

**yellow<sup>z</sup>**

**mahl·gebhard·konzepte**

Landschaftsarchitekten BDLA Stadtplaner  
Partnerschaftsgesellschaft mbB

## Städtebaulicher Rahmenplan Innerer Südosten Regensburg

Erläuterungsbericht

Stand März 2019

<b>1. Ausgangslage</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Gesamtkonzept</b> .....	<b>4</b>
Städtebauliches Konzept.....	4
Freiräumliches Konzept.....	4
Verkehrskonzept .....	5
<b>3. Teilräumliche Betrachtung</b> .....	<b>5</b>
<b>3.1 Kasernenviertel</b> .....	<b>5</b>
Städtebauliches Konzept.....	5
Freiräumliches Konzept .....	6
Verkehrskonzept.....	7
<b>3.2 Osten-/Candisviertel</b> .....	<b>7</b>
Städtebauliches Konzept.....	7
Freiräumliches Konzept .....	8
Verkehrskonzept.....	8
<b>3.3 Hohes Kreuz</b> .....	<b>8</b>
Städtebauliches Konzept.....	8
Freiräumliches Konzept .....	9
Verkehrskonzept.....	9
<b>3.4 Gleisdreieck</b> .....	<b>10</b>
Städtebauliches Konzept.....	10
Freiräumliches Konzept.....	10
Verkehrskonzept .....	10
<b>3.5 Strukturkonzept Prinz-Leopold- und Pionierkaserne</b> .....	<b>10</b>
Städtebauliches Konzept.....	11
Freiräumliches Konzept .....	11
Verkehrskonzept.....	12
<b>4. Fazit und weiteres Vorgehen</b> .....	<b>12</b>

## 1. Ausgangslage

Der Rahmenplan 2019 für den Inneren Südosten basiert auf der Rahmenplanung für den Inneren Stadtosten aus dem Jahr 2010. Eine Fortschreibung der vorhandenen Planung wurde aufgrund geänderter Rahmenbedingungen notwendig. Vor allem die Erweiterung des Gebietsumgriffs um die Flächen der ehemaligen Prinz-Leopold- und Pionierkaserne sind als Grund zu nennen.

Daneben war eine Fortschreibung der Rahmenplanung durch zahlreiche Bauvorhaben im Inneren Südosten notwendig.

Für die Rahmenplanung waren vor allem folgende Vorhaben von Bedeutung:

- Das Areal CANDIS I auf der Fläche der ehemaligen Zuckerfabrik ist fertiggestellt, für den Bauabschnitt CANDIS II ist der Bebauungsplan derzeit in Bearbeitung
- Die Wohnbebauung auf dem LERAG-Areal befindet sich derzeit in der Umsetzung.
- Auf den Flächen des Neuen Technischen Bereichs (NTB) der ehemaligen Prinz-Leopold-Kaserne entstehen neben der vorhandenen Bezirkssportanlage stadtwweit bedeutsame Einrichtungen der Sportinfrastruktur mit einer Leichtathletikhalle, erweiterten Sportflächen im Außenraum und einem Schwimmbad für Lehrzwecke. Außerdem entsteht auf dem Gelände eine neue Kindertagesstätte.
- Das Grundstück des ehemaligen Bosch-Dienstes in der Guerickestraße 35 steht für eine Neuüberplanung zur Verfügung.

Trotz dieser positiven städtebaulichen Entwicklung der vergangenen Jahre sind im Inneren Südosten weiterhin brachliegende Gebiete vorhanden, die als städtebauliche Potenziale genutzt werden können und für die es gilt, eine tragfähige Entwicklungsperspektive und eine stadtverträgliche Nutzungsstruktur aufzuzeigen. Außerdem gilt es, Aussagen zur Umstrukturierung von Bestandsgebieten zu machen, die zur Behebung von Nutzungskonflikten und städtebaulichen Missständen geeignet sind.

Für das Areal der Prinz-Leopold- und Pionierkaserne wurde zusätzlich zum übergeordneten Rahmenplan ein Strukturkonzept erarbeitet. Dieses bildet die Grundlage der zukünftigen städtebaulichen Neuordnung im Rahmen des anstehenden Konversionsprozesses.

