

Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/13/9183/61

Zuständig

Berichterstattung

Stadtplanungsamt

Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

**Gegenstand: Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 147 für eine Straßentrasse zwischen Alte Straubinger Straße und Auweg
Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 147- I für ein Gebiet südlich des Auweges und nördlich der Alten Straubinger Straße
- Teilung des am 25.09.2012 zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplanes Nr. 147**

Beratungsfolge

Datum

Gremium

TOP-Nr.

03.12.2013

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

1. Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 147 für ein Gebiet südlich des Auweges und nördlich der Alten Straubinger Straße wird in das Bebauungsplanverfahren Nr. 147 für eine Straßentrasse zwischen Alte Straubinger Straße und Auweg und das Bebauungsplanverfahren Nr. 147- I für ein Gebiet südlich des Auweges und nördlich der Alten Straubinger Straße geteilt.
Der jeweilige Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 147 und 147 – I ist im beiliegenden Lageplan vom 22.10.2013 im Maßstab 1:2000 dargestellt.
2. Der Bebauungsplan Nr. 147 für eine Straßentrasse zwischen Alte Straubinger Straße und Auweg wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB weitergeführt.
3. Beim Bebauungsplan Nr. 147 wird von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB abgesehen (§ 13 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 BauGB)
4. Beim Bebauungsplan Nr. 147 ist gemäß § 13 a Abs. 3 S. 1 Nr. 2 BauGB ortsüblich, d.h. im Amtsblatt der Stadt Regensburg, bekannt zu machen, wo sich die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten kann und dass sich die Öffentlichkeit innerhalb einer Frist von zwei Wochen zur Planung äußern kann. Außerdem soll in der örtlichen Presse auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen werden.
5. Das Bebauungsplanverfahren Nr. 147 – I wird zu gegebener Zeit weitergeführt.

Sachverhalt:

1. Ausgangssituation / Anlass

Vom Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen wurde am 25.09.2012 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 147 für ein Gebiet südlich des Auweges und nördlich der Alten Straubinger Straße aufzustellen. Der Bebauungsplan hatte das Ziel folgende Nutzungen zu sichern:

- Baurechtschaffung für die Verbindungsstraße Alte Straubinger Straße – Auweg zur Entlastung der Prinz-Ludwig-Straße von LKW-Verkehr des Hafens
- Sicherung der Fläche für einen Grünkorridor mit Geh- und Radweg entlang der Bahnlinie Regensburg – Weiden/Hof in Richtung Regensburg – Nord
- Ordnung der bestehenden Gemengelage nördlich der Alten Straubinger Straße und Entschärfung der daraus entstandenen Nutzungskonflikte

Die Ordnung der bestehenden Gemengelage wird aufgrund der dazu nötigen Rechercharbeiten bei den ansässigen Gewerbebetrieben eine größere Zeitspanne in Anspruch nehmen. Das Baurecht für die Verbindungsstraße und die Realisierung sollen jedoch nach Möglichkeit zeitnah erfolgen. Für den Korridor der Verbindungsstraße hat der Stadtrat am 13.12.2012 eine Veränderungssperre beschlossen. Um hier schnellstmöglich Planungssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen, wird das weitere Verfahren in zwei Bebauungspläne gesplittet. Einmal in den Bebauungsplan Nr. 147 für eine Straßentrasse zwischen Alte Straubinger Straße und Auweg (zur Sicherung der Straßentrasse) und zum anderen in den Bebauungsplan Nr. 147 – I für ein Gebiet südlich des Auweges und nördlich der Alten Straubinger Straße (zur Ordnung der Gemengelage und zur Sicherung des Grünkorridors) (siehe Anlage 2).

Die Ziele des ursprünglich zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplanes bleiben somit erhalten, bekommen lediglich eine andere zeitliche Priorität.

