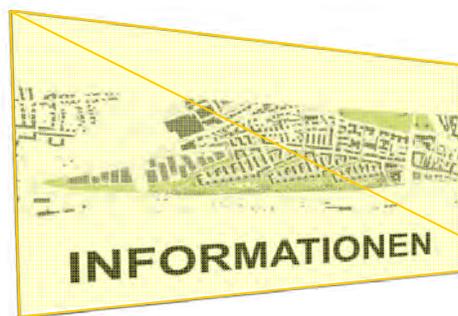


# Dokumentation Workshop 22.10.2011

## Teil III: Informationsteil



| Planungs- und Baureferat | Stadtplanungsamt Ute Hick |

STADT  
REGENSBURG



**Workshop am 22.10.2011**

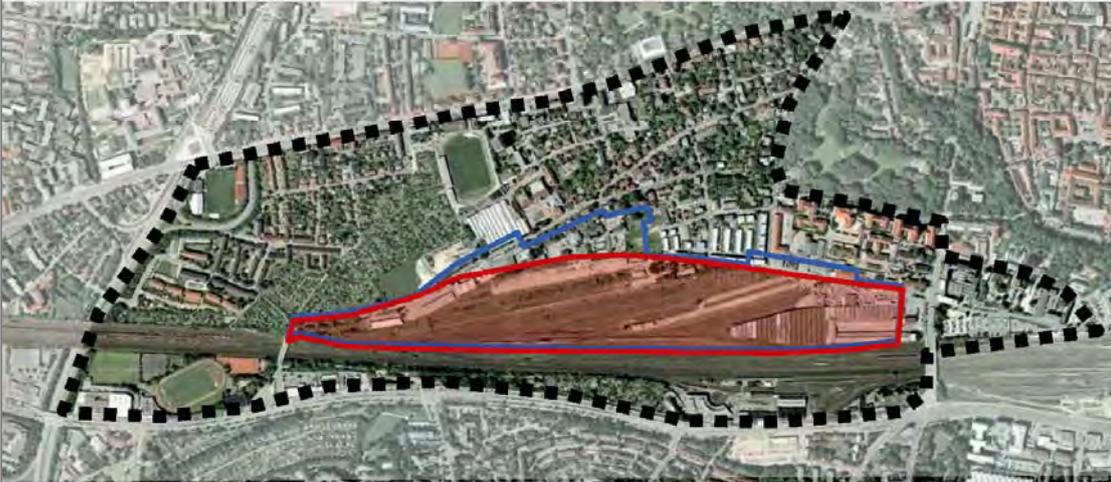
ENTWICKLUNG DER BAHNAREALE IM INNEREN WESTEN  
Gestaltung der Ladehofstraße

| Planungs- und Baureferat |

STADT  
REGENSBURG

## Planungsprozess „Innerer Westen“ **Übersicht Planungsumgriffe**

Rahmenplanung:	ca. 120 ha	■ ■ ■ ■	(2008 bis 2010)
Städtebaulicher Wettbewerb:	ca. 34 ha	—	(2011)
Bauleitplanverfahren:	ca. 25 ha	—	(2011 bis ca. 2013/2014)



2 / 18

## Planungsprozess „Innerer Westen“

### Planungsablauf

- 1. Vorbereitung der Planung**
- Rahmenvereinbarungen mit der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG.
  - Planungsbeschluss
- 2. Rahmenplanung**
- Bearbeitung durch externe Büros
  - Beschluss Rahmenplan
- 3. Städtebaulicher Wettbewerb**
- Beschluss Eckdaten
  - Juryentscheidung

abgeschlossene Planung

Okt. 2007  
↔  
Mai 2008  
↔  
April 2010  
↔  
Juni 2011  
↔  
Juli 2011

### Prozessbegleitende Bürgerinformation

- Vorinformation und Sammlung von Anregungen
- Zwischenergebnis Nutzungsvarianten
- Ergebnis der Rahmenplanung
- Ausstellung Wettbewerbsergebnisse
- Bürgerinformation

kommende

- 4. Bauleitplanung**
- Änderung des Flächennutzungsplans
  - Aufstellung Bebauungsplan