Neben der vorhandenen Rahmenplanung von 2010 wurden alle weiteren für das Rahmenplangebiet relevanten Planungen berücksichtigt (u.a. Flächennutzungsplan, Bebauungspläne, Spielleitplanung, Schul- und Sportentwicklungsplan, Leitbild Energie und Klima). Insgesamt verfolgt die Planung damit das Ziel, eine tragfähige Entwicklungsperspektive für den Gesamttraum des Inneren Südostens aufzuzeigen.

## 2. Gesamtkonzept

### Städtebauliches Konzept

Um dieses Ziel zu erreichen, arrondiert der Rahmenplan die vorhandenen Quartiere (Kasernenviertel, Ostenviertel, Hohes Kreuz) mit standortverträglichen Nutzungen. Damit sollen vorhandene Nachbarschaften ergänzt und im Sinne von durchmischten Quartieren weiterentwickelt werden. Das wesentliche Potenzial zur Entwicklung eines neuen Quartiers bieten die Flächen der ehemaligen Pionier- und Prinz-Leopold-Kaserne. Hier besteht das Ziel, ein innovatives Quartier mit gemischten Nutzungen zu realisieren (Wohnen, Gewerbe, Grünflächen und Freizeit). Neben der Stärkung der einzelnen Teilräume besteht das übergeordnete Ziel, die vorhandenen und neu zu entwickelnden Nachbarschaften enger zu vernetzen, die heute starken Barrieren vor allem der Bahnanlagen zu überwinden und die Erlebbarkeit zusammenhängender Stadtraume zu stärken. Bei stark durchmischten Bereichen mit hohen Nutzungskonflikten wird eine Weiterentwicklung der Gemengelage mit standortverträglichen Wohn- und Gewerbeformen im Mischgebiet angestrebt (z.B. Liebigstraße, Hohes Kreuz).

### Freiräumliches Konzept

Übergeordnetes Ziel der Freiraumentwicklung ist die Etablierung eines zusammenhängenden Freiraumnetzes. Mit der Entwicklung von Candis I und II wurde und wird bereits heute das Potenzial genutzt, entlang der Gleise die Freiraumvernetzung aus der Altstadt in Richtung Hohes Kreuz zu verbessern. Daran gilt es anzuknüpfen und Fuß- sowie Radwegeverbindungen auch südlich und östlich des Gleisdreiecks zu etablieren.

Für ein zusammenhängendes Freiraumnetz ist die Aktivierung des Gleisdreiecks von strategischer Bedeutung. Hierzu sind punktuell die Bahngleise zwischen Kasernenviertel und Gleisdreieck zu überwinden. Darüber hinaus bietet das Gleisdreieck ein Flächenpotenzial für neue Freiräume, die den – aufgrund seiner gewerblichen und militärischen Vorprägung – mit nur wenigen hochwertigen Freiräumen ausgestatteten Inneren Südosten ergänzen können. Mit dem neu zu entwickelnden Neuen Technischen Bereich (NTB) kann eine sportliche Mitte geschaffen werden, die deutlich über den Stadtteil hinaus einen Anziehungspunkt darstellt. Ein weiteres flächenhaftes Entwicklungspotenzial bieten die ehemalige Pionier- und Prinz-Leopold-Kaserne.

In allen Teilräumen des Inneren Südostens finden sich Potenziale, die Freiräume auf der Ebene der Nachbarschaften zu verbessern und kleinräumig weitere Nutzungsangebote für unterschiedliche Nutzergruppen zu ermöglichen (z.B. Wohnhöfe Kasernenviertel, Hohes Kreuz, Außenanlagen Haymostraße).

Zusätzlich kommt den Grünzügen im Inneren Südosten eine ökologische Bedeutung zu. Hierbei stehen die Biotopvernetzung und die Bereitstellung von Ausgleichsflächen im Gleisdreieck im Vordergrund. Naturnah gestalteten Freiräumen kommt eine wichtige stadtklimatische Funktion für die Frischluftzufuhr und die Klimaanpassung zu. Auch für ein dezentrales Regenwassermanagement sollten sie möglichst aktiviert werden.