2. Bebauungsplan Nr. 147 für eine Straßentrasse zwischen Alte Straubinger Straße und Auweg

2.1 Bestandssituation

Die Prinz-Ludwig-Straße dient heute als wichtige Erschließungsstraße für den Hafen, insbesondere des Westhafens. Verkehrserhebungen in diesem Bereich haben gezeigt, dass pro Tag rund 1.000 LKWs, davon 3/4 Last- und Sattelzüge, diesen Bereich befahren. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 31 % (Zählung 2011). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt dabei bei 50 km/h. Südlich der Prinz-Ludwig-Straße befinden sich ausnahmslos Wohngebäude, welche durch den entstehenden Verkehrslärm insbesondere nachts in ihrer Wohnqualität beeinträchtigt werden. Darüber hinaus ist auch nicht zu vernachlässigen, dass die Verkehrsgefährdung im relativ schlecht einsehbaren Kurvenbereich der Prinz-Ludwig-Straße und bei dieser Geschwindigkeit insbesondere für Kinder und ältere Menschen nicht unerheblich ist.

Der Westhafen und der Auweg sind für den Schwerlastverkehr nahezu ausschließlich über die Prinz-Ludwig-Straße erschlossen. Die Zufahrt von Osten über die Wiener Straße ist durch die Höhenbegrenzung der Bahnunterführung erheblich eingeschränkt. Die Höhe beträgt 4,05 m, was in Kombination mit der Durchfahrtsbreite für Sondertransporte problematisch ist (Lkw benötigen in der Regel ein Lichtraumprofil von 4,50 m Höhe). Hierdurch ergeben sich nicht nur Umwege, die vorhandene und geplante Wohnbebauung

entlang der Zufahrtsroute wird unnötig durch Verkehrslärm belastet. Betroffen sind im Bereich der Prinz-Ludwig-Straße und der Straubinger Straße im Bestand mind. 749 gemeldete Anwohner.

Hinzu kommt, dass an der Straubinger Straße, gemäß dem Bebauungsplan Nr. 101 „Ehemalige Zuckerfabrik“, derzeit ein neues Wohngebiet entsteht. Dieses schützt sich zwar durch die im Bebauungsplan festgesetzten Schallschutzmaßnahmen gegen den bestehenden Verkehrslärm selbst, ist jedoch in der Aufenthaltsqualität außerhalb der Gebäude direkt an der Straubinger Straße dennoch beeinträchtigt.

Des Weiteren entstehen auf dem ehemaligen Schlachthofareal Wohnungen für 900 Menschen und schätzungsweise 400 Arbeitsplätze. Der Schlachthof selbst soll Tagungszentrum werden. Der gesamte Bereich an der inneren Straubinger Straße und Adolf-Schmetzer-Straße wird durch diese Vorhaben erheblich aufgewertet. Das Quartier wird gestärkt, wodurch neue Verknüpfungen und Wegebeziehungen entstehen (Kindertagesstätte, ggfs. Stadtteilbücherei, Park, Haltestellen usw.). Das neue Viertelszentrum mit 3.000 m² Verkaufsfläche auf dem „nördlichen Rübenhof“ (Bebauungsplan Nr. 143) liegt bald für viele heutige und zukünftige Bewohner und Beschäftigte in fußläufiger Entfernung.

Ziel der Stadt Regensburg ist es daher, den „normalen“ Schwerlastverkehr, der von Osten kommt, frühzeitig in Richtung Hafen abzuleiten und somit für die Wohnbebauung in der Prinz-Ludwig-Straße eine deutliche Entlastung zu bewirken. Hinsichtlich dieser Entlastungsmöglichkeiten wurden der Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit („Grüne Welle“ in der Straubinger Straße, Sichtbeziehungen, Anzahl der Kreuzungen, Einmündungen etc.) in mehreren Alternativen geprüft und die Vor- und Nachteile gegenüber der im Bebauungsplan Nr. 147 und durch den Rahmenplan Innerer Osten vom Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen beschlossenen Variante abgewogen.