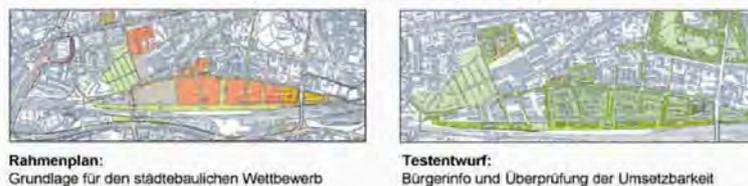
- Förmliches Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit nach BauGB

## Rahmenplanung (2008 bis 2010)

### Abwägungsprozess: Übersicht zum Verfahren



### Ergebnis der Rahmenplanung

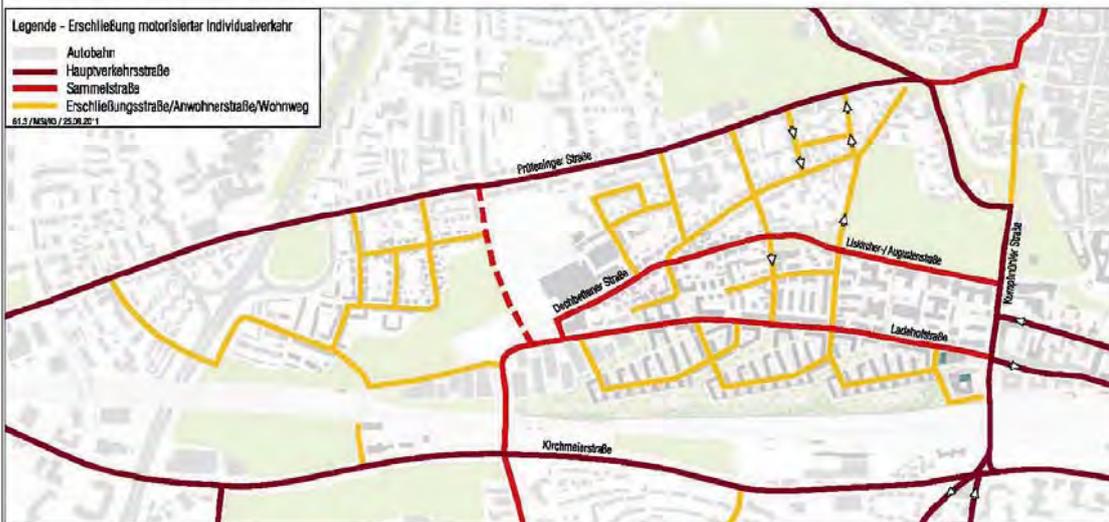


## Rahmenplanung Rahmenplan: Veränderungspotential



5 / 18

## Rahmenplanung Erschließungskonzept: **KFZ-Verkehr**



- Legende - Erschließung motorisierter Individualverkehr
- Autobahn
  - Hauptverkehrsstraße
  - Sammelstraße
  - Erschließungsstraße/Anwohnerstraße/Wohnweg
- 61.3 / MES/NO / 25.09.2011

Option für eine neue Verbindung  
Ladehofstraße – Prüfening Straße

neue Klenzebrücke  
über die Bahngleise

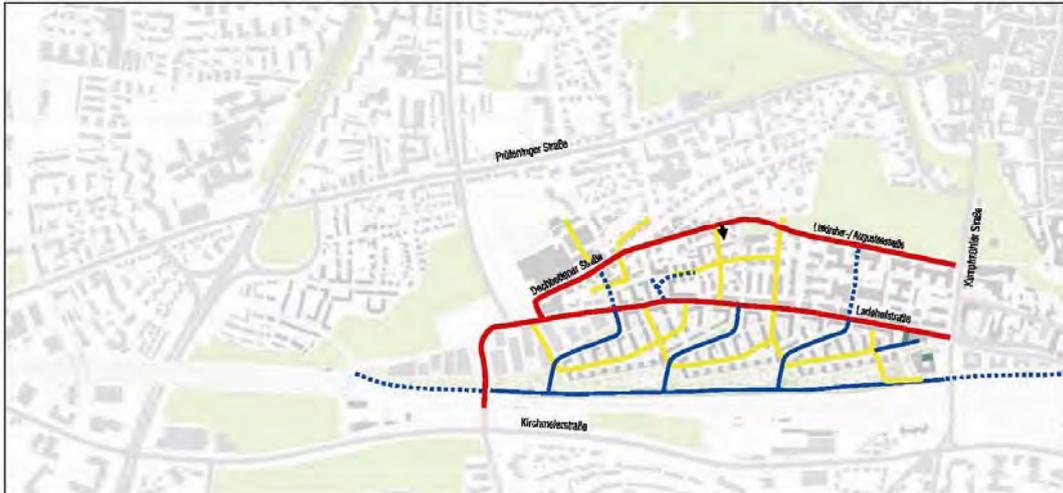
Verlängerung der Ladehofstraße als verkehrsberuhigte  
Sammelstraße (Trennung Lkw-Wohnverkehr)

