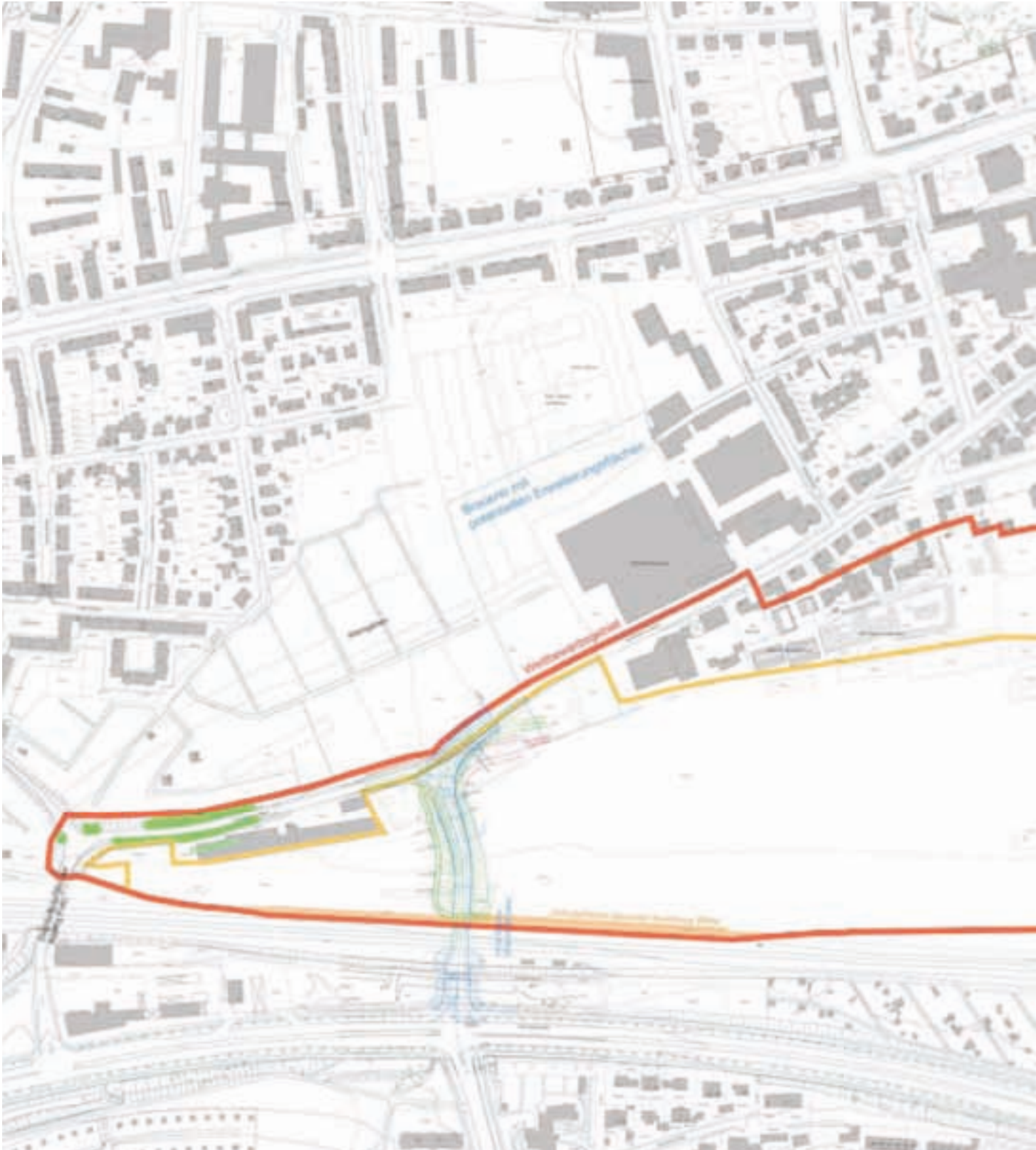
2.11 Bekanntgabe des Ergebnisses und Ausstellung

Die Ausloberin wird das Ergebnis des Wettbewerbs unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung den Teilnehmern durch Übersendung des Protokolls über die Preisgerichtssitzung unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit sobald wie möglich bekannt machen. Alle Wettbewerbsarbeiten werden öffentlich ausgestellt. Ort und Zeitpunkt der Ausstellung werden noch bekannt gegeben.

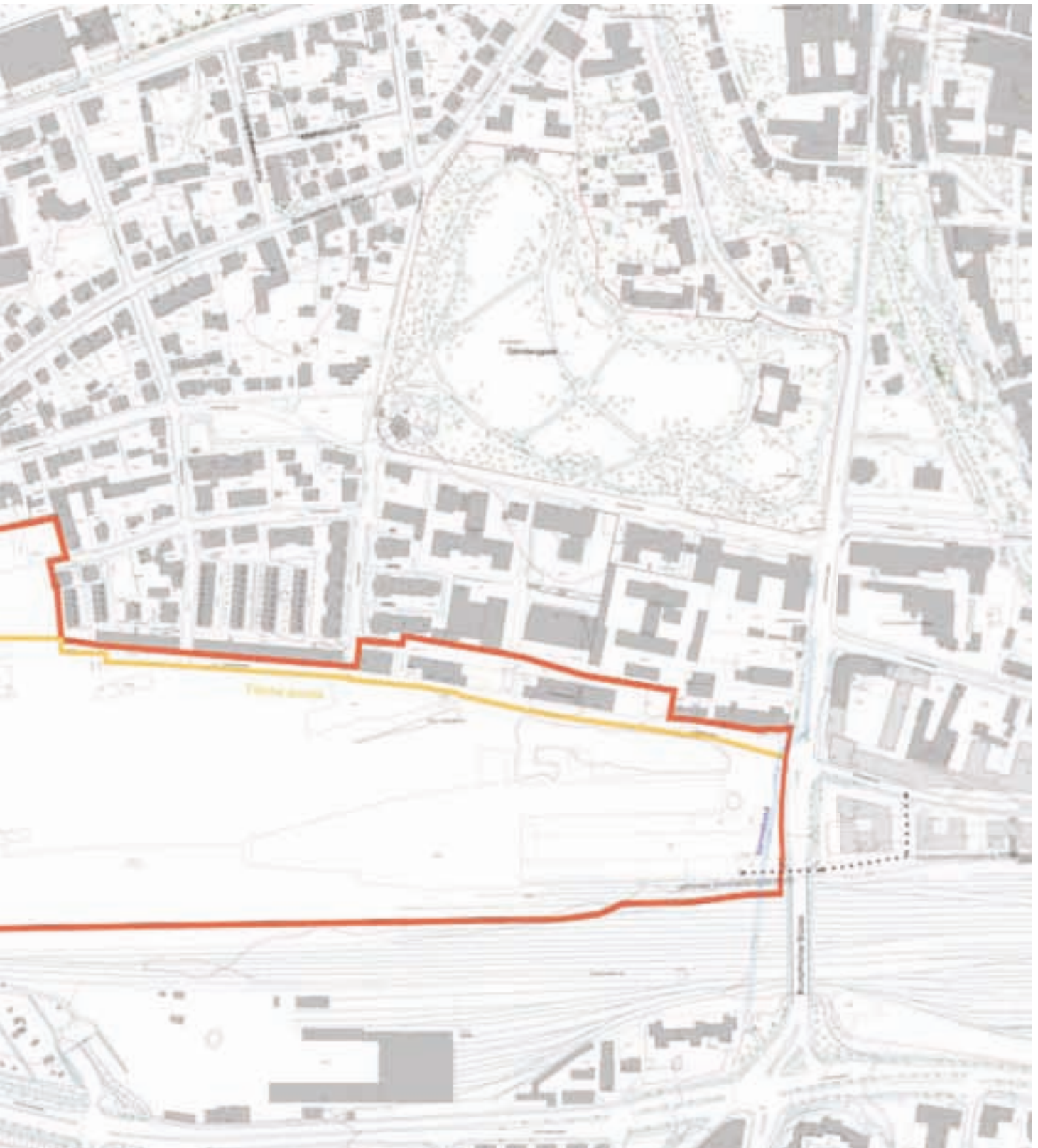
2.12 Prüfung

Die Entscheidungen des Preisgerichts in der Sache sind endgültig, sie unterliegen nicht der gerichtlichen Nachprüfung.

Das Wettbewerbsgebiet und seine Umgebung



Informationsplan mit Wettbewerbsgebiet





Bahnhofstraße im Osten



Ehemaliger Güterbahnhof



Ehemaliger Gleisbereich

3 Wettbewerbsaufgabe

3.1 Das Wettbewerbsgebiet und sein Umfeld

Städtebauliches Umfeld

Das Wettbewerbsgebiet liegt im sog. ‚Inneren Westen‘ der Stadt Regensburg, womit der Bereich zwischen historischer Altstadt, Autobahn A 93, Prüfeninger Straße und Kirchmeierstraße bezeichnet wird.