## Verkehrskonzept

Insgesamt besteht für den Inneren Südosten das Ziel, die vorhandenen Verkehrssysteme im Sinne einer nachhaltigen Mobilität weiter zu entwickeln. Wichtigster Baustein darin ist die Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Mit der Einführung eines Stadtbahnsystems ist ein höherwertiges ÖPNV-Angebot zu erwarten. Auch ein möglicher S-Bahnhaltepunkt im Untersuchungsraum kann zu einer spürbaren Verbesserung des Angebots beitragen.

Das Gesamtgebiet des Inneren Südostens ist durch die Hauptverkehrsstraßen Landshuter Straße und Straubinger Straße gut an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. Kleinräumig weist die Erschließungssituation diverse Defizite und Konflikte auf. Durch die Barrierewirkung der Gleisanlagen wird der Innere Südosten insgesamt stark zerteilt, was die kleinräumige Vernetzung der Quartiere erschwert.

Die teils stark durchmischten Quartiere weisen heute auch eine als belastend wahrgenommene Verkehrsmenge durch gewerbliche Verkehre in Wohnbereichen auf. Die Qualität der Wohngebiete soll durch eine Entlastung von diesen Verkehrsaufkommen verbessert werden. Dazu sollen Gewerbe- und Bewohnerverkehr so weit wie möglich getrennt und reduziert werden, zudem soll die bestehende Erschließungssituation optimiert werden.

Mit dem Ausbau der Fuß- und Radwege soll der Innere Südosten kleinräumig besser vernetzt werden, aber auch an die umliegenden Quartiere, die Donau und die Regensburger Innenstadt enger angebunden werden.

## 3. Teilräumliche Betrachtung

### 3.1 Kasernenviertel

#### Städtebauliches Konzept

Das Kasernenviertel ist durch eine homogene Blockstruktur mit überwiegend Geschosswohnungsbauten geprägt. Im Bau befindet sich derzeit ein neues Wohnquartier auf dem ehemaligen LERAG-Areal, das das Angebot um weitere Wohnformen ergänzt (u.a. Reihenhäuser). Der Rahmenplan verfolgt für das Kasernenviertel das Ziel, die Weiterentwicklung als gemischtes Quartier mit vielfältigen Eigentumsstrukturen und Bewohnergruppen voranzutreiben. Hierfür sind weitere Neubaupotenziale zu aktivieren. Zwischen Safferlinger Steg und städtischem Bauhof bieten sich in der Guerickestraße 35 Flächenpotenziale für die Entwicklung von kostengünstigem Wohnraum an. Das größte Wohnungsbaupotenzial bieten die ehemaligen Kasernenareale. Dabei steht die Prinz-Leopold-Kaserne voraussichtlich zeitnah für eine bauliche Entwicklung zur Verfügung. Mit einer Konversion der Pionierkaserne, die derzeit als Ankerzentrum genutzt wird, ist nicht zeitnah zu rechnen. Dennoch machen der Rahmenplan und das Strukturkonzept planerische

Aussagen zu beiden Standorten. (siehe Kapitel „Strukturkonzept Prinz-Leopold-und Pionierkaserne“)

Die Neuentwicklung der Kasernenareale bietet die Chance zur Definition klarer Raumkanten zur Guerickestraße und zur Dieselstraße. Außerdem bietet die Neustrukturierung der Kasernenareale auch Potenziale zur baulichen Fassung der Landshuter Straße.

In engem Zusammenhang mit der Entwicklung der Prinz-Leopold-Kaserne steht die Aufwertung der Guerickestraße. Sinnvoll ist hier die Ergänzung eines kleinen Quartierszentrums an der Ecke Zeißstraße/Guerickestraße, das den neu entstehenden Nahversorgungsbedarf aus der Entwicklung der Prinz-Leopold-Kaserne abdeckt und bestehende Defizite aus dem Kasernenviertel behebt.

Das Kasernenviertel verfügt mit dem St. Josef-Krankenhaus und der ausgebauten Bezirkssportanlage zukünftig über zwei stadtweit bedeutsame Einrichtungen. Der neu konzipierte ehemalige Neue Technische Bereich ermöglicht eine Schwimmhalle, eine Leichtathletikhalle und Sportplätze im Außenraum im Anschluss an die benachbarte Bezirkssportanlage. In direkter Nachbarschaft bietet er die quartiersintern wichtigen Angebote einer neuen Kita und ggf. eines Quartiersparkhauses. Gemeinsam mit dem benachbarten Begegnungszentrum entsteht so ein wichtiger Anlaufpunkt im städtischen Netz, der zur Stärkung der Quartiersidentität beiträgt und dessen Profil weiter stärkt.