6 / 18



## Rahmenplanung

### Erschließungskonzept: Fuß- und Radwegenetz



- Sammelstraße
- Erschließungsstraße
- wichtige Geh- / Radwegeverbindungen
- - - wünschenswerte Wegefortsetzungen

8 / 18

## Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb (Mai 2011)



1. Preis: Ammann Albers Architekten StadtWerke, mit Schwingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich

18 / 18

## Bebauungsplanverfahren (Beginn ab Mitte 2011)



11 / 18

## Bürgerinformation am 5. Juli 2011



12 / 18

Heute:

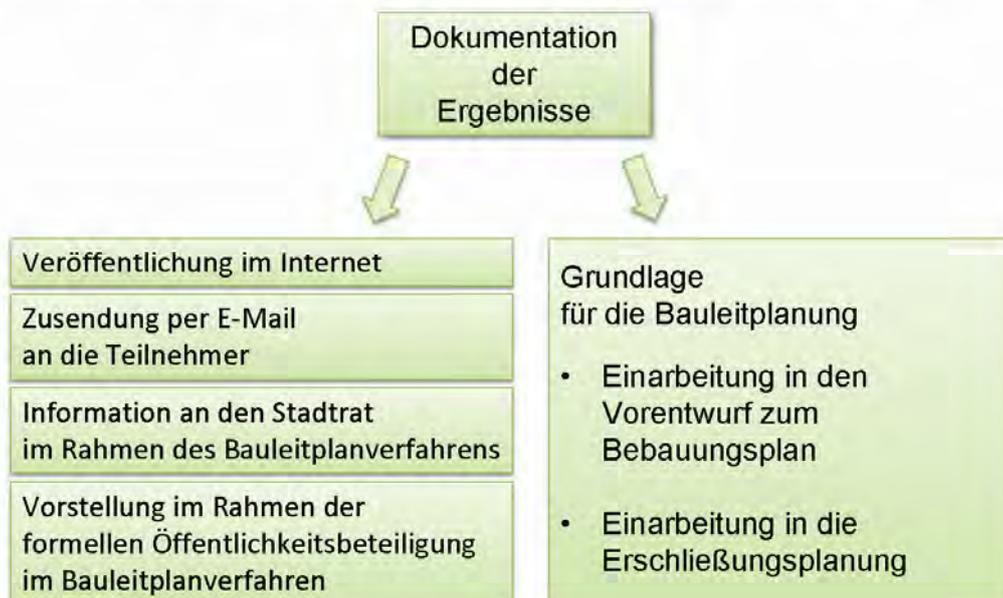
Workshop mit den Anwohnerinnen und Anwohnern