Das Umfeld des Planungsgebiets gliedert sich dabei in unterschiedliche Nutzungsbereiche: Im Westen befindet sich eine Kleingartenanlage und im Anschluss daran überwiegend gewerbliche Nutzungen mit der Brauerei Bischofshof als Nukleus. Zusammen mit dem nördlich angrenzenden Jahnstadion häufen sich hier großflächige Nutzungen, die die Durchlässigkeit des Gebiets stark einschränken. In der Mittellage sowie in der Nachbarschaft des historischen Stadtkerns und des Grünrings, befinden sich durchgrünte Wohnquartiere mit Villentypologie und Siedlungsbau. Mit dem Neubaugebiet an der Ladehof- und Hoppestraße ist, trotz relativ hoher städtebaulicher Dichte, ein erster Impuls für die zukünftige Gebietsentwicklung gesetzt worden.

Das östlich gelegene Gebiet um die Kumpfmühler Brücke ist durch Büronutzung und Dienstleistungsbetriebe gekennzeichnet. Prägend sind hier insbesondere die Justizgebäude an der Augustenstraße und das derzeit noch bestehende Verlagshaus der Mittelbayerischen Zeitung an der Margaretenstraße / Bahnhofstraße. Kurz- bis mittelfristig wird der Mittelbayerische Verlag jedoch seinen bisherigen Standort verlassen und mit seinem Verlagshaus auf den Bereich südlich der Bahnhofstraße umsiedeln. Das Ergebnis des jüngst in diesem Zusammenhang entschiedenen Realisierungswettbewerbs sowie die bestehenden Planungen für das Grundstück des heutigen Verlagshauses sind als künftige Umgebung des Wettbewerbsumgriffs entsprechend zu berücksichtigen.

Nahversorgung

Die bestehenden Nahversorgungsstrukturen im näheren Umfeld des Planungsgebietes beschränken sich derzeit auf einen Lebensmittelmarkt an der Kumpfmühler Brücke sowie im weiteren Bereich auf vereinzelte Einzelhandels-

einrichtungen im Verlauf der Prüfeninger Straße. Südlich der Bahngleise befinden sich der Nahversorgungsstandort Kumpfmühl (Viertelszentrum) sowie ein Discounter plus Getränkemarkt an der Balwinusstraße.

Soziale Infrastruktur

Im Umfeld der Planung befinden sich bereits Einrichtungen zur Betreuung von Kindern: an der Prüfeninger Straße der Stadtparkkindergarten, der Kindergarten Kunterbunt in der Georg-Herbst-Straße und der Kindergarten St. Michael in der Rilkestraße.

Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet selbst umfasst eine Gesamtfläche von ca. 29 ha. Das im Osten und Westen spitz zulaufende Areal wird im Süden durch die Bahnlinie Regensburg - Nürnberg begrenzt, im Norden bildet im Wesentlichen die Linie Dechbettener Straße - Ladehofstraße die Grenze, die in Teilbereichen übersprungen wird, um Flächen mit mittelfristigem Entwicklungspotenzial einzu beziehen. Im Osten endet der Wettbewerbsumfang an der Kumpfmühler Brücke.

Der Großteil des Planungsgebiets liegt im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Regensburg und befindet sich im Eigentum der aurelis Real Estate. Diese ca. 23,5 ha große Fläche steht kurzfristig für eine Entwicklung zur Verfügung und daher im Mittelpunkt der Betrachtung. Der aktuelle Gebäudebestand steht teilweise leer oder ist befristet vermietet. Im Planungswettbewerb ist er daher als disponibel zu betrachten.

Die städtischen Flächen des Bauhofs (Von-Brettreich-Straße) und die östlich daran angrenzenden Brachflächen (an der Thurmayerstraße – im Eigentum einer von der Stadt verwalteten Stiftung) sollen kurzfristig entwickelt werden; der städtische Bauhof soll in den gewerblichen westlichen Teil des Plangebietes verlagert werden. Für die weiteren Flächen im Eigentum der Stadt Regensburg oder Dritter gibt es keine unmittelbare Planungsabsicht. Hier soll der Wettbewerb mittel- und langfristige Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne einer strukturellen Verbesserung aufzeigen.



Biotop Brückenauffahrt



Bauhof



Dechbettener Straße / Augustenstraße

Das Wettbewerbsgebiet und seine Umgebung



Kleingärten



Wohngebiet Hoppestraße



Brauerei Bischofshof



Ladehofstraße von Westen



Gewerbe an der Dechbettener Straße



Gewerbe an der Ladehofstraße

3.2 Rahmenbedingungen für die Planung

3.2.1 Planerische Rahmenbedingungen

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan ist das Planungsgebiet der bisherigen Nutzung entsprechend überwiegend als Bahngelände und Gewerbegebiet dargestellt. Diese Darstellung wird im Zuge der Gebietsentwicklung angepasst.

Im Flächennutzungsplan ist auch eine neue Nord-Süd-Straßenverbindung dargestellt, die eine Verbindung von der Prüfeninger Straße im Norden über die Bahntrasse hinweg zur Kirchmeierstraße und weiter in den Süden der Stadt herstellt. Diese sog. „Durchbindung“ soll in der weiteren Planung nicht in der dargestellten Form umgesetzt werden (kurzfristig allenfalls als Fuß- und Radweg, längerfristig als Option bzw. Flächensicherung für eine eher untergeordnete Stadtteilverbindung). Eine Überbrückung der Bahnlinie ist zwar geplant, diese soll aber in erster Linie der Erschließung der neuen Baugebiete dienen, gebietsfremder Nord-Süd-Durchgangsverkehr und auch Ost-West-Durchgangsverkehr soll hingegen vermieden werden.

Strukturplanung im Inneren Westen - Rahmenplan

Die Neuordnung und Entwicklung der innerstädtischen Bahnareale und der angrenzenden Bereiche im inneren Stadtwesten ist in Regensburg eines der wichtigsten städtebaulichen Projekte der kommenden Jahre. Als Grundlage der Entwicklungen haben die Stadt Regensburg und aurelis Real Estate im Jahr 2008 eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet, in der sich die beiden Vertragspar-



Kumpfmühler Brücke Richtung Altstadt



Dechbettener Brücke Richtung Margaretenau



Ausschnitt FNP

Rahmenbedingungen für die Planung

teilen u. a. über die wesentlichen erforderlichen Planungsschritte verständigt haben.

In einem ersten Schritt wurde gemeinsam eine Arbeitsgemeinschaft aus Stadtplanern, Landschaftsplanern und Verkehrsplanern mit der Bearbeitung einer übergeordneten Rahmenplanung beauftragt. Umfangreiche Bürgerinformationsveranstaltungen begleiten - gemäß dem Stadtratsbeschluss vom 17. Juli 2008 - den Planungsprozess. Erste Informationsveranstaltungen fanden bereits vor Planungsbeginn im Oktober 2007 statt. Die Zwischenergebnisse - drei unterschiedliche städtebauliche Varianten - der Rahmenplanung wurden der Öffentlichkeit im Mai 2009 vorgestellt und zur Diskussion gestellt.

- „grüne Finger“-
- „grüne Mitte“-
- „grünes Gerüst“.

Nach einem eingehenden Abwägungsprozess haben sich die Stadt Regensburg und Aurelis dazu entschieden, den Rahmenplan auf Basis des Modells „grüne Finger“ weiter auszuformulieren.

Das Endergebnis wurde am 20. April 2010 dem Stadtrat und am 28. April der Öffentlichkeit präsentiert und als Grundlage für den Wettbewerb mit folgender ergänzender Formulierung vom Stadtrat beschlossen: „Der in der Vorlage dargestellte Sachverhalt (Rahmenplanung) wird der weiteren städtebaulichen Planung zu Grunde gelegt.“

Für den städtebaulichen Wettbewerb ist zuzulassen, dass Wettbewerbsteilnehmer eine alternative (südlicher gelegene) Ost-West-Haupterschließungsstraße wählen können, wenn sie nachweisen, dass nach den jetzt gegebenen Kriterien (Funktion, Gestaltung ect.) die Alternativlage mindestens eine gleich gute Erfüllung der Kriterien gewährleistet.“ Im Falle eines solchen Erschließungskonzeptes wird dringend die Einbeziehung eines qualifizierten Verkehrsplaners empfohlen.