Die verbleibenden Sondertransporte können dabei weiterhin über die Prinz-Ludwig-Straße abgewickelt werden.

2.2 Alternativenbetrachtung (siehe auch Anlage 1)

Wie im vorhergehenden Text bereits dargelegt, wurden bei der Festlegung der Straßentrasse im Rahmenplan „Innerer Osten“ verschiedene Alternativen untersucht und bewertet. Die Untersuchungsergebnisse werden in der Anlage Nr. 1 detailliert beschrieben und dargestellt.

Aufgrund der zahlreichen Vorteile gegenüber allen anderen Alternativen wurde die Straßentrasse aus der Rahmenplanung als beste Lösung ausgewählt.

2.3 Verbindungsstraße Straubinger Straße – Auweg gemäß Bebauungsplan Nr. 147 (siehe auch Anlage 2)

Im Rahmen der näheren Konkretisierung der im Zuge der Rahmenplanung Innerer Osten festgelegten Straßentrasse wurden für den Bebauungsplan Nr. 147 ebenfalls mehrere Varianten der Verkehrsführung untersucht.

Am ehemaligen „Nördlichen Rübenhof“ wird durch das Bebauungsplanverfahren Nr. 143 derzeit neues Baurecht geschaffen. Dabei wird für das Viertelszentrum mit 3.000 m² Verkaufsfläche sowie für den östlichen Abschnitt der Bebauung ehemalige Zuckerfabrik, auf dem derzeit die Südzucker AG noch die Zuckerveredelung betreibt, ein neuer Knotenpunkt ausgebaut. Darüber hinaus wird zur Erschließung des Viertelszentrums die Anbindung bis zur Alten Straubinger Straße weitergeführt.

Für diesen Knotenpunkt wurde im Vorfeld, wie in Anlage 2 bereits beschrieben, eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, die belegt hat, dass an dieser Stelle ein zusätzlicher signalisierter Vollknoten möglich ist, ohne die „Grüne Welle“ nachhaltig negativ zu beeinflussen.

Dieser neue Knoten soll im 2. Schritt dazu genutzt werden, eine direkte Verbindung entlang der Straubinger Straße bis zum Auweg herzustellen, um den Schwerlastverkehr frühzeitig abzuleiten. Damit soll die Beeinträchtigung der Anwohner in der Prinz-Ludwig-Straße durch Verkehrslärm deutlich reduziert werden, was auch für die Anwohner in der Straubinger Straße positive Auswirkungen hat. In der o. g. Verkehrsuntersuchung wurde in Varianten untersucht, welche Auswirkungen die verschiedenen Ausbaustufen haben. Die Untersuchung hat gezeigt, dass die Endstufe, also der Durchstich zum Auweg, gut in das bestehende Erschließungssystem zu integrieren ist.

Darüber hinaus ist eine relativ geradlinige Verkehrsführung möglich, so dass sich der Verkehr für das Einzelhandelszentrum und den Hafen leicht orientieren kann und keine Konflikte entstehen.

Anhand dieses Knotenpunktes wurde die Straßentrasse ab der Alten Straubinger Straße in 4 Varianten auf Ihre Machbarkeit hin untersucht (Anlage 2). Variante 1 wurde aufgrund der zu weit westlich liegenden Straßentrasse hin verworfen. Durch die Lage würde das verbleibende Grundstück für den Grundstückseigentümer schwer nutzbar und könnte allenfalls als Restfläche genutzt werden. Die Stadt Regensburg hat daher nach Rücksprache mit dem Grundstückseigentümer Abstand von dieser Variante genommen. Variante 4 wurde verworfen, weil die Trasse zu weit im Osten liegen würde und der Anschluss an den Knoten an der Straubinger Straße größere Eingriffe in das Grundstück des nördlichen Rübenhofes, auf dem das Viertelszentrum entstehen soll, zur Folge hätte. Da die Nutzung als Einzelhandelszentrum damit stark eingeschränkt wäre, hat die Stadt Regensburg auch hier Abstand von dieser Variante genommen.

