

## Anlage


### Dokumentation der informellen Bürgerbeteiligungen zu den städtebaulichen Planungen im Inneren Westen






Aufgrund der Größe des Rahmenplanungsgebiets mit 120 ha und der Lage im Stadtgebiet ist die Akzeptanz des neuen Stadtquartiers bei der Bevölkerung von großer Bedeutung. Im Vorfeld zu der formellen frühzeitigen Bürgerbeteiligung nach § 3(1) BauGB für den Bebauungsplan Nr. 151 hat der Stadtrat mit dem Planungsauftrag für die Rahmenplanung im Juli 2007 beschlossen, dass projektbegleitende Bürgerinformationen durchgeführt werden sollen. Seit 2007 fanden insgesamt 8 informelle Veranstaltungen zur Information und Beteiligung statt.










10/2007 Informationsveranstaltung:	<b>Rahmenplanung</b> Vorinformation und Sammlung von Anregungen
10/2007 Stadtteilspaziergang:	<b>Rahmenplanung</b> Vorinformation und Sammlung von Anregungen
09/2009 Informationsveranstaltung:	<b>Rahmenplanung</b> Zwischenergebnis und Nutzungsvarianten
04/2010 Informationsveranstaltung:	<b>Rahmenplanung</b> Ergebnis der Rahmenplanung
06/2011 Ausstellung:	<b>Wettbewerb</b> Wettbewerbsergebnis
07/2011 Informationsveranstaltung:	<b>Rahmenplanung + Wettbewerb</b> Ergebnis RP und WB
10/2011 Workshop mit Anwohnern:	<b>Sonderthema</b> Gestaltung der Ladehofstraße
04/2014 Informationsveranstaltung:	<b>Sonderthema</b> Verkehrsaufkommen Dechbettener Straße


Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus den Veranstaltungen wurden dokumentiert, dem Stadtrat vorgestellt und den Planern als Arbeitsgrundlage für die Bearbeitung zur Verfügung gestellt. Diese sind auch auf der Internetseite [www-regensburg.de/innerer-westen](http://www-regensburg.de/innerer-westen) dokumentiert und veröffentlicht. Für die Bürger/innen spielten Verkehrsthemen eine wesentliche Rolle. Im Folgenden sind die wichtigsten Anregungen und Bedenken aus allen Veranstaltungen zusammengefasst. Es wird dargestellt, ob und wie diese Anregungen umgesetzt werden konnten. Dies ist farblich folgendermaßen markiert.

- Anregung konnte umgesetzt werden
- Anregung wurde berücksichtigt und wurde wie dargestellt eingearbeitet
- Anregung konnte nicht umgesetzt werden aus dargestellten Gründen








	Anregungen der Bürgerinnen und Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	<b>Verkehrerschließung:</b>	
<span style="color: red; font-size: 2em;">●</span>	<p><b>Neue Ost-West-Erschließung - Verlängerung der Ladehofstraße:</b> Befürchtung der Verkehrsmehrung da Ladehofstraße zur Durchgangsstraße wird.</p> <p><b>Stattdessen wurde von den Bürgern eine Südtrasse vorgeschlagen,</b> eine neue Ost-West-Haupterschließung entlang der Bahn statt der Verlängerung der Ladehofstraße soll diese als Sackgasse ausgebildet werden.</p> 	<p>Dem Anliegen der Bürger/innen wird insofern Rechnung getragen, als die Gestaltung der Ladehofstraße als verkehrsberuhigte Straße ausgearbeitet wird und LKW- und Durchgangsverkehre nicht ins Wohngebiet geführt werden.</p> <p>Durch ihre Lage im Netz und durch die geplante bauliche Ausbildung bekommt sie die Charakteristik einer untergeordneten Sammelstraße. Das Verkehrsgutachten der GEVAS belegt dies, die Ladehofstraße wird durch den Ziel- und Quellverkehr von und zum neuen Quartier geprägt sein, die Funktion einer „Durchgangsstraße“ ist nicht zu erwarten. Favorisiert wird diese ökonomischere Lösung, da sie durch ihre zentrale Lage und beidseitige Erschließung eine ÖPNV-Erschließung des Bestandsquartiers ermöglicht und öffentliche Verkehrsflächen minimiert werden.</p> <p>Bei einer Südtrasse würde sich die Verkehrsbelastung nicht</p>