In einem weiteren Schritt der Rahmenplanung wurde mit einem städtebaulichen Entwurf die Machbarkeit des Konzepts exemplarisch nachgewiesen. Dieser Testentwurf soll ausdrücklich nicht als Vorgabe für den Wettbewerb verstanden werden, vielmehr soll die Vielfalt der Möglichkeiten innerhalb des Rahmens ‚Grüne Finger‘ ausgelotet werden.

Die Rahmenplanung ist als solche abgeschlossen. Aus der Diskussion mit den Bürgern und aus aktuellen Planungen der Bahn zur vermehrten Streckennutzung mit einer damit verbundenen erhöhten Immissionsbelastung ergeben sich jedoch neue, noch nicht hinreichend gelöste Zielkonflikte, die bei der Wettbewerbsbearbeitung entsprechend zu berücksichtigen sind:

- durch die im Testentwurf dargestellte Gebäudestruktur kann der Lärmschutz der geplanten Wohnbebauung nicht ausreichend sicher gestellt werden (s. Anlage 06 Immissionstechnische Untersuchung zum Testentwurf),



Rahmenp an „Testentwurf“



„Grüne Finger“



„Grüne Mitte“



„Grünes Gerüst“

Rahmenbedingungen für die Planung

- ein aktiver Lärmschutz entlang der Bahnstrecke könnte auf Grund entstehender Verschattung gegebenenfalls die Funktionsfähigkeit des Pionierparks für Artenschutzmaßnahmen einschränken,
- die vorgeschlagene Erschließung über die Ladehofstraße entspricht nicht der Erwartungshaltung der Bürger (s. Anlage 04 - Protokoll Bürgerversammlung).

Die Pläne und der Ergebnisbericht der Rahmenplanung liegen der Auslobung bei (s. Anlage 03 auf CD-ROM). Die Auslobung greift im Folgenden vielfach Inhalte dieses Ergebnisberichts auf.

Welterbe Regensburg

„Einzige authentisch erhaltene mittelalterliche Großstadt Deutschlands“: Dieses Attribut, sowie ihre herausragende geschichtliche Bedeutung machten die „Regensburger Altstadt mit Stadtamhof“ am 13. Juli 2006 zum UNESCO-Welterbe. Das Planungsgebiet befindet sich in der sog. Pufferzone des Welterbegebietes, daher ist auf eine verträgliche Höhenentwicklung zu achten.

3.2.2 Verkehr

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich in integrierter, altstadtnaher Lage in der Stadt Regensburg. Die südlich gelegene Bahntrasse stellt jedoch eine erhebliche Barriere zu den angrenzenden Stadtteilen Kumpfmühl und Königswiesen dar. Der Westen des Planungsgebiets ist über die Dechbettener Straße erschlossen, der östliche Teil über die Kumpfmühler Straße / Ladehofstraße. Eine durchgehende Ost-West-Erschließung besteht derzeit nicht.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets stellen die Kumpfmühler Brücke sowie die Dechbettener Brücke – sowohl für den motorisierten als auch für den nichtmotorisierten Verkehr – die einzige Verbindung zu den südlichen Stadtteilen dar. Diese Verbindungen reichen für die Entwicklung des Wettbewerbsgebiets nicht aus. Im Zuge der Rahmenplanung wurden unterschiedliche Möglichkeiten der Süd-Anbindung untersucht. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile (im Zuge einer gesonderten Machbarkeitsstudie) fiel die Entscheidung für einen Brücken-Neubau

in Höhe der Klenzestraße (s. Eintragung im Informationsplan). Die bestehende Dechbettener Brücke, die aufgrund ihrer geringen Belastbarkeit und Breite heute schon unzureichend ist, wird künftig nur für die Anbindung der Siedlung in der Magaretenau sowie von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

3.2.3 Vorbelastungen

Immissionen, Erschütterungen

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung zum städtebaulichen Testentwurf der Rahmenplanung hat gezeigt, dass das Planungsgebiet durch seine unmittelbare Lage an der Bahnstrecke Nürnberg – Passau von einer überdurchschnittlich hohen Immissionsbelastung betroffen ist. Der hieraus entstehende Zielkonflikt konnte im Zuge der Rahmenplanung noch nicht hinreichend gelöst werden und wird damit zu einer der zentralen Aufgaben im Wettbewerb. (s. auch Punkt 3.3.4 der Auslobung und Anlagen 06 und 07 auf CD-ROM.)

Die Zusammenarbeit mit einem Fachplaner für den Themenbereich Immissionsschutz wird daher empfohlen.

Bodenverunreinigung

Für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs liegt eine umfassende Bodenuntersuchung vor. Gemäß Gutachten ist auf dem Areal generell von verhältnismäßig geringen Belastungen des Bodens auszugehen. Für den Wettbewerb ergeben sich aus dem Gutachten keine nennenswerten Restriktionen.

3.2.4 Denkmalschutz

Der östliche Teilbereich des ehemaligen Güterbahnhofsareals ist als eingetragenes Bodendenkmal kartiert, da hier eine hohe Dichte von Zeugnissen eines römischen Gräberfelds bekannt ist. Aufbauend auf dieser Erkenntnis und einem archäologischen Gutachten aus dem Jahr 2008 wurden im Jahr 2010 archäologische Sondagen durchgeführt. Bei diesen konnte nachgewiesen werden, dass das vorhandene römische Gräberfeld im Zuge des früheren Eisenbahnbaus bereits stark gestört wurde. Wesentliche Einschränkungen für die Bebaubarkeit des Areals sind daher nicht gegeben.

3.2.5 Ökologie und Freiraum

Öffentliche Freifläche

Der Innere Westen Regensburg ist ein in weiten Teilen stark durchgrüntes Quartier mit besonderen Freiraumqualitäten. Der Stadtpark, der Dörnbergpark und der Alleengürtel um die Altstadt, sorgen für ein vielfältiges und großzügiges Freiraumangebot. Das Villenquartier im Bereich der Dechbettener Straße ist mit seinen privaten Gärten intensiv durchgrünt. In der Margaretenau ist das Freiraumangebot deutlich bescheidener; hier dient die benachbarte Kleingartenanlage als wohnungsnahe, private Freifläche.

Öffentliche Spielplätze

Die Versorgung des Inneren Westens mit Spielflächen für Kinder und Jugendliche wird seitens des Amtes für kommunale Jugendarbeit als defizitär angesehen. Im Umfeld des Wettbewerbsgebiets liegen ein Spielplatz im Dörnbergpark sowie ein Spielplatz im angrenzenden Stadtpark. Diese liegen ungünstig an den Rändern der Wohnbebauung und sind für viele Kinder und Jugendliche nur schwer erreichbar.

Biotope

Das Areal der ehemaligen „rollenden Landstraße“ ist in großen Teilen unbebaut. Die Bahnnutzung wurde bereits auf ca. zwei Drittel der Fläche aufgegeben und die Gleise zurückgebaut. Die gehölzfreien- bis -armen Ruderalfluren des ehemaligen Gleiskörpers bieten seltenen und gefährdeten Pflanzen und Tieren einen sehr spezialisierten Lebensraum. Im Jahr 2006 wurden die Vegetationsstrukturen und die vorkommenden Tierarten kartiert, so dass eine gute Basis zur naturschutzfachlichen Bewertung der Bestände vorliegt. Von der geschützten Blauflügeligen Ödlandschrecke und der Blauflügeligen Sandschrecke sind Larvalhabitate auf dem Güterbahnhofareal nachgewiesen. Juvenile Zauneidechsen weisen auf ein Fortpflanzungsgebiet der Zauneidechsen hin.

Frischluff

Die Bahnanlagen stellen eine große zusammenhängende Freifläche dar, die von Westen in die Innenstadt hineinreicht, so dass eine Funktion als Ventilationsschneise gegeben scheint. Aufgrund fehlender Vegetation erhitzt sich der Gleiskörper jedoch sehr stark. Bei einer Reduzierung der Belastungen könnte diese Fläche zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen.