### Freiräumliches Konzept

Mit dem ehemaligen Neuen Technischen Bereich (NTB) und der Prinz-Leopold-Kaserne sind relativ große Freiraumpotenziale im Kasernenviertel vorhanden, die es zu entwickeln gilt und die für das Quartier nutzbar gemacht werden sollen. Während der Schwerpunkt im NTB klar auf der Nutzung für Sportzwecke liegt, sollen in der ehemaligen Pionier- und Prinz-Leopold-Kaserne quartiersintern wichtige Grünflächen geschaffen werden.

Insgesamt betten die Maßnahmen die Flächen in ein zusammenhängendes Freiraumgerüst ein, das langfristig auch die Möglichkeit der Verknüpfung nach Süden in Richtung Pürkelgut beinhaltet. Dazu wird auch entlang des LERAG-Areals und des Neuen Technischen Bereichs eine neue Freiraumverbindung für Fußgänger, Jogger und Radfahrer entlang der Gleise in Richtung Pürkelgut ergänzt.

Auch in Richtung Norden wird das Freiraumnetz weiterentwickelt. Dazu bedarf es einer Verbindung ins Gleisdreieck auf Höhe des Begegnungszentrums, vorzugsweise mit einer Brücke. Zusätzlich ist die Querung der Gleise ins Hohe Kreuz in Verlängerung der Zeißstraße vorgesehen. In Richtung Südwesten sollen die Freiräume außerdem zum Grünzug in der Alemannenstraße anschließen.

## Verkehrskonzept

Die angedachten Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr zielen darauf ab, den Verkehr innerhalb des Quartiers zu beruhigen. Dazu wird die Daimlerstraße verkehrlich von der Landshuter Straße ganz oder teilweise entkoppelt. Eine ausreichende verkehrliche Verknüpfung ist vor allem an der Zeißstraße und auch an der Hildegard-von-Bingen-Straße gegeben. Der ruhende Verkehr im Kasernenviertel wird kompakter organisiert. Dazu soll das Parken vornehmlich in einem Quartiersparkhaus an der Zeißstraße vorgesehen werden. Außerdem sollte eine Einbeziehung bestehender Parkieranlagen mit angedacht werden. Im Gegenzug sollten heute als Stellplätze genutzte öffentliche Flächen in der Guerickestraße umgewidmet werden, um öffentlich nutzbaren Raum zurückzugewinnen.

Dies ermöglicht dann unter anderem die Einführung einer ÖPNV-Feinerschließung über die Safferlingstraße, Guerickestraße und Zeißstraße. Sie stellt als Zubringer zu den Haltestellen auf der Landshuter Straße eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Gebiet dar.

Für die Erschließung der Prinz-Leopold-Kaserne ist eine Erweiterung des bestehenden Verkehrsnetzes notwendig. Die neuen Straßen sollen sich möglichst homogen in das vorhandene Straßennetz eingliedern, aber auch möglichst ökonomisch die heute vorhandenen Erschließungen innerhalb der ehemaligen Kasernen weiter nutzen (siehe Kapitel „Strukturkonzept Prinz-Leopold- und Pionierkaserne“).

Beim Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes wird darauf geachtet, wesentliche Lücken im Radwegenetz zu schließen. Von hoher Bedeutung ist die Radwegeverbindung entlang der Gleise und des LERAG-Areals über die Dieselstraße nach Süden. Außerdem soll die Radwegeverbindung zwischen Landshuter Straße und Safferlinger Steg verbessert werden. Für Fußgänger sollten auch die zentralen Wege der Kleingartenanlage an der Guerickestraße geöffnet werden.