		anders darstellen, die Südtrasse müsste aber sowohl an die Klenzebrücke als auch an die Kumpfmühler Straße angebunden werden, dies würde zu einer Trasse führen, die das Gebiet zweimal schräg durchschneidet. Gebäude an der Ladehofstraße müssten weiterhin erschlossen werden. Der Grad der Versiegelung durch Verkehrsflächen würde unnötig steigen. Entlang der Bahntrasse ist ein Landschaftspark mit integriertem Fuß-/Radweg geplant. Eine Straßentrasse wäre mit der Naherholungsfunktion des Parks nicht vereinbar.
	<b>Neue Nord-Süd-Erschließung:</b> 1. Keine Verlängerung der Lessingstraße, nur neue Brückenverbindung	Zu 1.: Die Verlängerung der Lessingstraße ist für die Erschließung der neuen Bauflächen auf dem Gebiet des ehemaligen Stadions erforderlich. Das Verkehrsgutachten der GEVAS hat die Planfälle mit und ohne Verlängerung der Lessingstraße untersucht und kommt zu dem Ergebnis, dass es zu keinen Mehrbelastungen in der Dechbettener Straße und der Ladehofstraße kommen wird, viel mehr kommt es zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen in der Kirchmeierstraße und der Prüfeninger Straße. Die Lessingstraße ist ein wichtiger Baustein für die Verbesserung des Radverkehrs, die Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung wird dadurch erleichtert.
 	2. Lärmbelästigung durch große Erschließungsstraßen vermeiden 3. Durchgangsverkehr vermeiden, nur Gebietserschließung	Zu 2+3.: Ehemals wurde im Flächennutzungsplan (FNP) die Nord-Südtrasse als überörtliche vierspurige Hauptverkehrsstraße dargestellt. Nunmehr dient sie in erster Linie der zusätzlichen Erschließung des Planungsgebietes und der angrenzenden Bereiche und verliert ihre Bedeutung als überörtliche/örtliche Hauptverkehrsstraße. Die vorgesehenen Erschließungsstraßen entsprechen den einschlägigen Planungsgrundsätzen (RASt 06) und sollen lediglich den zu erwartenden Verkehr abwickeln.
	<b>Verkehrerschließung – Gesamtquartier:</b> 1. Durchgangsverkehr vermeiden und Verkehrsberuhigung im gesamten Quartier (Dechbettener Straße, Hoppestraße, Ladehofstraße...)	Zu 1: Der Stadtrat hat bereits vor längerem beschlossen, dass sich die Stadt Regensburg Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im bestehenden Wohnquartier vorbehält. Hierzu wird die Entwicklung des Verkehrs mit der Besiedlung des neuen Quartieres beobachtet und analysiert.  Die Ladehofstraße bekommt durch Ihre Lage im Netz und durch die geplante bauliche Ausbildung die Charakteristik einer untergeordneten Sammelstraße. Das Verkehrsgutachten der GEVAS belegt dies, die Ladehofstraße wird durch den Ziel- und Quellverkehr von und zum neuen Quartier geprägt sein, die Funktion einer „Durchgangsstraße“ ist nicht zu erwarten. Die Ladehofstraße soll mit Tempo 30 ausgeschildert werden. Weiterhin soll der Schwerlastverkehr über die Klenzebrücke und nicht durchs Quartier geführt werden. Auch durch die Gestaltung z.B. mit Einengungen soll der Durchgangsverkehr vermieden werden.
	2. Verteilung der Verkehrslast im gesamten Gebiet	Zu 2: Das Verkehrskonzept sieht eine Verteilung des Verkehrs auf die Sammelstraßen (Dechbettener Straße,