Die Varianten 2 und 3 wären mit geringeren Einschränkungen umsetzbar, so dass man sich im Weiteren auf einen Korridor beschränkt, der diese beiden Varianten umfasst. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde daher an diese Gegebenheiten angepasst.

Wie bei den anderen in Anlage 1 aufgeführten Alternativen ist auch bei dieser Lösung die Führung von Sondertransporten über die neue Straßentrasse nicht möglich. Für die Sondertransporte wären die Alternativen 1, 5 und 6 in Ergänzung zur Verbindungsstraße Straubinger Straße – Auweg möglich, um die Verkehrserschließung zu optimieren.

Für die Realisierung des Durchstichs zwischen Alte Straubinger Straße und Auweg ist Grunderwerb notwendig. Es sind lediglich 2-3 Grundstückseigentümer, je nach Variante betroffen. Zwar ist auch hier ein Teilabbruch von Gebäuden und somit ein erhöhter finanzieller und baulicher Aufwand nötig, jedoch fallen die Eingriffe nicht so hoch aus wie bei anderen Alternativen und die Grundstücke können noch gut genutzt werden.

Der Erwerb der Grundstücke stellt zwar eine finanzielle Belastung dar, jedoch überwiegen die Vorteile dieser Alternative deutlich, welche sich vor allem durch die optimale, geradlinige, und kurze Verkehrsführung sowie die leichte Begreifbarkeit und damit einhergehend gute Akzeptanz der Verbindungsstraße auszeichnet. Darüber hinaus wird der Schwerlastverkehr frühzeitig abgeleitet und das Hauptziel, nämlich die Prinz-Ludwig Straße vom Verkehrslärm und der Verkehrsbelastung zu befreien, erreicht. Aus diesem Grund wurde dies bereits in der Rahmenplanung Innerer Osten als beste Möglichkeit erachtet, als Handlungsgrundlage beschlossen und durch den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 147 der erste Schritt zur Baurechtschaffung gemacht.

Die angrenzenden Gewerbegrundstücke sind insofern Nutznießer der Planung, als sie durch die Verbindungsstraße besser erschlossen und genutzt werden können.

Der Bebauungsplan Nr. 147 für eine Straßentrasse zwischen Alte Straubinger Straße und Auweg soll erst nach dem Bebauungsplan Nr. 143 umgesetzt werden, da er Teil eines Gesamtprojektes ist (Bau einer Verbindungsstraße zwischen Straubinger Straße und Auweg zur Ableitung des Schwerlastverkehrs von der Prinz-Ludwig-Straße).

2.4 Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB

Bei dem aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 147 handelt es sich um eine „andere Maßnahme der Innenentwicklung“ im Sinne des § 13a Abs.1 S.1 BauGB.

Die Grundfläche des neu zu schaffenden Baurechts beträgt unter 20.000 m², wobei die Grundfläche des Bebauungsplanes Nr. 143 hinzuzurechnen ist, da beide Bebauungspläne in engem sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden.

Der Bebauungsplan Nr. 147 – I ist nicht mitzurechnen, da das Verfahren zeitlich und sachlich nicht in Zusammenhang steht und nur der räumliche Bezug zu sehen ist.

Die Grundfläche des neu zu schaffenden Baurechtes bleibt damit unter dem maßgeblichen Schwellenwert des § 13a Abs.1 Nr.1 BauGB. Die weiteren, maßgeblichen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des § 13a BauGB werden dadurch erfüllt, dass durch den Bebauungsplan keine Vorhaben zugelassen werden, wodurch die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verbunden ist und dass keine Beeinträchtigung der im § 1 Abs.6 Nr.7b BauGB genannten Schutzgüter (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes) zu erwarten ist.