## 3.2 Osten-/Candisviertel

### Städtebauliches Konzept

In diesem Teilgebiet ist die Umsetzung des Projekts Candis II der wichtigste Baustein einer städtebaulichen Weiterentwicklung. Das Projekt soll den bisher umgesetzten Teil des Candis-Viertels um ein erweitertes Wohnungsangebot, ein weiteres Ärztehaus mit unterschiedlichen Praxen, Ladeneinheiten und Gastronomie ergänzen. Außerdem soll ein Bürohaus realisiert werden. Auch auf dem Gelände der Regensburger Energie- und Wasserversorgung (REWAG) ist eine Umstrukturierung von gewerblicher Nutzung zum Wohnen hin geplant.

Im Bereich zwischen der Straubinger Straße, Alter Straubinger Straße und Kastenmaierstraße ist im aktuellen Flächennutzungsplan eine gewerbliche Fläche vorgesehen. Aufgrund des bereits um die Haymostraße vorhandenen Mischgebiets und der Fertigstellung des Candis-Areals mit gemischten Nutzungen entlang der Straubinger Straße wird im Sinne einer städtebaulichen Klärung auch für diesen Bereich ein Mischgebiet vorgesehen. Ziel ist hier die Verbesserung der

entwicklungshemmenden Gemengelage und die Reduzierung von Nutzungskonflikten. Die Raumkanten entlang der Straubinger Straße sollen hier enger gefasst werden, um geschützte Innenbereiche zu ermöglichen.

#### Freiräumliches Konzept

Das Freiraumnetz in diesem Teil des Inneren Südostens ist durch den Neubau der Quartiere Candis I und II weitgehend vorgegeben. Dieser nördliche Teil des Plangebiets verfügt nicht über größere zusammenhängende Freiräume. Daher ist es in diesem Teilraum von zentraler Bedeutung, kleinräumig vorhandene Potenziale auf der Ebene der Nachbarschaften wie an der Haymostraße oder an der Blumenstraße zu nutzen und die wohnungsnahen Freiräume zu qualifizieren.

Wichtig ist auch, die großräumige Freiraumvernetzung zu verbessern. Dies betrifft die Erreichbarkeit der Grünräume entlang der Gleisanlagen im Candis-Viertel. Auch die übergeordneten Verbindungen in Richtung Innenstadt und in Richtung Gleisdreieck sollen weiter ausgebaut werden.

#### Verkehrskonzept

Dabei spielt die bessere Überwindung der Straubinger Straße als Barriere eine wichtige Rolle. Vor allem ist die Anbindung zum Kasernenviertel über den Safferlinger Steg als barrierefreier Fuß- und Radweg neu zu gestalten. Parallel zu den Gleisen zum Hafen soll außerdem eine Wegeverbindung über die Straubinger Straße hinweg in Richtung Donau geführt werden. Weiter geprüft werden soll eine möglichst enge Anbindung als Fuß- und Radwegeverbindung aus dem Candis-Viertel ins Gleisdreieck. Hierbei müssen auch die Planungen für einen möglichen neuen Bahnhofpunkt in diesem Bereich berücksichtigt werden.

Zur besseren Trennung der Wohn- und Gewerbeverkehre hält der Rahmenplan an einer neuen Querverbindung zwischen Straubinger Straße und Auweg fest. Die genaue Verkehrserschließung muss im Zuge der Planungen für den Bebauungsplan Westhafen geprüft werden.

Im Bereich neben dem Rewe-Center ist ein privates Parkhaus vorgesehen, das auch dem Quartiersparken dienen kann.

### 3.3 Hohes Kreuz

#### Städtebauliches Konzept

Mehr als andere Teilgebiete des Inneren Südostens ist das Hohe Kreuz von Gemengelagen und einer direkten Nachbarschaft von Wohn- und Gewerbenutzungen geprägt. Exemplarisch dafür steht der Bereich um die Liebigstraße im Westen des Hohen Kreuzes. Aus dieser gewachsenen Situation ergeben sich große Nutzungs- und Verkehrskonflikte. Der Rahmenplan sieht eine städtebauliche Neuordnung mit einer Verlagerung von störenden Gewerbenutzungen vor, um an dieser Stelle auch zusätzliche Wohnnutzungen zu entwickeln. Das Flächenpotenzial im Gleisdreieck kann ggf. genutzt werden, um störende Betriebe aus dem Bereich der Liebigstraße zu verlagern.