		Ladehofstraße, Lessingstraße) vor, kleinere Straßen, wie z.B. die Wilhelmstraße oder die Von-Brettreich-Straße sollen nicht mit einbezogen werden.
	3. Rückstau durch Linksabbieger von der Kumpfmühler Straße in die Ladehofstraße	Zu 3: Mit der Anordnung einer entsprechend geschalteten Lichtsignalanlage wird die Zufahrt zur Ladehofstraße ausreichend leistungsfähig gehalten. Außerdem stellt dies eine Möglichkeit dar den Durchgangsverkehr zu reduzieren.
	4. Übergang für Grundschulkinder über Augustenstraße/Hoppestraße und Dechbettener/Heizerstraße	Zu 4: Im Zug der Überplanung des ehemaligen Fußballstadions ist eine Verbesserung der Schulwege vorgesehen.
	5. Spielstraße im zentralen Bereich der Ladehofstraße und Dechbettener Straße	Zu 5: Verkehrsberuhigte Bereiche (sog. Spielstraßen) sind nur bei sehr geringen Verkehrsmengen zulässig. Die Verkehrsmengen in den beiden Sammelstraßen sind dafür deutlich zu hoch. Auch für den geplanten Busverkehr in der Ladehofstraße wäre eine „Spielstraße“ kontraproduktiv.
	6. Indirekter Linksabbieger unter Kumpfmühler Brücke	Zu 6: Eine Straßenverbindung unter der Kumpfmühler Brücke ist nicht erforderlich, jedoch soll langfristig eine Durchbindung des Fuß- und Radwegenetzes erfolgen. Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass der Knoten Kumpfmühler Straße / Ladehofstraße ausreichend leistungsfähig ist, um die zusätzlichen Verkehre auch in den Spitzenstunden abzuwickeln. Eine Wahlmöglichkeit für die Erreichbarkeit des neuen Quartiers wäre nicht förderlich für die Orientierung der Verkehrsteilnehmer. Zusätzliche Rechtsabbieger in die Fritz-Fend-Straße erhöhen die Gefährdung der parallel bergab fahrenden Radfahrer.
	7. Keinen Durchstich in der Von-Brettreich-Straße, da zu eng bzw. andere Position zur Verkehrsverteilung im gesamten Quartier ggf. auch einen Durchstich in der Von-Brettreich-Straße	Zu 7: In der Von-Brettreich-Straße erfolgt nur eine Durchbindung für den Geh- und Radverkehr, eine Durchbindung des KFZ-Verkehrs ist nicht notwendig.
	8. Ausfahrt Steinmetzstraße in die Prüfeninger Straße (zeitaufwendig und risikoreich)	Zu 8: Die Anbindung der Steinmetzstraße an die Prüfeninger Straße liegt außerhalb des Bebauungsplangebiets und kann im Zuge der Verkehrsplanung zur Prüfeninger Straße verbessert werden.
	<b>Vorschläge zur Gestaltung der Ladehofstraße:</b>	
	1. Verkehrsberuhigte Gestaltung (Tempo 30)	Zu 1: Tempo 30 wird befürwortet und soll für die gesamte Ladehofstraße umgesetzt werden.
	2. Ladehofstraße als Spielstraße im Wohnbereich	Zu 2: Sammelstraßen können aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht als Spielstraße ausgeführt werden.
	3. LKW Durchfahrtverbot	Zu 3: Das Konzept sieht für den zentralen Wohnbereich eine LKW-freie-Zone vor. Lediglich für die Anlieger wird es Ausnahmen geben (Lieferverkehre, Handwerker, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge etc.).
	4. Kein LKW-Wendeplatz vor der Von-Brettreich-sraße 11-21	Zu 4: Eine Wendemöglichkeit für LKW ist nicht vorgesehen, da der Flächenverbrauch zu hoch ist. Südlich der Von-Brettreich-Straße 11-21 ist im Bebauungsplan ein Mischgebiet festgesetzt, somit ist nicht mit großem LKW-