3.3 Wettbewerbsprogramm

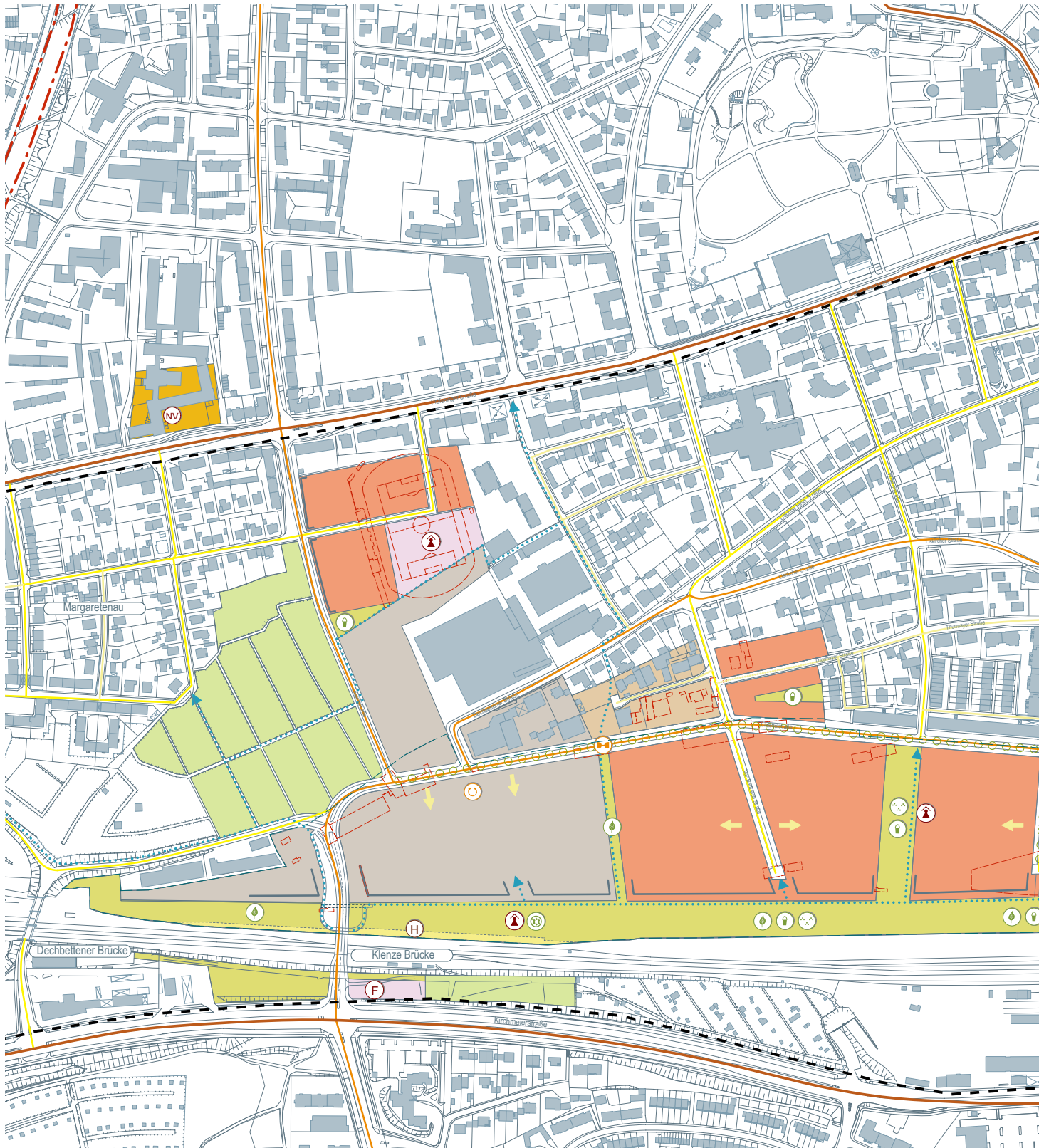
Im Wettbewerb soll ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Entwurf gefunden werden, der die Prinzipien des Rahmenplans überzeugend umsetzt. Der zukünftig geplante Betriebsablauf der DB AG – eine Durchfahrt von Güterzügen mit hoher Geschwindigkeit (über 100km/h) auch während der Nachtzeiten – hat eine überdurchschnittliche Immissionsbelastung des Wettbewerbsgebiets zur Folge. Als Grundlage für eine schalltechnische Bewertung stellt der Testentwurf zur Rahmenplanung ein breites Spektrum an Gebäudestrukturen dar. Die immissionstechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Gebäudeausformulierungen die Orientierungswerte der DIN 18005 auch in den Innenbereichen des Planungsgebietes nur teilweise eingehalten werden können. (s. Immissionstechnische Untersuchung zum Testentwurf, Anlage 06 auf CD-ROM, Möhler + Partner). Die Rahmenplanung ist unter Berücksichtigung der beigefügten Prinziplösungen für den Schallschutz (s. Anlage 07 auf CD-ROM) wie auch unter Berücksichtigung der unter Punkt 3.2.1 genannten Zielkonflikte kritisch zu prüfen und weiter zu entwickeln.

Die Entwurfsprinzipien der Rahmenplanung werden im Ergebnisbericht wie folgt beschrieben:

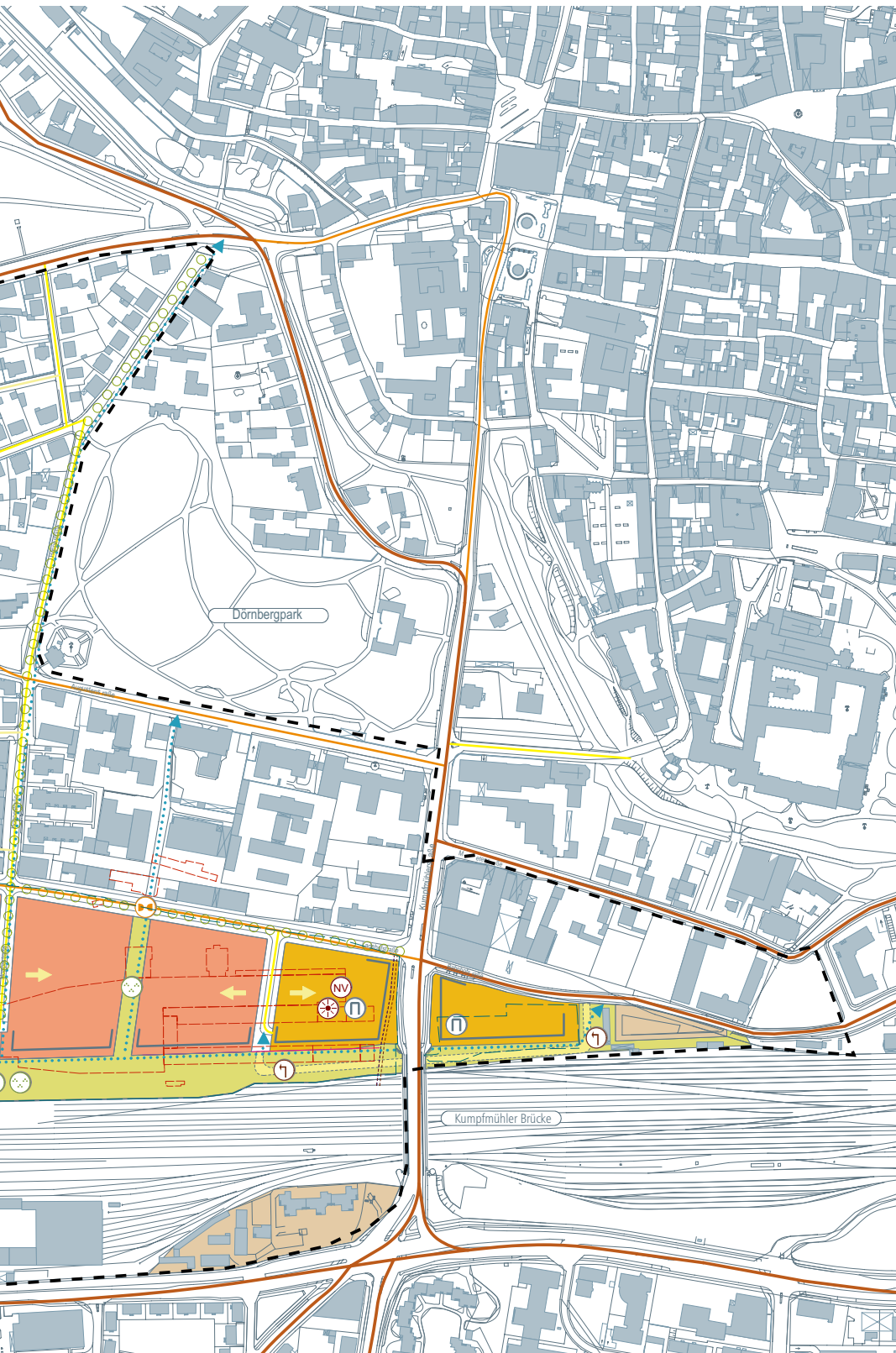
3.3.1 Entwurfsprinzipien der Rahmenplanung

Der städtebauliche Rahmenplan mit seinem Grundprinzip der grünen Finger dient der Stadt Regensburg und der Ausloberin als vom Stadtrat am 20. 04. 2010 beschlossene Grundlage für die zukünftige Entwicklung. Er definiert die Nutzungsverteilung sowie angestrebte verkehrliche und freiraumplanerische Aspekte und weist auf Restriktionen und Bindungen im Plangebiet hin.