- Gestaltung der Ladehofstraße
- Verkehrsberuhigung im Bestandsquartier



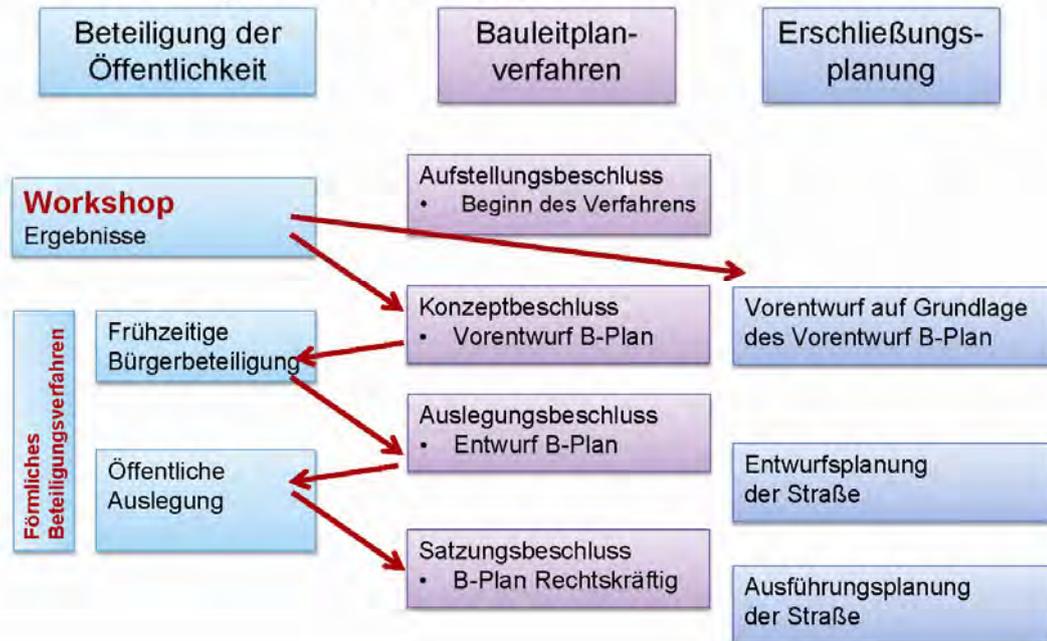
13/18

Was passiert mit Ihren Anregungen aus dem Workshop?



14/18

## Einbindung in den Planungsprozess



16 / 18



**Vielen Dank für Ihr Interesse!**

Weitere Infos unter: [www.regensburg.de/innerer-westen](http://www.regensburg.de/innerer-westen)

## Welches Erschließungskonzept ist geplant?



Verkehrskonzept aus der Rahmenplanung

Das Regensburger Straßennetz ist hierarchisch aufgebaut, das heißt, die Straßen sind in verschiedene Kategorien eingeteilt und haben unterschiedliche Aufgaben und Funktionen. Auch im Umfeld der ehemaligen Bahnflächen ist das Straßennetz entsprechend strukturiert. Neben der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Autobahn A 93 tragen die Hauptverkehrsstraßen die Hauptlast der Abwicklung des motorisierten Verkehrs. Im Uhrzeigersinn gehören folgende Straßen zum Hauptverkehrsstraßennetz:

- Kirchmeierstraße
- Lilienthalstraße
- Prüfeninger Straße
- Wittelsbacherstraße
- Kumpfmühler Straße

Unterhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes sind die Erschließungsstraßen angesiedelt. Dazu gehören sowohl Sammelstraßen als auch untergeordnete Erschließungsstraßen, die je nach Örtlichkeit noch weiter differenziert werden können. Im bestehenden Quartier ist der Straßenzug Dechbettener Straße – Liskircherstraße – Augustenstraße als Sammelstraße einzustufen, während alle anderen Straßen dem sonstigen Erschließungsstraßennetz zuzuordnen sind. Nicht ganz klar zuzuordnen ist derzeit die Funktion der Ladehofstraße, da hier einerseits 50 km/h zugelassen sind und andererseits über die Straße nur gewerbliche Nutzungen erschlossen werden.

In der Rahmenplanung wurde auf Basis der beschlossenen Variante „Grüne Finger“ ein differenziertes Nutzungskonzept erarbeitet. Die bestehenden Gewerbeflächen im Westen rund um die Brauerei sollen im Wesentlichen erhalten bleiben und ergänzt werden. Damit der

Gewerbeverkehr nicht durch die bestehenden und neuen Wohnquartiere geführt wird, wird in Verlängerung der Klenzestraße eine neue Brücke über die Bahnleise errichtet. Der Schwerverkehr hat dadurch eine direkte Anbindung an die Kirchmeierstraße und kann so schnell die Autobahn erreichen. Gewerbe und Wohnen werden damit nicht nur räumlich, sondern insbesondere auch verkehrlich getrennt.

Im Osten soll unmittelbar an der Kumpfmühler Brücke ein Nahversorgungszentrum entstehen. Diese Anordnung unmittelbar am Hauptverkehrsstraßennetz verhindert, dass Einkaufsverkehre die Wohngebiete unnötig belasten.

Der Ausbau der Ladehofstraße führt dazu, dass die quartiersbezogenen Verkehre gebündelt und ohne Umwege zum Hauptstraßennetz geführt werden. Bisher ist an der Ladehofstraße direkt so gut wie keine Wohnnutzung vorhanden. Insofern ist die Zahl der Betroffenen infolge der zusätzlichen Verkehre auf der Ladehofstraße gering. Die neue Bebauung an der Ladehofstraße wird so geplant und gebaut, dass sie sich selbst vor den zu erwartenden Emissionen schützt. Für die vorhandene Wohnbebauung wird der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen im weiteren Verfahren geprüft werden.