		Verkehren zu rechnen.
●	5. Flüsterbelag	Zu 5: Lärmindernde Fahrbahnbeläge entfalten erst ab ca. 80 km/h die volle Wirkung, bei angestrebten 30 km/h sind diese nicht zielführend.
●	6. Grünstreifen auf beiden Seiten der Ladehofstraße	Zu 6: An beiden Seiten der Ladehofstraße sind Grünstreifen mit Bäumen im Wechsel mit Parkplätzen geplant.
●	7. Übergänge für Fußgänger und Radfahrer	Zu 7: Im Bereich der Grünen Finger sollen als Anbindung der Freiflächen an das bestehende Quartier Fußgängerquerungen entstehen.
●	8. Einfahrt in die Ladehofstraße an der Kumpfmühler Brücke:- Einspurige Engstelle und Aufpflasterung, damit unattraktiv für Durchgangsverkehr	Zu 8: Die Zufahrt zur Ladehofstraße von der Kumpfmühler Straße wird so ausgebildet, dass der Verkehr in die Kumpfmühler Str. bzw. Fritz-Fend-Straße leistungsfähig abgewickelt werden kann (keine Rückstau in das Wohngebiet). Fußgänger und Radfahrer werden bei der Planung berücksichtigt. Über die Ampelschaltung für die Linksabbieger auf der Kumpfmühler Brücke kann der Durchgangsverkehr im Gebiet reduziert werden.
●	9. Erhalt der bestehenden Bäume	Zu 9: Bestehende Bäume werden soweit als möglich erhalten.
●	10. Platz an der Ladehofstraße mit Integrationscharakter altes und neues Quartier	Zu 10: Im Bereich des neuen Quartierszentrums an der Kumpfmühler Straße entsteht eine Platzsituation. In der Ladehofstraße wird es zwei Aufweitungen für kleinere Plätze geben. Diese sind im Bebauungsplan gesichert. An diesen besteht die Möglichkeit, dass kleinere Ladeneinheiten entstehen können.
	<b>Verkehrsaufkommen in der westlichen Dechbettener Straße :</b>	
●	<p>1. Vorschlag der Bürger/innen zur Verkehrsführung der Dechbettener Straße am geplanten Kreisverkehrsplatz.</p>  <p>Vorschlag der Bürger/innen</p> <p>Planungen</p>	<p>Zu 1: Zum dargestellten Vorschlag der Anwohner/innen: Die bestehende Dechbettener Straße hat die Charakteristik einer Sammelstraße, diese Charakteristik und die damit verbundene Verkehrsbelastung wird die Dechbettener Straße auch nach dem Bau der Ladehofstraße beibehalten müssen.</p> <p>Die Dechbettener Straße stellt mit der Verlängerung über die Liskircherstraße und Augustenstraße die wichtigste Ost-West Verbindung für das bestehende Quartier dar. Eine untergeordnete Anbindung an den neuen Kreisverkehr bei der Klenzebrücke würde einen Rückbau dieser Verkehrsfunktion darstellen und zu neuen Verkehrsbelastungen an anderen Straßenzügen, insbesondere an der Ladehofstraße führen. Es ist nicht das verkehrsplanerische Ziel Verbesserungen durch Verlagerungen zu Lasten Dritter durchzuführen.</p> <p>Die im Vorschlag dargestellte indirekte Anbindung liegt nur ca. 25 m in Richtung Osten von der Anbindung der Ladehofstraße an den Kreisverkehr entfernt. Hierdurch kann keine ausreichend lange – auf Grund der Brauerei aber zwingend notwendige- Linksabbiegespur von der Ladehofstraße in die Dechbettener Straße geschaffen werden. Es würde zum Rückstau in den Kreisverkehr kommen, dies ist aus Gründen der Sicherheit und Leistungsfähigkeit nicht hinnehmbar.</p> <p>Die Fuß- und Radwegeanbindung von und zur Dechbettener Straße ist beim Vorschlag nicht dargestellt, wäre aber erheblich umwegig und für den Radfahrer –als</p>