Der Bebauungsplan kann somit im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden. Von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB und der zusammenfassenden Erklärung gem. § 10 Abs. 4 BauGB wird abgesehen; § 4c BauGB (Monitoring) ist nicht anzuwenden.

2.5 Weiteres Vorgehen

Beim Bebauungsplan Nr. 147 für eine Straßentrasse zwischen Alte Straubinger Straße und Auweg beschränkt sich der Regelungsbedarf auf die Art der Nutzung, so dass die Aufstellung eines einfachen Bebauungsplans nach § 30 Abs. 3 BauGB ausreichend ist.

3. Bebauungsplan Nr. 147 - I für ein Gebiet südlich des Auweges und nördlich der Alten Straubinger Straße

Die Ziele des ursprünglich eingeleiteten Bebauungsplanes Nr. 147, nämlich die Ordnung der Gemengelage und die Sicherung einer Fläche für einen Grünkorridor mit Geh- und Radweg entlang der Bahnlinie Regensburg-Weiden/Hof in Richtung Regensburg Nord bleiben für diesen Bereich erhalten. Zur Ordnung der Gemengelage sind jedoch noch weitere Recherchearbeiten bei den ansässigen Gewerbebetrieben durchzuführen, so dass das Bebauungsplanverfahren Nr. 147-I vorerst zurückgestellt und zu gegebener Zeit weitergeführt wird.

Anlagen:

BP 147 Anlage 1 Alternativenbetrachtung

BP 147 Anlage 2 Lageplan zur Teilung in 2 Bebauungsplanverfahren

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 147 für eine Straßentrasse zwischen Alte Straubinger Straße und Auweg:

Alternativenbetrachtung zur geplanten Straßentrasse

Alternative 1: „Null-Plus“ Variante und Direktrampe für Sondertransporte:

Diese Variante entspricht im Wesentlichen dem Bestand, wird jedoch durch Umbauten im Bereich der Prinz-Ludwig-Straße zwischen Straubinger Straße und Abzweig Schlachthof aufgewertet. Dies hat den Vorteil, dass Sondertransporte nicht mehr als „Geisterfahrer“ über den südlichen Teil der Fahrbahn der Straubinger Straße fahren müssen um abzubiegen und zum Westhafen zu gelangen. Damit können Verkehrsbeeinträchtigungen und der Aufwand für Sperrungen reduziert werden. Die Umbaumaßnahmen hätten einen überschaubaren finanziellen und baulichen Aufwand zur Folge und es wäre kein Grunderwerb nötig.

Ein erheblicher Nachteil ist aber, dass ohne weitere Maßnahmen der komplette LKW-Anteil weiterhin durch das bestehende Wohngebiet in der Prinz-Ludwig-Straße geleitet wird und die Belastung durch Verkehrslärm dort und in der Straubinger Straße nicht reduziert wird. Ebenso wenig würde die Verkehrsgefährdung in der Prinz-Ludwig-Straße abnehmen. Darüber hinaus könnte für Sondertransporte eine Direktrampe am Anschluss Osthafen von der Osttangente kommend errichtet werden und die Zufahrt zum Nordkai des Ölhafens dadurch erleichtert werden. Diese Maßnahme obliegt jedoch der Bayernhafen Gruppe.

Fazit:

Das Ziel der Stadt Regensburg, die Prinz-Ludwig-Straße und auch die Straubinger Straße in diesem Bereich weitgehend von LKW-Verkehr in den Hafen zu befreien und eine Reduzierung des Verkehrslärms und der Verkehrsgefährdung zu bewirken, wird durch diese Maßnahmen nicht erreicht.

Alternative 2: Durchstich Straubinger Straße – Auweg im Bereich der Alkoferstraße:

Der bestehende nördliche Straßenast am Vollknoten von der Straubinger Straße in die Alkoferstraße wird bis zum Auweg verlängert. Dadurch ist eine möglichst geradlinige Verkehrsführung möglich und die Nutzungen westlich und östlich der Alkoferstraße sowie in deren Verlängerung können weitgehend getrennt werden.