Mit der Entwicklung des neuen Stadtteils eröffnet sich die Option zum Bau einer Verbindungsstraße zwischen der verlängerten Ladehofstraße und der Prüfeninger Straße. Auch diese Straße soll allerdings lediglich die Funktion einer Sammelstraße erhalten. Entgegen früherer Planungen ist keine direkte Durchbindung von der Kirchmeierstraße zur Prüfeninger Straße als Hauptverkehrsstraße vorgesehen. Vielmehr soll diese Straße der Entlastung der bestehenden Wohnviertel dienen. Verkehrsmodellierungen haben gezeigt, dass diese Nord-Süd-Verbindung eine Verkehrsmenge von rund 5.000 Kfz/Tag aufnehmen würde. Ohne diese Verbindung wäre in den Wohnstraßen (Wilhelmstraße, Steinmetzstraße etc.) und in der Liskircherstraße mit Verkehrszunahmen von ca. 500 Kfz/Tag zu rechnen.

Um Schleichverkehre zu minimieren, wird die Dechbettener Straße im Westen untergeordnet an die Ladehofstraße angebunden, abweichend von der heutigen Situation, in der die Dechbettener Straße unmittelbar über das Brückenbauwerk an die Kirchmeierstraße angebunden ist. Die konkrete Ausgestaltung der Anbindung der Dechbettener Straße an die Ladehofstraße sowie die Anbindung der o.g. Verbindungsstraße zur Prüfeninger Straße werden noch erarbeitet.

## Variantendiskussion – Gründe für das Konzept „Grüne Finger“



Variante 1 aus der Rahmenplanung: „Grüne Finger“ mit grünem Parkband entlang der Bahn

In der Rahmenplanung wurden drei unterschiedliche Struktur-Varianten für die ehemaligen Bahnflächen im Inneren Westen erarbeitet und verglichen, die sich im Wesentlichen in der Anordnung der Grünflächen unterschieden: „Grüner Finger“, „Grünes Gerüst“ und „Grüne Mitte“. Zudem wurden verschiedene Erschließungssysteme – insbesondere mit unterschiedlichen Unterbrechungen im Straßennetz – untersucht. Näher betrachtet wurde die so genannte Verästelungsvariante, ein Vorschlag aus der Bürgerschaft.

Unter Abwägung der verschiedenen Aspekte wurde das Konzept „Grüne Finger“ aus folgenden Gründen favorisiert:

### Lärmschutz und Erschütterungsschutz zur Bahn

Das zentrale Thema für die Entwicklung und Umsetzung des neuen Quartiers wird die Lösung des Lärmschutzes sein. Aufgrund der zukünftig sehr hohen nächtlichen Lärmbelastung durch Güterverkehrszüge, wird ein/e Lärmschutzwand/wand von 7-10 m Höhe notwendig sein. Allein daraus ergibt sich ein gewisser Flächenbedarf für einen Wall und dem Abstand zur zukünftigen Wohnbebauung. Gestalterisch wird der Lärmschutzwand in die Landschaftsplanung zu integrieren sein. Des Weiteren ist auf Grund der Erschütterungen ein Abstand der Bebauung zu den Bahngleisen einzuhalten.

### Minimieren der öffentlichen Verkehrsflächen und somit Sicherung eines höheren Grünflächenanteils

Da eine zentrale Verbindung gebraucht wird, die zukünftig eine Buslinie aufnehmen kann, die auch die bestehenden Quartiere versorgt, sollte diese möglichst auch für die Verkehrserschließung dienen. Bei dieser Variante sind im Süden an den Bahnflächen keine zusätzlichen Erschließungsstraßen notwendig.

### Maximaler Grünflächenanteil

Gegenüber den anderen untersuchten Varianten ermöglicht diese Lösung ein optimales Verhältnis zwischen Wirtschaftlichkeit und hoher Freiraumqualität.