Um den dort vorhandenen Lärmemissionen zu begegnen, muss entlang der Bahnlinien mit aktiven Schallschutzmaßnahmen reagiert werden.

Zusammenhängende städtebauliche Entwicklungen sind im Hohen Kreuz nur in kleinen Teilbereichen möglich. Die Fläche nördlich der Schäferwiese kann im Zuge der Umstrukturierung zwischen Liebigstraße und Bahnlinie zum Hafen zu einem städtischen Wohnquartier entwickelt werden. Hierzu sind Lärmschutzmaßnahmen entlang der Gleise notwendig. Der Nachweis bzw. Ersatz der Lärmschutzwirkung der bestehenden Hallenbauten am Ostbahnhof ist in diesem Zusammenhang zu führen.

Für einen möglicherweise notwendigen Ausbau der Grundschule im Hohen Kreuz stehen Flächen südlich des bestehenden Gebäudes zur Verfügung.

### Freiräumliches Konzept

Zu den wesentlichen neuen Maßnahmen im Rahmenplan sind die Verbesserungen in der Grünvernetzung zu zählen, die gleichzeitig auch dem Fuß- und Radverkehr zu Gute kommen sollen. So soll die Kleingartenanlage südlich der Schäferwiese als wichtiger Erholungsraum für die Öffentlichkeit geöffnet und durchgängig gemacht werden. Außerdem soll eine weitere Grünverbindung in Nord-Süd-Richtung von der Straubinger Straße über die Straße An der Irler Höhe bis zur Schäferwiese geschaffen werden. Der Schäferwiese kommen als wohnortnaher Grünfläche wichtige Funktionen für das Mikroklima im Hohen Kreuz und die Naherholung zu. Im Norden des Hohen Kreuzes sollten die bereits vorhandenen Grün- und Gemeinbedarfsflächen der Kirchengemeinde Mater Dolorosa, der Grundschule am Hohen Kreuz und des Spielplatzes besser miteinander verknüpft werden.

### Verkehrskonzept

Das vorrangige Ziel der Weiterentwicklung des Straßennetzes im Hohen Kreuz liegt in der Entkopplung von Gewerbe- und Wohnverkehr. Ziel ist es, den gewerblichen Verkehr soweit als möglich über die Osterhofener Straße abzuwickeln und damit die Straße An der Irler Höhe zu beruhigen und für den Wohnverkehr zu nutzen.

Darüber hinaus ist auch hier das bestehende Verkehrsnetz zu ergänzen und zu qualifizieren. Für die Erschließung des Baugebiets an der Schäferwiese wird eine ergänzende Stichstraße ab der Vilshofener Straße vorgesehen.

Für den Fahrradverkehr soll die Straße An der Irler Höhe ab dem Gleisdreieck als Radroute über den Odessa-Ring hinaus zur Siemensstraße qualifiziert werden. Zwischen Liebigstraße und Hoher-Kreuz-Weg sieht der Rahmenplan eine bessere Fußwegevernetzung in Ost-West-Richtung vor, um der stark radial orientierten Stadtstruktur entgegen zu wirken. Weitere bestehende Lücken im Fuß- und Radwegenetz sind zu schließen.

### 3.4 Gleisdreieck

#### Städtebauliches Konzept

Der Rahmenplan 2019 schreibt für das Gleisdreieck die Planungen des vorhandenen Rahmenplans von 2010 weitestgehend fort. Er benennt bauliche Potenziale im nördlichen Teil des Gleisdreiecks im Anschluss an die Straubinger Straße. Die Flächen sind wie im Flächennutzungsplan bereits dargestellt geeignet für gewerbliche Nutzungen. Sie könnten unter anderem dazu genutzt werden, um störende Gewerbebetriebe aus dem Hohen Kreuz hierher zu verlagern.

Inwieweit ggf. andere Nutzungen im Gleisdreieck möglich sind, bedarf einer weiteren vertiefenden Begutachtung.

#### Freiräumliches Konzept

Neben einer baulichen Entwicklung des Gleisdreiecks ist es Ziel des Rahmenplans, entlang der Bahnlinie im südlichen Bereich des Gleisdreiecks zusätzliche Grünstrukturen zu entwickeln.