Der Bereich um die Kumpfmühler Brücke, als Standort für Büro- und Dienstleistungsnutzungen, soll zukünftig als Stadteingang aufgewertet werden. Ein erster Schritt hierzu wurde bereits mit den Planungen zum Bau eines neuen Verlagshauses auf den Grundstücken östlicher der Kumpfmühler Brücke getan. Diesen Baustein gilt es nun in städtebaulich geeigneter Form um ein Quartierszentrum auf der westlichen Seite der Kumpfmühler Brücke zu ergänzen. Hierbei ist ein sich westlich der Kumpfmühler Brücke befindlicher Hauptsammelkanal zu berücksichtigen, der einen beidseitigen Mindestabstand von 3,5 m zur Kanalaußenkante vorgibt.



Rahmen an „Grüne Fnger“



- Nutzungsstruktur**
- Wohnbauflächen
 - Gemischte Bauflächen
 - Gewerbe - Gewerbegebiete
 - Gewerbe - Büro- und Dienstleistung
 - Gemeinbedarfsflächen
 - Öffentliche Grünflächen
 - Kleingärten
 - Sportflächen
 - Vorhalteflächen
- Verkehr**
- Autobahn
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Sammelstraßen
 - Erschließungsstraßen
 - Anwohnerstraße
 - Zugang Anlieger
 - Wichtige Fuß- und Radverbindungen
 - Hochwertiger Straßenraum
 - Straßenverengung
 - Wendemöglichkeit Schwerlastverkehr
- Verortung spezifischer Nutzungen**
- ✦ Quartierszentrum
 - NV Einzelhandelstandort
 - F Feuerwehr
 - 👤 Schule / Kinder- und Jugendeinrichtung
 - ⋯ Angebotsergänzung öffentl. Raum
 - 🎮 Angebotsergänzung Spielfläche
 - ⚽ Sportplatz
 - 🌿 Biotop
- Stadtbild**
- Baukante
 - Stadteingang
- Bindungen**
- H Vorhaltefläche SPNV-Haltepunkt
 - ⤵ Vorhaltefläche Linksabbieger
 - Hauptsammelkanal (mind. Abstand 3,5m)
- Grundlagen**
- Bestandsgebäude
 - Gebäuderückbau
 - Umgriff Rahmenplanung
 - Fläche aurelis

An den Büro- und Dienstleistungsstandort schließt der Wohnstandort an. Die einzelnen Quartiere werden jeweils durch Stichstraßen von der Ladehofstraße erschlossen. Innerhalb der Planung muss auf die Notwendigkeit weiterer Erschließungstrassen geachtet werden. Dabei spielen Querschnitt und Straßenraumgestaltung eine wichtige Rolle. Auch sind im Zusammenhang mit einer optimalen Erschließung geeignete Bauabschnitte zu prüfen. Grün- und Freiflächen aus grünen Fingern sollen den Wohnstandort ergänzen und ihn von Gewerbe und Nahversorgungs- und Dienstleistungsnutzungen trennen. Parallel zur Bahnlinie gilt es ein Parkband zu entwickeln, das bei seiner Gestaltung und Beschaffenheit neben freiräumlichen Qualitäten auch ökologische Funktionen und Aspekte berücksichtigt. Innerhalb des Freiraumsystems sind daher unterschiedliche Bereiche, u. a. attraktive Aufenthaltsbereiche und Spielplätze sowie Biotopflächen, zu integrieren. Der Wohnstandort soll ferner durch eine Kindertagesstätteneinrichtung ergänzt werden.

Um die neue Klenze-Brücke im Westen bildet sich ein Gewerbebestandort aus. Die vorhandenen Betriebe sollen möglichst integriert und betriebliche Erweiterungen (Brauerei Bischofshof nach Süden) ermöglicht werden. Die bestehenden Gewerbebestände wurden hinsichtlich der Gesamtentwicklung geprüft. Aufgrund der weitreichenden Zielsetzung einer optimierten Gesamterschließung und der zu erreichenden städtebaulichen Qualität für den Inneren Westen kann es ggf. bei Einzelmaßnahmen zu Umsiedlungen innerhalb des Plangebietes kommen.

Die meisten Bereiche nördlich der Ladehofstraße werden sich erst mittel- bis langfristig entwickeln, für sie soll eine Neuordnung vorgeschlagen werden. Mit der neuen Bebauung südlich der Ladehofstraße muss jedoch auf den jetzigen Bestand insbesondere auf die Emissionen der gewerblichen Betriebe planerisch reagiert werden. Die städtischen Flächen des Bauhofs (Von Brettreich-Straße) und die östlich daran angrenzenden Brachflächen (an der Thurmayerstraße) sollen als Wohnflächen geplant werden.

3.3.2 Art und Maß der Nutzung

Flächenrichtwerte

• Wohnen	Geschoßfläche	ca. 88.000 qm
	GFZ	ca. 1,0 (im Mittel)
	Grundstücksfläche	ca. 88.000 qm davon 15% geförderter Wohnungsbau
• Gewerbe	Geschoßfläche	ca. 27.300 qm
	GFZ	ca. 0,8 (im Mittel)
	Grundstücksfläche	ca. 34.000 qm
• Büronutzung / Dienstleistung / Nahversorgung	Geschoßfläche	ca. 2.000-2.700 qm

Im Bereich der aurelis- Flächen soll der Anteil des Netto-Baulandes ca. 60% betragen. 40% sind für öffentliche Grünflächen und Erschließungsflächen vorgesehen.

Wohnen

Ein Hauptziel der Planung liegt darin, den künftigen Bewohnern eine besonders hohe und familienfreundliche Wohn- und Lebensqualität zu bieten. Es ist eine attraktive Wohnbebauung gewünscht, die hohen Gebrauchswert besitzt. Wichtige Aufgabe im Wettbewerb ist es, den grundsätzlichen Konflikt zwischen den angestrebten hohen Baudichten und der vorhandenen hohen Lärmbelastung, einer ausreichenden Durchgrünung und Freiflächenversorgung, der Maßstäblichkeit der baulichen Entwicklung und einer hohen Lebensqualität beispielhaft zu lösen. Die Schaffung einer geschützten Privatsphäre für die Wohnungen und die zugehörigen lärmgeschützten Freiräume als auch von Begegnungsräumen mit hoher Aufenthaltsqualität wird, gerade angesichts der hohen Dichte und Lärmeinwirkung durch den Schienenverkehr, als wichtiger Faktor für Wohnqualität angesehen. Aufgrund der unmittelbaren Lage an der Bahn und direkter Nachbarschaften zu bestehenden Gewerbegebieten ist der Immissionsschutz der Wohngebäude und der zugeordneten Freiräume wesentliches Qualitätskriterium (s. 3.3.4 Immissionsschutz). Hier erwartet sich die Ausloberin sowohl in der städtebaulichen Konfiguration wie auch in der Organisation von Grundrissen und privaten Freibereichen innovative aber auch wirtschaftlich realisierbare Lösungsvorschläge.

Eine gute Erreichbarkeit der Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen, der öffentlichen Verkehrsmittel sowie der Spiel-Erlebnis- und Aufenthaltsbereiche trägt ebenfalls zur Attraktivität der Wohnlagen bei.

Eine robuste, wirtschaftliche städtebauliche Grundstruktur soll eine Vielfalt an Gebäude- und Wohnungstypologien ermöglichen und auch Veränderungen im weiteren Planungsprozess erlauben. Angestrebt wird ein ausgewogener Mix aus Geschosswohnungsbau sowie weiteren Wohntypologien wie z. B. städtischen Reihen- oder Kettenhäuser.

Der geförderte Wohnungsbau soll in eigenständigen, real teilbaren Bereichen situiert werden.

Soziale Infrastruktur

- Kinderbetreuung in Kindertagesstätte (2 Kindergartengruppen + 2 Krabbelgruppen) mit ca. 500 qm BGF und 750 qm Spielfläche sind in geeigneter Lage zu integrieren
- ggf. Jugendtreff (kombinierbar mit Bolzplatz und Skater-Bahn) mit ausreichendem Abstand zur zukünftigen und bestehenden Wohnbebauung

Quartierszentrum an der Kumpfmühler Brücke

Der Bereich um die Kumpfmühler Brücke, als Standort für Büro- und Dienstleistungsnutzungen, soll zukünftig als Stadteingang aufgewertet werden. Das Quartierszentrum an der Kumpfmühler Brücke muss daher in seiner städtebaulichen Ausformung auf die Planungen zum Neubau des Verlagshauses östlich der Kumpfmühler Brücke geeignet reagieren.