### **Möglichkeit der Verwirklichung eines stadtteilverbindenden, überörtlich nutzbaren Parks**

In diesem Park können verschiedenen Anforderungen (wie z. B. Wegeverbindungen, Erholungsflächen, Spielflächen, Ausgleichsflächen, Vorhalteflächen für einen möglichen zukünftigen Bahnhofpunkt und Lärmschutz) besonders gut umgesetzt werden. Entlang der Bahn kann eine Wegeachse für Fußgänger und Radfahrer ohne störende Straßen zwischen Dechbettener Brücke und Bahnhofstraße ermöglicht werden.

### **Erhalt der Bahnbiotope**

Die vorhandenen Bahnbiotope können eventuell in die Grünplanung integriert und damit erhalten werden. (Im Wesentlichen auf der Südseite des Lärmschutzwalls)

### **Möglichkeit, die Fuß- und Radwege unabhängig vom Kraftfahrzeugverkehr zu führen**

Der Park im Süden ist gänzlich vom Kfz-Verkehr unabhängig nutzbar, die Grünen Finger werden jeweils nur an einer Stelle von untergeordneten Straßen gekreuzt. Für die Anbindung an das bestehende Wohnquartier werden Fußgänger- und Radfahrübergänge über die Ladehofstraße eingeplant.

### **Effektive ÖPNV-Führung möglich**

Die Buserschließung liegt an der Schnittstelle zwischen alt und neu, es wird sowohl die bestehende Wohnbebauung als auch das zukünftige Quartier erschlossen. Die Linienführung ist direkt, die Haltestellen liegen in den Konzentrationspunkten der Bebauung.

### **Ökonomische Nutzung der Ladehofstraße als Sammelstraße mit beidseitiger Bebauung**

Die Ladehofstraße muss als Erschließungsstraße für die direkt angrenzende Bebauung und als Bustrasse ohnehin verlängert und ausgebaut werden. Bereits für den Busbegegnungsverkehr ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erforderlich. Die Ladehofstraße soll als verkehrsberuhigte Wohnsammelstraße gestaltet sein. LKW- und Durchgangsverkehre sollen bei dieser Lösung nicht ins bestehende und zukünftige Wohngebiet geführt werden. Insbesondere kann die Anzahl der Einfahrten ins Quartier auch durch Ampelschaltungen minimiert werden.

### **Vernetzung des neuen Entwicklungsgebiets mit der Bestandsbebauung**

Die Ladehofstraße kann zwischen neu und alt eine Vermittlungs- und Verbindungsfunktion übernehmen, z. B. durch die Lage der KiTa und von Dienstleistungsanbietern.

### **Gliederung / Abschnittsbildung**

Das neue Wohnquartier wird in logische Abschnitte gegliedert. Die Abschnittsweise Umsetzung und Vermarktbarkeit ist daher sehr gut.

### **Park als Impuls für das neue Quartier**

Mit dem ersten Bauabschnitt wird der Park und der Lärmschutzwall umgesetzt, so kann der neue Park als Impuls für das Quartier dienen und bereits während der Bauphase genutzt werden.

## Warum keine „Südtrasse“?



Variante 2 aus der Rahmenplanung: „Grünes Gerüst“ mit Südtrasse

Bereits in der Rahmenplanung wurde von Anliegern vorgeschlagen, die notwendige Erschließungsachse nicht mitten im Gebiet in Verlängerung der bestehenden Ladehofstraße anzuordnen, sondern im Süden bei den Bahngleisen.

Zwar ist die Argumentation „Lärm zu Lärm“ durchaus dem Grunde nach richtig, doch in diesem speziellen Fall sprechen einige Gründe gegen eine solche Lösung:

### **Erschließungserfordernis Ladehofstraße**

Die bestehenden und die geplanten Gebäude an der Ladehofstraße müssen ohnehin erschlossen werden. Die verlängerte Ladehofstraße kann somit die Verteilungs- und Bündelungsfunktion als Sammelstraße und die Funktion zur Erschließung der direkt angrenzenden Häuser übernehmen. Der Erschließungsaufwand und damit die versiegelte Fläche kann somit minimiert werden.

### **Höherer Flächenverbrauch durch die Südtrasse**

Eine Südtrasse wäre nur einseitig bebaut, sie ist somit eine sehr unwirtschaftliche Erschließung. Die Süderschließung würde nicht nur die Nutzbarkeit der Grünflächen einschränken sondern durch den zusätzlichen Flächenverbrauch auch zulasten des Grünanteils gehen.