In die Planungen sind die vorhandenen Ausgleichsflächen mit einzubeziehen. Das Gleisdreieck übernimmt mit diesen naturnah gestalteten, extensiven Flächen auch eine Freizeit- und Erholungsfunktion für die umliegenden Stadtviertel.

Die freiräumliche Vernetzung in das Gleisdreieck sieht mehrere Anschlusspunkte vor. Zum einen werden die vorhandenen Zuwegungen von der Straße An der Irlter Höhe genutzt. Eine neue Verbindung, voraussichtlich als Brücke, ist vom Begegnungszentrum im Kasernenviertel geplant.

#### Verkehrskonzept

Vergleichbar zur Rahmenplanung 2010 soll die Kfz-Erschließung des Gleisdreiecks von der Straubinger Straße über die Straße An der Irlter Höhe umgesetzt werden. Eine U-förmige Erschließungsstraße kann als Lösung vorgesehen werden. Die Erschließung mit dem ÖPNV ist über die Straubinger Straße bereits gegeben. Langfristig könnte der angedachte zusätzliche Bahnhof südlich des Candis-Viertels die ÖPNV-Anbindung deutlich verbessern.

Für den Fuß- und Radverkehr übernimmt das Gleisdreieck eine Gelenkfunktion und soll von allen drei Teilgebieten gut zu erreichen sein, um das bisher isolierte Gebiet ins städtische Netz einzugliedern und die Vernetzung der angrenzenden Stadtteile zu verbessern. Wichtig ist eine Aufwertung der Verknüpfungen an der Straubinger Straße und über die Irlter Höhe für Fußgänger und Radfahrer.

### 3.5 Strukturkonzept Prinz-Leopold- und Pionierkaserne

Zur Steuerung der Entwicklung der ehemaligen Kasernenareale zu einem innovativen und nutzungsgemischtem Quartier mit Schwerpunkt Wohnen wurde aufbauend auf dem Rahmenplan ein Strukturkonzept erarbeitet.

Ziel ist die Entwicklung eines lebendigen Stadtteils mit einem hohen Grünanteil, das Wohnen und Arbeiten verbindet. Dabei sollen Angebote für verschiedenste Nutzergruppen und Eigentumsformen gemacht werden. Darüber hinaus besteht für die Entwicklung der Pionier- und Prinz-Leopold-Kaserne der Anspruch, in energetischer Hinsicht und im Hinblick auf den

Klimaschutz ein innovatives Zukunftsviertel zu realisieren. Das Quartier soll als „autoreduziertes Quartier“ geplant werden.

### Städtebauliches Konzept

Stadtbildprägend ist der markante Gebäudebestand innerhalb der Kasernenareale. Besonders die ehemaligen Unterkunftsgebäude der Prinz-Leopold-Kaserne entlang der Zeißstraße, die sich eventuell in einem für eine Nachnutzung geeigneten baulichen Zustand befinden, sind zu nennen. Die Stellung dieser Bestandsgebäude liefert einen ersten konzeptionellen Anhaltspunkt für die Entwicklung einer neuen städtebaulichen Struktur.

Herzstück der Entwicklung ist der zentral gelegene Quartierspark, um den sich alle Baufelder gruppieren. Er ist so positioniert, dass alle Baufelder einen direkten Kontakt zum Quartierspark haben und so von diesem großen öffentlichen Grünraum profitieren.

Am Schnittpunkt von Zeißstraße und Guerickestraße ist ein kleines Quartierszentrum mit kleinteiligem Versorgungsangebot vorgesehen. Parallel zur Zeißstraße entwickeln sich dann die Baufelder in „Streifen“ von Norden nach Süden. Im Bereich der erhaltenswerten Bestandsgebäude sind Wohnnutzungen vorgesehen. Die Baufelder entlang der Landshuter Straße sind als gemischte Bauflächen geplant. Hier können öffentliche Nutzungen oder kleinteiliges, nicht störendes Gewerbe umgesetzt werden. Sie können sich mit den Erdgeschossen zur Landshuter Straße hin orientieren und zur Belebung des Straßenraums beitragen.

Im Übergang zu den bestehenden gewerblichen Flächen sind ebenfalls gemischte Bauflächen geplant.