		Linksabbieger von der Ladehofstraße in die Dechbettener Straße- nachteilig. Der Verzicht auf eine direkte durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht akzeptabel. Des Weiteren ist der Flächenverbrauch größer und es würde ein nicht nutzbares, schlecht erschließbares Restgrundstück entstehen.
●	2. Schleichverkehr durch die Dechbettener Straße, insbesondere morgens in stadteinwärtiger Richtung reduzieren.	Zu 2: Das Verkehrsgutachten hat nachgewiesen, dass nicht mit Schleichverkehr in der Dechbettener Straße zu rechnen ist. Die Verkehrszunahmen gegenüber dem Prognose-Null-Fall sind marginal.
●	3. Planung der Schulwege zur geplanten Grundschule auf dem Gelände des heutigen Jahnstadions. (Querung Dechbettener Straße)	Zu 3: Die Schulwegeführung wird mit der Planung der Grundschule auf dem ehemaligen Jahnstadion separat betrachtet. Selbstverständlich werden direkte und sichere Wege angestrebt.
●	<b>Höhenlage der Wilhelmstraße 28/38-46:</b> 1. Überprüfung der Höhenlage und ggf. Absenken der Ladehofstraße	Zu 1: Die Höhenlage der Straße wird durch die Anschlusshöhen bestimmt. In der Planung zur Ladehofstraße ist die Höhenlage über die gesamte Straßenlänge zu entwickeln. Soweit es technisch möglich ist soll eine Absenkung berücksichtigt werden. Ein deutliches Absenken der Gradienten ist jedoch nicht möglich.
●	2. Begrünter Schall- und Abgasschutz mit Durchgangstür zur Ladehofstraße	Zu 2: Eine Schallschutzanlage ist für diesen Bereich (Wilhelmstr 28/38-46) nicht geplant und nach den Verkehrszahlen und den Lärmgutachten nicht notwendig. Für eine derartige Forderung liegen somit keine rechtlichen Ansprüche vor. Für das davorliegende Grundstück eines Dritten gab es von Seiten der Dörnbergviertel GmbH Bemühungen dieses zu bebauen um somit eine Abschottung zur Wilhelmstraße zu erhalten. Hier konnte jedoch keine Lösung gefunden werden.
●	3. Keine Straßenzufahrt aus dem neuen Quartier auf die Ladehofstraße gegenüber der Wilhelmstraße 28/38-46	Zu 3: Der Wettbewerbsentwurf wurde dahingehend überarbeitet. Gegenüber der Einmündung der Wilhelmstraße liegt jetzt eine Grünfläche mit Geh- und Radwegweiterführung, gegenüber der Wilhelmstraße 28/38-46 liegen Gebäude und keine Straßeneinmündung.
	<b>Bushaltestelle in der Ladehofstraße und ÖPNV:</b> Befürchtung der Lärmbelästigung	
●	1. Keine Bushaltestellen zu bestehenden Wohngebäuden (vor Von-Bretteich-Straße 7-5, Wilhelmstraße 28/38-46)	Zu 1: Die Haltestelle wurde bereits soweit wie möglich nach Westen verschoben. Kriterien für die Lage sind die Entfernungen zu weiteren Bushaltestellen, der Einzugsbereich für Fahrgäste und konzeptionell die Lage an der Straßeneinengung, der Fußwegeverbindung zur Dechbettener Straße und in das neue Quartier.
●	4. Lage der Bushaltestelle in der Ladehofstraße	Die geplante Bushaltestelle an der Ladehofstraße in Höhe der Von-Bretteich-Straße 7 bis 11 erfüllt mit dem damit verbundenen Fahrbahnteiler mehrere Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es wird ein verkehrssicherer und barrierefreier ÖPNV-Haltepunkt geschaffen.</li> <li>• Der Fahrbahnteiler wird als Querungshilfe für den künftigen Schulweg aus dem Quartier zur neuen Schule an der Heitzerstraße / Lessingstraße und dem bestehenden Goethe-Gymnasium verwendet.</li> <li>• Der Fahrbahnteiler dient der Verkehrsberuhigung, ab</li> </ul>












		<p>hier sollen dann keine LKW mehr in das Quartier einfahren dürfen.</p> <p>Diese Funktionen können zusammen nur im Bereich der Grünen Finger abgebildet werden. Somit ist aus verkehrsplanerischer Sicht nur eine geringfügige Verschiebung möglich.</p> <p>Da für die Zukunft eine weitere Entwicklung der Flächen zwischen der Von-Brettreich-Straße und der Ladehofstraße hin zum Wohnen zu erwarten ist, werden auch keine städtebaulichen Vorteile gesehen.</p>
	2. Busverkehrsanbindung an Gymnasien (AAG, AMG)	Zu 2: Die Führung von Buslinien orientiert sich an den Vorteilen für alle Nutzer, der Schülerverkehr spielt eine große Rolle.
	3. Bahnanbindung für das neue Quartier	<p>Zu 3:</p> <p>Planungsuntersuchungen und Abstimmungen mit der DB haben ergeben, dass ein Bahnhaltepunkt nördlich der Gleise für die Züge von/nach Ingolstadt nicht umsetzbar ist. Die Sicherung von Vorhalteflächen wird daher im Bebauungsplan nicht erfolgen.</p> <p>Ein langfristig geplanter SPNV-Haltepunkt für die Nürnberger Strecke auf der Südseite der Bahn wird von dieser Entscheidung nicht berührt.</p>
	<p><b>Parkplätze im bestehenden und im neuen Gebiet:</b></p> <p>1. Vermeidung von Parksuchverkehr durch Altstadtbesucher (Hoppestraße, Ladehofstraße), Studentenwohnheim bei der MZ und Klinikbesucher (Von-Brettreich-Straße)</p>	<p>Zu 1: Die bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze werden in Tiefgaragen nachgewiesen. Darüber hinaus werden in den Straßenräumen Besucherstellplätze ausgebaut. Sollte sich herausstellen, dass die Stellplätze verstärkt von Pendlern genutzt werden, wird zu prüfen sein, ob und welche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden (z.B. Anwohnerparkplätze)</p>
	2. Parkhaus oder Park& Ride-Anlage an der Kumpfmühler Brücke anbieten	Zu 2: Für die Kunden und Beschäftigten des Nahversorgungszentrums werden Stellplätze in einer Tiefgarage vorgesehen. Eine P&-R-Anlage an dieser Stelle wird nicht als zielführend erachtet.
	3. Parkplätze für die jetzigen Anwohner	Zu 3: Entlang der Ladehofstraße werden neue Besucherstellplätze entstehen. Im Bedarfsfall ist zu prüfen, ob bestehende Parkplätze in Anwohnerparkplätze umgewandelt werden können.
	4. Ausreichend Stellplätze für das neue Wohnquartier	Zu 4: Die neu zu errichtenden Gebäude müssen für Bewohner und Kunden eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen nach der aktuellen Stellplatzsatzung bzw. der Satzung des Bebauungsplans errichten.
	<p><b>Hoppestraße:</b> Verteilung der Verkehrslast im gesamten Gebiet und damit Entlastung für die Hoppestraße schaffen</p> <p>1. Kreuzung Hoppestraße / Ladehofstraße / neues Quartier auflösen</p>	<p>Zu 1: Das Verkehrskonzept sieht eine Verteilung des Verkehrs auf die Sammelstraßen (Dechbettener Straße, Ladehofstraße, Lessingstraße) vor. Die im Wettbewerbsentwurf dargestellte Kreuzung an der Hoppestraße wurde aufgelöst. Die Einmündung der neuen Quartiersstraße ist nach Westen verschoben worden.</p>