- ca. 2.000 qm - 2.700 qm GF für Nahversorgung (Verkaufsfläche von 1.500 m² - 2.000 m²), Dienstleistungs- und Büronutzung
- Markierung des Stadteingangs im Rahmen der Welterbeerträglichkeit
- eine der Umgebung angemessene Höhe ist zu entwickeln
- Berücksichtigung des westlich der Brücke gelegenen Hauptsammelkanals (beidseitiger Mindestabstand 3,5 m zur Kanalausenkante)

Bereich östlich der Kumpfmühler Brücke

Die derzeit unbebauten Flächen östlich der Kumpfmühler Straße waren Bestandteil eines eigenständigen Realisierungswettbewerbs, dessen Ergebnis als planerische Gegebenheit für den Entwurf zu berücksichtigen ist. Mittelfristig sollen hier das neue Verlagshaus des Mittelbayerischen Verlags sowie weitere Büro- und Dienstleistungsnutzungen entstehen.

Die Option für eine Erschließungsschleife als „indirekter Linksabbieger“ und damit einer kreuzungsfreien, leistungsfähigen Anbindung der Ladehofstraße an die Kumpfmühler Brücke sowie die Möglichkeit zur Fortführung der parallel zur Gleistrasse verlaufenden Fuß- und Radwegeverbindung wurde hierbei gemäß den Vorgaben der übergeordneten Rahmenplanung planerisch berücksichtigt.

Gewerbe

„Um die neue Klenzebrücke im Westen bildet sich ein Gewerbestandort aus. Die vorhandenen Betriebe sollen möglichst integriert und betriebliche Erweiterungen (Brauerei Bischofshof) ermöglicht werden. Die bestehenden Gewerbestandorte wurden hinsichtlich der Gesamtentwicklung geprüft. Aufgrund der weit reichenden Zielsetzung einer optimierten Gesamterschließung und der zu erreichenden städtebaulichen Qualität für den Inneren Westen kann es ggf. bei Einzelmaßnahmen zu Umsiedlungen kommen.“ (Ergebnisbericht Rahmenplanung)

- ca. 27.000 qm GF für einfaches Gewerbe (die minimale Parzellengröße sollte hierbei nicht unter 2.500 qm liegen); in Teilbereichen gilt es die Option zur Umsetzung einer kleinteiligeren Bebauungsstruktur zu überprüfen (z.B. Gewerbehof)
- Robuste und flexible Struktur für unterschiedliche Nutzungen und Betriebsgrößen; im Bedarfsfall Möglichkeit zur Verschmelzung kleinerer Einheiten zu einer größeren. Falls zusätzliche Erweiterungsflächen für die Brauerei nach Süden über die Ladehofstraße hinaus notwendig werden sollte, müssten die Ladehofstraße und die Brückenrampen verzogen werden. Die städtebauliche Struktur sollte diese Flexibilität ermöglichen.
- Eingrünung der Grundstücke
- Einbindung Brückenbauwerk

Wettbewerbsprogramm

Angrenzende Bereiche/ Grundstücke Dritter

Für die Bereiche nördlich der Ladehofstraße und im Bereich der Von-Brettreich-Straße, die sich im Eigentum Dritter befinden, besteht außer auf den städtischen Flächen des Bauhofs und den angrenzenden Brachflächen keine unmittelbare Planungsabsicht. Hier sollen im Wettbewerb Perspektiven für eine mittel- bis langfristige Entwicklung aufgezeigt werden, die sich schlüssig in das Gesamtkonzept einfügt, ohne neue Abhängigkeiten zu schaffen. Die Planungen für das Kernareal des ehemaligen Güterbahnhofes dürfen keine Nutzungskonflikte mit der jetzigen Nutzung sowie mit der zukünftigen Neuordnung der angrenzenden Bereiche erzeugen.

Grundstück des städtischen Bauhofs (Von Brettreich-Straße) und der östlich angrenzenden Brachflächen:

- Verlagerung des städtischen Bauhofs, als Nachfolgenutzung Wohnen mit 15% Anteil an gefördertem Wohnungsbau (GFZ 1,0)
- öffentliches Grün mit Spielplatz ist zu berücksichtigen (500 m² Spielfläche)
- auf die Verbindungsstraße zwischen Thurmayer und Von-Brettreich-Str. kann ggf. verzichtet werden, somit wären die Grundstücke nicht durch eine öffentliche Straße geteilt, sondern zusammenhängend beplanbar.

Sonstige Bereiche nördlich der Ladehofstraße:

- Von-Brettreich-Straße: Umstrukturierung der bestehenden Gemengelage (Wohnen/Gewerbe) in Richtung Mischnutzung, Erschließung über die Von-Brettreich-Straße
- Fläche südlich der Brauerei als optionale Brauerei-Erweiterungsfläche bis zur Ladehofstraße und gegebenenfalls darüber hinaus
- Ladehofstraße Ost: Berücksichtigung der bestehenden gewerblichen Nutzung auf der Nordseite und Vorschlag für eine mögliche mittel- bis langfristige Neuordnung.

3.3.3 Verkehr

Quartierserschließung

Ladehofstraße und Dechbettener Straße bilden künftig die Sammelstraßen des „Inneren Westens“. Um den Durchgangsverkehr möglichst gering zu halten sind in der Lade-

hofstraße geeignete Maßnahmen vorzusehen. Der durch die im Westen gelegenen Gewerbegebiete aufkommende LKW-Verkehr soll ausschließlich über die Klenze-Brücke zu- und abfahren. Daher ist auf eine Wendemöglichkeit im Gewerbebestandort „Westliche Ladehofstraße“ zu achten. An der Kumpfmühler Brücke muss die Option für eine Erschließungsschleife als „indirekter Linksabbieger“ und damit einer kreuzungsfreien, leistungsfähigen Anbindung der Ladehofstraße an die Kumpfmühler Brücke sowie die Möglichkeit zur Fortführung der parallel zur Gleistrasse geplanten Fuß- und Radwegeverbindung langfristig offen gehalten werden. (Ergebnisbericht Rahmenplanung) Diese Vorgaben wurden bereits bei dem Wettbewerbsergebnis zum Mittelbayerischen Verlag planerisch berücksichtigt.

Zusammengefasst sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Ost-West-Sammelstraße im Verlauf der nach Westen verlängerten Ladehofstraße oder alternativ eine (südlicher gelegene) Erschließungsstraße, wenn nachgewiesen wird, dass diese Alternativlage die jetzt gegebenen Kriterien (städtebauliche, freiraumplanerische, schalltechnische und verkehrliche Funktion und Gestaltung) gleichwertig oder besser erfüllt. (s. Protokoll Bürgerversammlung, Anlage 06)
- neue Klenze-Brücke inklusive Rampe
- ausreichende, aber wirtschaftliche öffentliche Erschließung der Baugrundstücke. Der Flächenverbrauch soll zugunsten von öffentlichen Grünflächen eher gering gehalten werden.
- Vermeidung von Gewerbeverkehr im Wohnquartier (östl. Ladehofstraße) durch geeignete Maßnahmen
- keine geradlinige Nord-Süd-Verbindung zwischen Kirchmeierstraße und Prüfeninger Straße zur Vermeidung von gebietsfremden Durchgangsverkehr
- Für Feuerwehr, Krankentransporte, Müllabfuhr und Liefer- sowie Umzugsverkehr sind geeignete Anfahrts- und Aufstellmöglichkeiten vorzusehen (vgl. Anlage 07 – Brandschutzanforderungen Wohnungsbau).

Grundsätzlich sollte nicht zuletzt wegen der Lagegunst – Nähe zur Altstadt, zum Hauptbahnhof und zu Naherholungsflächen sowie sozialer und kultureller Einrichtungen – ein Erschließungssystem gewählt werden, dass die Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf den Umweltverbund begünstigt.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr soll vorwiegend in Tiefgaragen untergebracht werden, die Tiefgaragen sollen den Wohngebäuden möglichst unmittelbar zugeordnet sein und direkte Anbindungen an die Treppenhäuser erhalten.

Im Wettbewerb wird für den Stellplatzbedarf folgender Schlüssel angesetzt:

- Wohnen: 1 Stellplatz je 90 qm GF
- Nahversorger: 65 Stellplätze
- Büro/Dienstleistung: 1 Stellplatz je 50 qm GF
- Gewerbe: 1 Stellplatz je 80 qmGF

Ca. 15 % der im Wohnbauland nachzuweisenden Stellplätze sind zusätzlich als Besucherstellplätze auf öffentlichen Verkehrsflächen vorzusehen.