Die abschließenden Gewerbebänder entlang des Odessa-Rings und entlang der Dieselstraße gehören nicht mehr zur ehemaligen Prinz-Leopold-Kaserne, erfüllen aber für die weitere Entwicklung des Areals im Hinblick auf den Lärmschutz eine wichtige Funktion (mögliche Lärmschutzbebauung). Die vorgesehenen Mischgebiete und Gewerbeflächen tragen außerdem zur Nutzungsmischung im Quartier bei.

Die Fläche der Pionierkaserne ist in zwei großen Baufeldern organisiert. Entlang der Landshuter Straße ist die Entwicklung eines Mischgebiets geplant. In Verlängerung der bestehenden Blöcke entlang der Plato-Wild-Straße und der Guerickestraße entsteht ein großes Baufeld für den Wohnungsbau. Die Bebauung springt von der Guerickestraße zurück, um die Grünvernetzung zwischen dem ehemaligen Neuen Technischen Bereich und dem Quartierspark in der Prinz-Leopold-Kaserne herzustellen.

### Freiräumliches Konzept

Prägendes Element der städtebaulichen Entwicklung der Prinz-Leopold- und Pionierkaserne ist der geplante zentrale Quartierspark. Er ist mit einer Fläche von ca. 5,6 ha zum einen dazu geeignet, das vorhandene Defizit an zusammenhängenden Grünflächen im Kasernenviertel zu beheben und gleichzeitig als Erholungsraum für die zukünftigen Bewohner zu dienen. Zum anderen komplettiert er die großmaßstäbliche Grünvernetzung vom Gleisdreieck über das Begegnungszentrum und dem

Neuen Technischen Bereich bis zum Pürkelgut. Er ist der zentrale öffentliche Raum, der vielfältige Angebote zum Aufenthalt und für verschiedene Freizeitnutzungen integrieren kann. Aufgrund seiner Größe hat er auch eine mikroklimatische Bedeutung im Hinblick auf Kaltluftproduktion und Verdunstung. Auch kann er Teil eines zu planenden Systems zur dezentralen Regenwasserversickerung sein.

In Verlängerung der Burgunderstraße ist eine Ost-West-Achse für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die die Verbindung zur Radroute entlang des Gleisfeldes an der Dieselstraße herstellt. In Verlängerung der Zeißstraße ist auch eine Wegeverbindung ins Hohe Kreuz vorgesehen.

#### **Verkehrskonzept**

Das Gebiet ist über die Zeißstraße leistungsfähig an das übergeordnete Straßensystem angebunden. Sinnvolle Ergänzungen für neue Straßenverbindungen liegen in der Verlängerung der Plato-Wild-Straße und auf Höhe der vorhandenen Zufahrt in die ehemalige Prinz-Leopold-Kaserne zwischen Guerickestraße und Dieselstraße. Intern wird das neue Quartier nur über zwei Stichstraßen erschlossen und weitgehend autofrei gehalten. Die gewerblichen Grundstücke am Rand werden weiterhin von der Dieselstraße aus erschlossen, um Wohn- und Gewerbeverkehre weitgehend zu trennen. Da die Gleisanlagen der Deutschen Bahn an dieser Stelle ggf. um ein zusätzliches Gleis ergänzt werden könnten und auch der Platzbedarf für eine Radwegeverbindung höher ist als im Bestand vorhanden, muss eine Neubebauung der Gewerbegrundstücke entlang der Dieselstraße zurückgesetzt werden.

#### **4. Fazit und weiteres Vorgehen**

Der aktuelle Rahmenplan setzt die mit dem Rahmenplan 2010 begonnene Neustrukturierung des Inneren Südostens fort. Er zeigt Potenziale auf, wie die vorhandenen Nachbarschaften gestärkt und sinnvoll ergänzt werden können. Er beinhaltet Lösungsmöglichkeiten, wie konfliktreiche Gemengelagen verbessert oder aufgelöst werden können. Und er bietet auch Entwicklungspotenziale für gewerbliche Nutzungen in einem über lange Zeit vor allem gewerblich geprägten Stadtteil.

Für die Entwicklung der Kasernenareale bietet das vorliegende Strukturkonzept eine geeignete Grundlage, um die weiteren Planungsschritte der Bebauungsplanung und eines qualitätssichernden Verfahrens einzuleiten.