	2. Autoverkehr soll in N-S-Richtung nicht nur durch die Hoppestraße sondern auch durch die Wilhelmstraße und ggf. durch eine verlängerte Von-Brettreich-Straße geführt werden	Zu 2: Der Nord-Süd Verkehr kann zukünftig über die Verlängerung der Lessingstraße abgewickelt werden und zu einer Reduzierung der Verkehre in der Wilhelmstraße und der Hoppestraße führen, siehe hierzu auch den Planfall im Gutachten der Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH (GEVAS). Diese Straßenverbindung wird in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren gesichert.
	3. Ggf. Einbahnstraßenregelung	Zu 3: Einbahnstraßen führen zu Umwegen und Mehrverkehr und sind im vorliegenden Fall nicht zielführend.
	4. LKW-Verkehre vermeiden in der Hoppestraße	Zu 4: Städtebauliches Konzept ist es neue und bestehende Gewerbeflächen im westlichen Bereich des Planungsgebietes zu bündeln. Darauf aufbauend sieht das Verkehrskonzept die Durchfahrt für LKW-Verkehre Osten in den zentralen Wohnbereich zu unterbinden.
	5. LKW-Verkehre während der Bauphase in der Hoppestraße vermeiden	Zu 5: Der Vorhabenträger wird im Städtebaulichen Vertrag angehalten ein Baustellenkonzept ohne Belastung der Straßen des bestehenden Quartiers zu entwickeln.
	6. Fußgängerausgang Dörnbergpark verbessern (Parkierung an der Mauer des Dörnbergparks, Betonung des Ausgangs)	Zu 6: Die Maßnahme wurde bereits umgesetzt.
<b>Grün- und Freiraumplanung:</b>		
	<b>Freiflächen und Grünflächen:</b> 1. Öffentlicher Park an der Ladehofstraße	Zu 1+2+3+4: Das Grünkonzept sieht ein Parkband entlang der Bahnflächen vor, das mit dem Bestandsquartier über „Grüne Finger“ verbunden ist. An die öffentlichen Grünflächen wird eine Vielzahl von Anforderungen gestellt. Neben Erholungsflächen und Spielflächen sollen auch Funktionen wie übergeordnete Wegeverbindungen, Ausgleichsflächen für Bahnbiotope und Lärmschutz. Die Variante „Grüne Finger“ ermöglicht diese Anforderungen, ist über das Quartier hinaus nutzbar und ist auch die wirtschaftlichste Lösung mit dem größten Grünflächenanteil und dem geringsten Flächenverbrauch für Verkehrsflächen. Ein Quartierspark an der Ladehofstraße hätte die oben genannten Anforderungen nicht erfüllen können. Jedoch wird der zukünftige Park über die „Grünen Finger“ und Querungsmöglichkeiten an der Ladehofstraße sehr gut erreichbar sein.
	2. Grünstreifen entlang der Bahn	
	3. Hoher öffentlicher Grünflächenanteil	
	4. Ein zusammenhängender großer Grünzug statt vieler kleiner halb-öffentlicher	
	5. Berücksichtigung der Bahnbiotope bei der Grünraumplanung- Charakter der Bahnbrache erhalten	Zu 5: Für die Bahnbiotope wurden die naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen und Flächen für den Artenschutz bereits im westlichen Planbereich erstellt. Sie sind über den Bebauungsplan rechtlich gesichert. Der Charakter der Bahnbrachen konnte im Grünzug aufgrund der Trennung durch die notwendige Lärmschutzanlage und den dichten verschiedenartigen Nutzungsanforderungen nicht erhalten bleiben.
	6. Erhalt der bestehenden Bäume (Allee zur Dechbettener Brücke, im Bereich der Ladehofstraße und Obstbäume im Areal der Evangelischen Wohltätigkeitsstiftung)	Zu 6: Im Bebauungsplan sind die Bäume an der Dechbettener Brücke als zu erhaltend festgesetzt. Im Bereich der Ladehofstraße werden die bestehenden Bäume zum Erhalt empfohlen. Für das Grundstück der EWR gibt es noch keine konkreten Bebauungskonzepte.