### **Buslinienführung**

Teile des vorhandenen Wohnquartiers sind bereits heute nicht gut mit dem ÖPNV erschlossen, da die Wege zu den Haltestellen zu weit sind. Beide Quartiere – das bestehende und das neue – sollen zukünftig möglichst gut mit dem ÖPNV erschlossen werden. Nur eine zentrale Buslinienführung wird diesem Ziel gerecht. Geplant ist eine geänderte Führung der Buslinie 8, die zukünftig über die Klenzestraße und Ladehofstraße geführt werden soll. Die Linie 8 verkehrt in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt und stellt somit ein sehr gutes Angebot dar.

### **Konzept Grüne Finger**

Die Variantendiskussion in der Rahmenplanung hat gezeigt, dass ein grünes Band entlang der Bahn mit fingerartigen Verbindungen in die Wohnquartiere die meisten Vorteile bieten würde und nur diese Lösung alle Anforderungen - wie z. B. Wegeverbindungen, Erholungsflächen, Spielflächen, Ausgleichsflächen, Vorhalteflächen für einen möglichen zukünftigen Bahnhaltepunkt und Lärmschutz - an die Grünflächen erfüllen kann. Wenn nun im Süden die Erschließungsstraße läge, hätte dies erhebliche Qualitätseinbußen in den Naherholungs- und Freizeiflächen zur Folge.

### **Verkehrsverlagerungen in den Bestand**

Die Ladehofstraße soll als Sammelstraße auch zu einem gewissen Teil den zu- und abfließenden Verkehr aus dem bestehenden Wohnquartier aufnehmen. Eine Sammelstraße im Süden in der Nähe zu den Bahngleisen kann diese Funktion nicht übernehmen. Der zu- und abfließende Verkehr wird sich dann auf die Achse Augusten-, Liskircher-, Dechbettener Straße konzentrieren.

### **Lärm zu Lärm: Warum ist die Südtrasse hinter der Lärmschutzanlage nicht sinnvoll?**

Eine Südtrasse hinter der Lärmschutzanlage hätte nur die Funktion einer Durchgangsstraße und könnte keine Funktion der Gebietserschließung übernehmen, da Sie von der Bebauung durch die Lärmschutzanlage getrennt wäre. Aufgrund der hohen Lärmbelastung des Quartiers ist eine Unterbrechung der Lärmschutzanlage für Verbindungen ins Quartier nicht sinnvoll. Durch diese Unterbrechungen würde der Lärm weit ins Quartier reichen und die Lärmschutzanlage in ihrer Wirkung extrem schwächen. Damit wäre die Südtrasse eine parallele Durchgangsstraße zur Kirchmeierstraße auf der anderen Bahnseite. Eine solche Durchgangsstraße wäre weder verkehrstechnisch funktionsfähig (Anschlüsse an den Brücken) noch wäre eine Entlastung der Kirchmeierstraße nötig.

## Was ist eine Sammelstraße?

Die Ladehofstraße wird auch in Zukunft keine Hauptverkehrsstraße sein. Grundsätzlich werden Stadtstraßen in zwei Kategorien eingeteilt – in Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen. Letztere dienen im Wesentlichen der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke. Darüber hinaus übernehmen diese Straßen auch die flächenhafte Erschließung der Ortsteile („Sammelfunktion“). Erschließungsstraßen tragen wesentliche Teile des innerörtlichen Radverkehrs.

Damit wird deutlich, dass die Ladehofstraße nur eine kleinräumige Verbindungsfunktion übernehmen soll und der Durchgangsverkehr durch die Straßenraumgestaltung verdrängt werden soll. Mithilfe von Simulationen konnte bereits die zu erwartende Verkehrsmenge mit rund 5.000 Kfz/Werktag prognostiziert werden. Damit liegt die Belastung deutlich unter der Grenze, die für eine Hauptverkehrsstraße üblich wäre. Der Übergang zu einer Hauptverkehrsstraße liegt bei etwa 10.000 Kfz täglich.

Vergleichbare Straßen, die eine ähnliche Verkehrsbelastung – also rund 5.000 Kfz/Tag – haben sind in Regensburg u. a.