ÖPNV / SPNV

Am Ostrand des Plangebietes erschließen derzeit zwei Stadt- und mehrere Regionalbuslinien an der Haltestelle „Justizgebäude“ einen Teil des Gebietes im 10- und 20- bzw. 30-Minuten-Takt und stellen die direkte Verbindung zum Hauptbahnhof und zur Altstadt her

Bislang ist geplant, die Linie 8 zu verlegen und zukünftig von Süden (Königswiesen) kommend über die neue Klenze-Brücke in das Planungsgebiet zu führen. Die Busse sollen über die verlängerte La-dehofstraße geführt werden und stellen somit eine optimale Erschließung her. Der Straßenraum ist daher so zu planen, dass einerseits Linienbusverkehr möglich ist, andererseits Fremdverkehre wirksam unterbunden werden.

Darüber hinaus bestehen langfristige Überlegungen zu einer Anbindung des Gebiets an den schienengebundenen Personennahverkehrs mit einem Haltepunkt östlich

der neuen Klenze-Brücke. Im Wettbewerb soll der Haltepunkt, der den Pionierpark punktuell verengen würde, nicht dargestellt werden, er soll aber als Option möglich bleiben. (in der Planunterlage ist eine dafür notwendige Fläche als Vorhaltefläche eingezeichnet)

3.3.4 Immissionsschutz

Bedingt durch die Lage im Stadtgefüge und die unmittelbare Nachbarschaft zur Bahnstrecke Nürnberg - Passau sowie verschiedenen Gewerbebetrieben ist das Planungsgebiet einer überdurchschnittlichen Belastung aus Verkehrslärm- und Gewerbelärmimmissionen ausgesetzt. Die zusätzlich geplanten Anlagen im westlichen Bereich des Areals können in Abhängigkeit der späteren Nutzung ggf. zu weiteren Lärmimmissionen innerhalb des Plangebietes sowie in der Nachbarschaft des Plangebietes führen. Zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist es daher bei der zukünftigen Bebauung erforderlich, mindestens auf einer Gebäudeseite die empfohlenen Richtwerte nach DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ einzuhalten. Die Lösung dieser Konfliktsituation wird damit zu einer der zentralen Aufgabenstellung des Wettbewerbs.

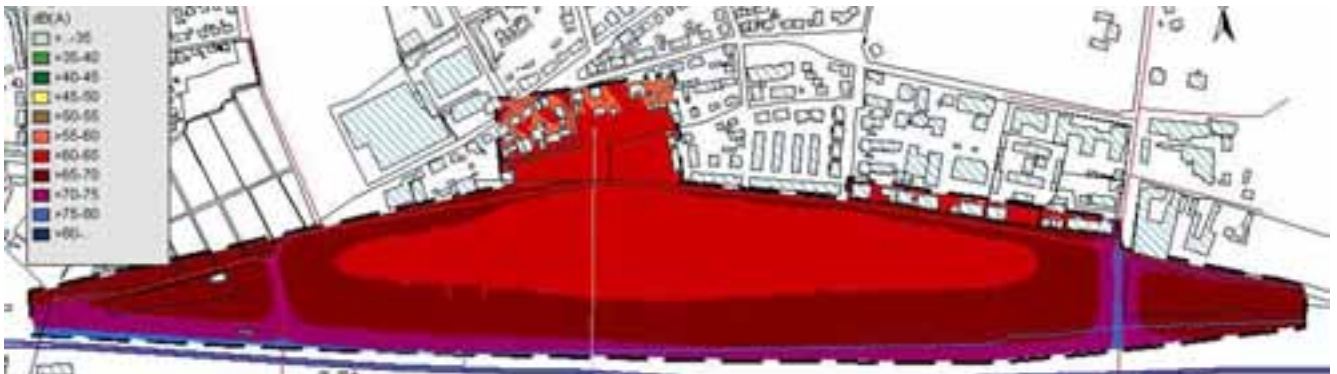
Verkehrslärmeinwirkungen

Die größten Verkehrslärmbelastungen treten im südlichen Plangebiet entlang der Bahnlinie Nürnberg - Passau auf. Bei freier Schallausbreitung (d. h. in unbebautem Zustand) betragen die Verkehrslärmpegel am südlichen Rand des Plangebietes 70-75 dB(A) Tag/Nacht; noch in einem Abstand von ca. 100 m bzgl. des nächstgelegenen Durchgangsgleises der Bahnlinie betragen die Verkehrslärmpegel 65-70 dB(A) Tag/Nacht.

Eine Lärmschutzwand an der südlichen Grenze des Planungsgebiets kann aufgrund des Abstands zur Lärmquelle (Bahngleise) die Bebauung nicht vollständig schützen. Sie kann jedoch den Pionierpark gegenüber dem Bahnlärm abschirmen und damit dessen Aufenthaltsqualität erheblich steigern, sowie das hohe Ausgangsniveau des Bahnlärmes absenken.

Bei freier Schallausbreitung, d.h. in der Situation ohne Bebauung, werden im gesamten Plangebiet die Orien-

Wettbewerbsprogramm



Fre e Scha ausbre tung - tags



Fre e Scha ausbre tung - nachts



Scha ausbre tung Testentwurf - tags



Scha ausbre tung Testentwurf - nachts

tierungswerte der DIN 18005 (für WA 55/45 dB(A) sowie Mischgebiete 60/50 dB(A) Tag/Nacht) tags und nachts überschritten. Maßgebend dabei sind die Einwirkungen der Bahnlinie.

An der ersten Gebäudereihe entlang der Ladehofstraße entstehen durch den Erschließungsverkehr und die Fassadenreflexionen des Planvorhabens weitere Verkehrslärmimmissionen, auf die reagiert werden muss. Um auf mindestens einer Gebäudeseite die empfohlenen Richtwerte einzuhalten ist es erforderlich, durch Abschirmungen entsprechend lärmberuhigte Bereiche zu schaffen. Die Auswirkungen unterschiedlicher Gebäudeausformungen sowie von Schallschutzanlagen (Wand/Wall) auf die Schallsituation wurde in den beigelegten Prinziplösungen für den Schallschutz ausführlich untersucht. Die hieraus zu ziehenden Erkenntnisse sind unbedingt bei der Bearbeitung zu berücksichtigen. Demnach stellt eine geschlossene Bauform in den lärmexponierten Randbereichen in Kombination mit ergänzenden Schallschutzmaßnahmen eine wirksame Möglichkeit zur Lösung der beschriebenen Konfliktsituation dar. Von einer lockeren Bebauung in diesen Bereichen ist daher abzusehen.

Des Weiteren sind schutzbedürftige Nutzungen in lärmexponierten Gebäuden mit Verkehrslärm ³ 65/55 dB(A) ergänzend durch eine geeignete Grundrissorientierung und/oder baulich-technische Maßnahmen zu schützen (dies sind zum Beispiel vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, mehrschalige Kastenfensterkonstruktionen mit Festverglasung u. Ä.).

Gewerbelärmeinwirkungen

Von den bestehenden Gewerbeanlagen in der Nachbarschaft sind die Betriebsstätten der Brauerei Bischofshof und der Schuma Frucht GmbH tatsächlich immissionsrelevant. Für die übrigen Gewerbeflächen in der Nachbarschaft sowie die geplanten Gewerbegebiete innerhalb des Plangebietes sind planungsrechtliche Lärmpotentiale vorzuhalten, die auch in Zukunft eine bestimmungsgemäße gewerbliche Nutzung der Flächen ermöglicht.

Der vorhandene Betrieb der Brauerei Bischofshof ist am Standort bereits durch die angrenzende Bestandswohnbebauung beschränkt. Die Errichtung von Wohn-

nutzungen innerhalb des Plangebietes führt nach heutigem Kenntnisstand aufgrund der Abstandsverhältnisse (Abstand > 75 m) zu keiner Verschärfung dieser Lärmsituation.

Der Betrieb der Schuma Frucht GmbH führt zu Anlagenlärm an der Ladehofstraße durch Lkw- Be- und Entladungen im Tag- und Nachtzeitraum sowie den Kundenverkehr im Tagzeitraum. Damit der Betrieb in seiner heutigen Form nicht durch die bis auf ca. 25 m „heranrückende Wohnbebauung“ des Planvorhabens beschränkt wird, dürfen in einem Abstand von ca. 100 m keine zugewandten Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen errichtet werden, soweit diese nicht so durch eine Abschirmung geschützt sind, so dass 0,5 m vor diesen Fenstern die Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten werden können. Anzustreben sind hier strikte Grundrissorientierungen nach Süden, Laubengangschließung an der Ladehofstraße, Abrücken, Gebäudeeigenabschirmung, Wintergartenkonstruktionen, Prallscheiben o. Ä..