	<b>Jugendspielplätze:</b> 1. Der Jugendspielplatz ist zu weit entfernt von der Wohngegend, gefordert wird ein zentraler Spielplatz für Jugendliche näher an der Wohngegend.	Zu 1: Für die Jugendlichen ist ein Spielplatz im westlichen Bereich des Parks auf Höhe des Gewerbes vorgesehen. Aufgrund der zu erwartenden Lärmemissionen ist der Jugendspielplatz mit Abstand zu bestehender und zukünftiger Wohnbebauung, in der Nähe der Gewerbenutzung untergebracht. Die gute Erreichbarkeit für Jugendliche ist gegeben, da die Entfernung im Radius von 750 m weitestgehend eingehalten ist.
	2. Skating für 12-16-jährige	Zu 2: Für die Jugendlichen ist auch eine Skateranlage vorgesehen.
 	<b>Fuß- und Fahrradwege:</b> 1. Fuß- und Radwegenetz unabhängig von Verkehrsstraßen 2. Vernetzung der Grünstrukturen	Zu 1+2: Das gesamte Vorhaben sieht ein engmaschiges Netz an Wegen für Fußgänger und Radler vor. In den Sammelstraßen Ladehofstraße und verlängerte Lessingstraße sind Schutzstreifen für Radler geplant. Durch den grünen Park ist ein unabhängig vom Straßennetz geführter Radweg geplant, dieser wird über die grünen Finger an die Ladehofstraße angebunden sein.
	3. Nord-Süd: Fuß-Radweg-Brücke über Bahngleise	Zu 3: Die neue Klenzebrücke stellt die Verbindung über die Bahngleise her.
	4. Nord-Süd: öffentliche Querung durch die Kleingartenanlage	Zu 4: Über die neue Lessingstraße soll die Radverbindung zur Prüfeninger Straße hergestellt werden.
 	5. Nord-Süd: Anbindung zur Altstadt und Parks 6. West-Ost: Kumpfmühler Brücke zum Bahnhof	Zu 5+6: Langfristig soll es eine Verbindung unter der Kumpfmühler Brücke geben als Anbindung zum Bahnhof und dem Alleengürtel.
	7. Frauenfreundlicher Fahrradweg: gut beleuchtet und nicht entlang der Bahn	Zu 7: Nachts besteht die Möglichkeit den Radweg an der Ladehofstraße zu benutzen, dieser ist auch beleuchtet.
<b>Nutzungen und Bebauung:</b>		
	<b>Wohnen:</b> 1. Sozialer Wohnungsbau über das ganze Quartier verteilt	Zu 1: 15% des Geschosswohnungsbaus sollen gemäß dem Stadtratsbeschluss vom 18.05.2010 im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung erstellt werden. Die Verteilung wird gleichmäßig auf die 3 Bauabschnitte erfolgen. Im Bebauungsplan sind dafür die Baugebiete WA 2, WA 3 und WA 8 an der Ladehofstraße vorgesehen. Aus Gründen der Grundstücksteilung sind die Wohnungen in einzelnen Gebäuden zusammengefasst.
	2. Geschosswohnungsbau und Häuser mischen, verschiedene Wohnungstypen (auch 4-5 Zi-Wohnungen) anbieten	Zu 2: Der Bebauungsplan ermöglicht verschiedene Wohnformen wie Geschosswohnungsbau und Stadthäuser.
	3. Gebäudehöhe: Orientierung an Umgebung, nicht die Dichte der Quartiere Galgenberg	Zu 3: Im Zentralen Bereich ist die Gebäudehöhe III-geschossig festgesetzt, und damit niedriger als die Bestandsbebauung an der Ladehofstraße. Die Dichte beträgt GRZ=1,1 bis 1,3. Für den südlichen Gebäuderiegel ist aus Lärmschutzgründen eine VI-geschossige Bebauung vorgesehen mit einer GRZ=1,7-1,8. Städtebaulich begründete Hochpunkte befinden sich im Quartierszentrum an der Kumpfmühler Brücke und vereinzelt in der südlichen Lärmschutzbebauung und an der Ladehofstraße.