Für die Straßentrasse ist Grunderwerb von 4 Grundstückseigentümern erforderlich. Ebenfalls müssen zum Bau der Trasse diverse Gebäude abgebrochen werden und es entsteht dadurch ein hoher finanzieller und baulicher Aufwand sowie eine schlechte Nutzbarkeit der verbleibenden Flächen. Darüber hinaus werden die bestehenden Wohngebäude in der Alkoferstraße und der Haymostraße eine zusätzliche Belastung durch Verkehrslärm erfahren.

Die im Rahmenplan vorgesehene Abstufung der Nutzungen – Wohnbauflächen / nicht-störendes Gewerbe / Gewerbegebiete – ist bei dieser Trassenlage nicht umsetzbar. Die vorhandenen Wohnbauflächen können so nicht stabilisiert und gestärkt werden. Die gewünschte städtebauliche Ordnung ist zum Teil nicht möglich

Fazit:

Aus den oben genannten Gründen hat diese Variante neben dem hohen baulichen und finanziellen Aufwand nicht die gewünschte Wirkung, die die Stadt Regensburg verfolgt.

Kosten und Nutzen stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zueinander, so dass diese Maßnahme nicht weiterverfolgt wird. Insbesondere die direkte Nachbarschaft zur Haymostraße, die wiederum eine Lärmbelastung für die Anwohner darstellt und die neue Trassenlage mitten durch die Alkoferstraße und damit durch die bestehende Wohnbebauung rechtfertigen den hohen baulichen und finanziellen Aufwand nicht.

Alternative 3: Verbindungsstraße entlang der Bahngleise:

Alternative 3.1: Verbindungsstraße direkt entlang des Bahndamms:

Unmittelbar westlich der bestehenden Bahnbrücke wird ein neuer beampelter Knotenpunkt errichtet und eine Straßentrasse direkt entlang des Bahndamms bis zum Auweg geschaffen. Positiv an dieser Trasse ist die relativ geradlinige Verkehrsführung. Der Schwerlastverkehr wird, von Osten kommend, frühzeitig abgefangen und durch reine Gewerbegebiete in Richtung Westhafen geführt. Negativ an dieser Trasse ist, dass die zusätzlich nötige Ampelanlage an der Straubinger Straße zu erheblichen Einschränkungen in der Verkehrsabwicklung führt. Die westlich liegenden Gewerbegrundstücke werden eingeschränkt und die neue Straße entfaltet nur eine einseitige und damit unwirtschaftliche Erschließungswirkung.

Darüber hinaus ist die Verkehrssicherheit durch das Brückenbauwerk und die damit verbundenen eingeschränkten Sichtverhältnisse beeinträchtigt. Grunderwerb ist von mehreren Grundstückseigentümern nötig, so dass auch hier ein hoher baulicher und finanzieller Aufwand zu erwarten ist. Für Sondertransporte ist diese Variante, wie auch die anderen Trassen zum Auweg nicht geeignet. Einziger Vorteil ist, dass hier keine Gebäude abgebrochen werden müssen.

Aufgrund der Höhenverhältnisse ist ein starker Einschnitt erforderlich. Die notwendigen Böschungen bewirken den Verlust von Bauflächen. Alternativ wären Stützwände denkbar, die jedoch erhebliche zusätzliche Kosten verursachen würden. Der im Rahmenplan vorgesehene Grünzug als Fortführung des Landschaftsparks an der ehemaligen Zuckerfabrik wäre an dieser Stelle auch nicht mehr realisierbar.

Fazit:

Aufgrund der vielen Nachteile dieser Variante und dem gegenüberstehenden hohen baulichen und finanziellen Aufwand wird diese Variante nicht weiterverfolgt.