Darüber hinaus sind die übrigen vorhandenen und geplanten Gewerbeflächen planungsrechtlich zu berücksichtigen. Hierzu sollte die Planung besonders an den Rändern der vorgesehenen Wohngebiete mit unmittelbar angrenzenden Gewerbeflächen beispielsweise durch Grundrissorientierung oder geeignete Abstände reagieren, so dass Lärmkonflikte durch konkurrierende Nutzungen städtebaulich minimiert werden. Dies gilt insbesondere für die erste Baureihe der Wohngebiete entlang der Ladehofstraße (vgl. auch Verkehrslärmeinwirkungen). Gewerbliche Anlagen innerhalb des Plangebietes sollten durch eine günstige Gebäudeanordnung (Abschirmwirkung) so angeordnet werden, dass eine schädliche Einwirkung auf die vorgesehenen Wohnnutzungen weitestgehend ausgeschlossen werden kann.

Sonstige Lärmeinwirkungen

Bolzplatz

Die Beurteilung der Lärmeinwirkungen von Sport- und Freizeitanlagen erfolgt nach Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV). Für einen unbeschränkt nutzbaren Bolzplatz betragen die Mindestabstände bei freier Schallausbreitung zu schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen 155 m für WR, 100 m für WA, 65 m für MI und 45 m

Wettbewerbsprogramm

für GE. Sofern die genannten Abstände nicht eingehalten werden können, sind sonstige Schallschutzmaßnahmen (Geländemodellierung, Abschirmungen o. Ä.) vorzusehen.

Skateanlage

Für eine unbeschränkt nutzbare kleinere Skateanlage (Bank, Funbox, Coping Ramp, Flatland) betragen die Mindestabstände bei freier Schallausbreitung zu schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen 210 m für WR, 130 m für WA, 80 m für MI und 60 m für GE. Sofern die genannten Abstände nicht eingehalten werden können, sind sonstige Schallschutzmaßnahmen (Geländemodellierung, Abschirmungen o. Ä.) vorzusehen.

Sportanlagen

Aufgrund der Abstandsverhältnisse kann nach heutigem Kenntnisstand nicht erwartet werden, dass es innerhalb des Plangebietes zu einer Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV durch den Betrieb von Sportanlagen in der Nachbarschaft kommt.

Einwirkungen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall

Durch den Betrieb der Bahnlinie Nürnberg – Regensburg (Durchgangsgleise) mit den verbleibenden Rangiergleisen können innerhalb von Baukörpern Belästigungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall auftreten.

Auf Basis der messtechnischen Erschütterungsuntersuchungen vor Ort sind folgende Mindestabstände gegenüber den Durchgangsgleisen anzustreben:

- bei Büronutzungen o. Ä. mindestens 25 m von der Gleisachse des nächstgelegenen Durchgangsgleises
- bei Wohnnutzungen o. Ä. mindestens 60 m von der Gleisachse des nächstgelegenen Durchgangsgleises

Grundsätzlich kann die Einhaltung der Anhalts- bzw. der Richtwerte, bei Unterschreitung der genannten Mindestabstände, auch durch technische Schutzmaßnahmen realisiert werden. Diese führen jedoch zu bautechnischen Zwängen, die vorab schwer kalkulierbar, erfahrungsgemäß jedenfalls mit erheblichem wirtschaftlichem Aufwand verbunden sind.

3.3.5 Grünplanerische Ziele

„Die große Grün- und Freifläche entlang der Bahn wird durch das Freiraumsystem aus grünen Fingern ergänzt. Stadtökologische Aspekte sowie Artenschutzmaßnahmen werden bahnparallel angeordnet und somit an den übergeordneten Freiraumverbund der Bahnflächen angeschlossen. Mit gestalterischen Maßnahmen sollen behutsam Spiel- und Aufenthaltsflächen sowie im westlichen Bereich aufgrund des Lärmschutzes ein Standort für Jugendtreff und Bolzplatz eingefügt werden. Das vorhandene Fuß- und Radwegenetz ist sinnvoll zu ergänzen.“ (Rahmenplanung)

- Das Freiraumkonzept „Grüne Finger“ mit Pionierpark im Süden und Grünverbindungen nach Norden ist Grundlage des Wettbewerbs. Dabei ist die Funktionsfähigkeit der geplanten Grünflächen bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Anforderungen aus dem Immissionsschutz sowie der unter Punkt 3.2.1 Strukturplanung im Inneren Westen – Rahmenplan beschriebenen Problemstellungen über beispielhafte Querschnitte nachzuweisen.
- Im Rahmen des Flächenanteils von insgesamt 40% für öffentliche Grün- und Verkehrsflächen soll ein möglichst großer Anteil an Grünflächen erreicht werden. Als Orientierungswert kann hier der Grünanteil des Testentwurfs mit ca. 25% gelten, mindestens jedoch sollten 6 ha erreicht werden.
- Ein flexibles, robustes Freiflächenkonzept soll eine gute Mehrfachnutzung ermöglichen und unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht werden.
- Ausgleichsflächen
Aus Sicht des Grundstückseigentümers ist es wünschenswert, zumindest einen Teil der erforderlichen ökologischen Ausgleichsflächen im Planungsgebiet zu schaffen. Soweit sinnvoll möglich, ist dabei auch eine Überlagerung von nutzbaren Erholungsflächen und ökologisch wirksamen Ausgleichsflächen denkbar. Im Fall konkurrierender Nutzungsansprüche hat jedoch im Umfeld neu entstehender innerstädtischer Wohngebiete die Entwicklung von Grünflächen für die Naherholung

oder Spielflächen Vorrang vor der Entwicklung von Ausgleichsflächen.

- Erholungsflächen
Es sollen qualitativ hochwertige, lärmgeschützte Spiel- und Erholungsflächen für alle Altersgruppen geschaffen werden.
Durch das neue Baugebiet wird ein Bruttospielflächenbedarf in Höhe von 7.000 qm ausgelöst (gemäß Spielraumentwicklungsplan der Stadt Regensburg von 1987), davon:
 - ca. 4.000 m² Kinderspiel (6-12 Jährige)
Entfernung: 400 m Fußweg / 300 m Radius
 - ca. 3.000 m² Jugendspiel (13-17 Jährige)
Entfernung: 1000 m Fußweg / 750 m Radius
- Vernetzung, Fuß- und Radwege
Das Konzept ‚Grüne Finger‘ bietet ideale Voraussetzungen für die Schaffung eines attraktiven Fuß- und Radwegenetzes. Insbesondere durch eine gute Einbindung des Quartiers in das bestehende Netz soll der zentralen Lage des Gebietes Rechnung getragen werden.

Von Bedeutung sind dabei insbesondere folgende Anknüpfungspunkte:

- Hoppestraße: Weg in die Stadt
- Heizerstraße: Schulweg

Entlang der Bahn ist langfristig eine durchgehende Radwegeverbindung geplant

Dabei sind – im Hinblick auf das Ziel der Reduktion des Verbrauchs an fossil erzeugter Energie und an natürlichen Ressourcen – vor allem die energetische Optimierung bei der Anordnung von Baukörpern und der Gebäudestrukturen, ein flächensparendes Erschließungskonzept und energiesparende Bauweisen von Bedeutung.

Aufgrund der Größe des Planungsgebiets ist nicht von einer Realisierung in einem Zug auszugehen, Der städtebauliche Entwurf muss daher die Bildung sinnvoller Bauabschnitte ermöglichen.

3.4 Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Bauabschnitte

Im Sinne der Nachhaltigkeit gilt es, Lösungen zu finden die ebenso ökologisch verträglich wie ökonomisch vernünftig sind und die den Menschen einbeziehen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen bereits in der Phase des Wettbewerbs auf der städtebaulichen Planungsebene Aspekte des Energie sparenden, Ressourcen schonenden und gesundheitsgerechten Planens integriert werden.

Beurteilungskriterien

4 Beurteilungskriterien

Die Wettbewerbsbeiträge werden nach folgenden Kriterien beurteilt:

- 1 Leistungs- und Programmerfüllung
- 2 Städtebauliche Struktur und Gestalt
- 3 Erschließung
- 4 Grün- und Freiraumplanung
- 5 Lärmschutz
- 6 Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit

Das Preisgericht behält sich für die Bewertung der eingereichten Arbeiten vor, die angegebenen Kriterien zu differenzieren und eine Gewichtung vorzunehmen. Die Bewältigung der Lärmschutzproblematik wird bei der Bewertung einen hohen Stellenwert haben.



Schrägluftaufnahme von Westen



Schrägluftaufnahme von Nord-Osten