	<b>Betriebe:</b>	
	1. Berücksichtigung der bestehenden Gewerbebetriebe	Zu 1: Das Amt für Wirtschaftsförderungen und das Stadtplanungsamt haben seit Beginn der Planungen die bestehenden Gewerbebetriebe in den Planungsprozess miteinbezogen, um gemeinsame Entwicklungsperspektiven zu erarbeitet.
	2. Verlagerung von störenden Gewerbebetrieben	Zu 2: Bestehende Gewerbebetriebe genießen Bestandsschutz. Die Lärmemissionen von bestehenden und neuen Gewerbebetrieben sind in den Lärmgutachten berücksichtigt. Die entsprechenden Lärmwerte werden für neue und bestehende Wohnnutzungen eingehalten.
	3. Gewerbeflächen entlang der Bahn	Zu 3: Bürowerbeflächen entlang der Bahn lassen sich aufgrund der fehlenden Nachfrage in Regensburg derzeit nicht realisieren. Entlang der Bahn wurde daher für die Wohnnutzung mit den entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen reagiert.
	<b>Infrastruktur:</b>	
	1. Nahversorgung im Quartier kleinere Läden (Bäcker, Metzger, Lebensmittel, Apotheke, Cafes) kein Einkaufszentrum	Zu 1: Die Ansiedlung kleiner Läden der Grundversorgung wird ermöglicht. Im Bebauungsplan sollen diese künftig an der Ladehofstraße im Bereich MI, WA 3 und WA 6 zulässig sein.
	2. Quartiersplatz Aufenthaltsqualität und Wochenmarkt	Zu 2: Ein Quartiersplatz ist an der Kumpfmühler Brücke mit Einzelhandel und Dienstleistungen vorgesehen.
	3. Kulturelle Einrichtungen: Stadtteil und Kulturzentrum	Zu 3: Kulturelle Einrichtungen werden über den Bebauungsplan nicht speziell gesichert, jedoch im allgemeinen Wohngebiet WA nicht ausgeschlossen.
	4. Soziale Infrastruktur: Kinderhort, Kindergarten, Schule, Seniorentreff, Jugendzentrum	Zu 4: Soziale Infrastruktur wie eine Kita sind vorgesehen, eine Grundschule soll auf den Flächen des ehemaligen Stadions entstehen.
	5. Bauliche Reminiszenzen: Bahnstrukturen aus denkmalpflegerischen Gründen erhalten (Stellwerkturn, Grazgelände)	Zu 5: Bahnstrukturen konnten nicht aufrechterhalten, da ein Lärmschutzwall notwendig wurde.
	<b>Kleingartenanlage:</b>	
	1. Erhalt der Kleingärten	Zu 1: Eingriffe in die Kleingartenanlage werden flächenmäßig ausgeglichen.
	2. Keine Durchschneidung der Kleingärten durch eine Verkehrsstraße	Zu 2: Die im Flächennutzungsplan dargestellte überörtliche Hauptverkehrsstraße durch die Kleingartenanlage wird nicht weiter verfolgt, jedoch wird es weiterhin eine Durchbindung zur Prüfeninger Straße geben, die weiter östlich liegt. Durch Verlagerungen von Teilen der Kleingartenanlage soll dadurch eine kompakte Anlage entstehen.
	<b>Sonstiges:</b>	
	1. Energiekonzept für das gesamte Neubaugebiet	Zu 1: In Zusammenarbeit mit der Brauerei Bischofshof gibt es Pläne ein Fernwärmesystem umzusetzen.