Klenzestraße

Isarstraße – östlich Lechstraße

Haydnstraße

Bischof-Konrad-Straße

Dolomitenstraße

Karl-Stieler-Straße

Konrad-Adenauer-Allee

Roter-Brach-Weg - westlicher Teil



Beispiel: Sammelstraße – Franz-von-Taxis-Ring

Die Hauptverkehrsstraßen im näheren Umfeld weisen dagegen folgende, deutlich höhere Verkehrsbelastungen auf:

Prüfeniger Straße	9. - 12.000 Kfz/Tag
Wittelsbacherstraße	13.000 Kfz/Tag
Kirchmeierstraße	22.000 Kfz/Tag
Friedenstraße	30.000 Kfz/Tag

Im Erschließungsstraßennetz sollte grundsätzlich Tempo 30 gelten. Auch die Ladehofstraße wird entsprechend geplant und beschildert werden. Aufgrund des Busverkehrs wird jedoch wahrscheinlich keine Tempo-30-Zone eingerichtet, sondern eine herkömmliche Streckengeschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden. Unterschied: In Tempo-30-Zonen gilt auch automatisch „Rechts vor Links“. Dies ist jedoch für den Busverkehr kontraproduktiv. Insbesondere stehende Fahrgäste könnten durch das häufige Abbremsen des Busses gefährdet werden.

## Wie sieht die Buserschließung aus?



Grafik: Buserschließung

Stadtverwaltung und Regensburger Verkehrsbetriebe (RVB) planen, die Linie 8 zukünftig über die Klenzestraße und die neue Klenzebücke in die Ladefhofstraße zu führen. Damit erhält das Quartier direkten Anschluss an den Hauptbahnhof, die östliche Altstadt und das DEZ. Am Hauptbahnhof bzw. der Albertstraße kann in nahezu alle anderen Linien umgestiegen werden, so dass eine optimale Erschließung gewährleistet wird. Die Linie 8 fährt in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten, sonst alle 20 Minuten.

In nicht allzu großer Entfernung kann an der Haltestelle Justizgebäude auch die Linie 2 genutzt werden, die die komplette Altstadt erschließt und z. B. die umsteigefreie Verbindung mit dem St.-Josef-Krankenhaus herstellt. In der Pröfeninger Straße fährt die Linie 1 unter anderem zum Krankenhaus Barmherzige Brüder. Auch die weiterführenden Schulen – z. B. Goethe-Gymnasium, Von-Müller-Gymnasium, Albert-Schweizer-Realschule – sind schnell und direkt mit dem Bus zu erreichen.

In der Ladefhofstraße werden dazu wahrscheinlich zwei Haltestellen eingerichtet werden. Die Haltestellen werden zusätzlich einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung leisten. Selbstverständlich werden die Haltestellen barrierefrei ausgebaut, so dass ältere Menschen, Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen oder sonstige Mobilitätseingeschränkte sicher und bequem ein- und aussteigen können. Wichtig an den Haltestellen ist das sichere Queren der Straße.

## Was passiert mit dem bestehenden Quartier?

In einer Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung konnte festgestellt werden, dass bislang der Schleichverkehr glücklicherweise nur eine untergeordnete Rolle spielt. Das soll auch so bleiben. Allerdings ist davon auszugehen, dass das neue Quartier neuen Verkehr erzeugt, der, wenn er nicht gebündelt und gelenkt wird, auch das Altquartier durchfahren wird. Insofern setzen sich die Spitzen in Stadtverwaltung und Politik dafür ein, dass die geplante Nord-Süd-Straßenverbindung zwischen der Prüfeninger Straße und der verlängerten Ladehofstraße nicht auf die lange Bank geschoben wird.

Das Straßennetz zwischen Ladehofstraße und Prüfeninger Straße ist derzeit eine Tempo-30-Zone. Daran wird sich nichts ändern. Der Straßenzug Augustenstraße - Liskircherstraße - Dechbettener Straße fungiert dabei als Sammelstraße. Die anderen Nebenstraßen sind schon von ihrem Ausbauquerschnitt her so eng, dass hier kaum noch zusätzlicher Verkehr abgewickelt werden kann. In vielen Straßen können sich nicht einmal zwei Pkw begegnen.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind an einigen Stellen sicherlich noch möglich. Dabei muss jedoch bedacht werden, dass von diesen Maßnahmen nicht nur durchfahrende Fahrzeuge betroffen sind, sondern auch die unmittelbaren Anlieger. Einbahnstraßen oder so genannte Diagonalsperren führen zwangsläufig zu Umwegen, sollten aber in die Überlegungen mit einbezogen werden.