Alternative 3.2: Verbindungsstraße entlang des Knotens nördlicher Rübenhof, entlang der Alten Straubinger Straße und dann entlang der Bahngleise:

Der Verkehr wird über die Erschließungsstraße Nördlicher Rübenhof, dann über die Alte Straubinger Straße und anschließend am Bahndamm entlang bis zum Auweg geführt. Die Trasse schränkt die Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbebetriebe westlich der Bahnlinie ebenfalls ein. Hinzu kommt, dass die Trassenführung für Ortsunkundige schwer nachvollziehbar ist und Umwege bedeutet, so dass dadurch die Konflikte noch verschärft werden. Es ist somit eine geringe Akzeptanz zu erwarten.

Darüber hinaus sind neue Veränderungen an der Planung des Knotenpunktes Planstraße (Bebauungsplan Nr. 143) Straubinger Straße – Alte Straubinger Straße sowie ein Ausbau der Alten Straubinger Straße nötig, um das Abbiegen des Schwerlastverkehrs zu

ermöglichen, was einen zusätzlichen Flächenverlust für das Grundstück des Nördlichen Rübenhofes und das dort geplante Nahversorgungszentrum bedeuten würde. Zusätzlich müssen mehrere Flächen für die Straßentrasse erworben werden und die Variante hat dadurch einen hohen baulichen und finanziellen Aufwand zur Folge.

Fazit:

Außer der Tatsache, dass der Hafenverkehr von den bestehenden Wohngebäuden in der Prinz-Ludwig-Straße getrennt wird, hat die Variante keine Vorteile, sondern nur die oben aufgeführten Nachteile, weshalb sie nicht weiterverfolgt wird.

Alternative 4: Durchstich Straubinger Straße – Auweg im Bereich der Haymostraße:

Die Haymostraße schließt im Bestand an den Auweg an und befindet sich direkt an der Straubinger Straße, hat jedoch keine Anbindung an diese. Die Durchfahrt ist von der Alten Straubinger Straße kommend seit 1994 gesperrt. Diese Regelung müsste aufgehoben und ein neuer beampelter Knotenpunkt an der Haymostraße realisiert werden. Positiv an dieser Variante ist, dass kein Grunderwerb nötig ist. Gravierendster Nachteil ist, dass der Schwerlastverkehr dann noch dichter durch ein bestehendes Wohngebiet geführt wird, als es jetzt schon der Fall ist, und auch ein Teilstück der Prinz-Ludwig-Straße nach wie vor noch befahren werden muss, um an die Linzer Straße anzuschließen. Darüber hinaus müsste ein zusätzlicher Knoten in einem ungünstigen Abstand zu den vorhandenen Knotenpunkten an der Straubinger Straße errichtet werden. Damit wäre mit Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit zu rechnen. Außerdem müsste die bestehende Bushaltestelle verlagert werden, was einen hohen baulichen und finanziellen Aufwand zur Folge hätte. Ein geeigneter Alternativstandort steht derzeit nicht zur Verfügung. Hinzu kommt, dass auch der neue Knotenpunkt mit Ampelanlage und die Errichtung der damit einhergehenden Abbiegespuren einen erheblichen finanziellen Aufwand bedeuten. In Kürze wird an dieser Stelle eine neue Fußgänger-Ampel errichtet, damit Bewohner auf dem Areal der ehemaligen Zuckerfabrik die Haltestelle sicher erreichen können. Eine Fußgänger-Ampel kann vergleichsweise einfach in eine „Grüne Welle“ integriert werden. Die gewünschte städtebauliche Ordnung bzw. Abstufung der Nutzungen laut Rahmenplanung (GE-GEe-W) wäre bei dieser Variante nicht möglich und auch für die Außenbereiche der ehemaligen Zuckerfabrik wäre dadurch keine Verbesserung zu erwarten.

Fazit:

Aufgrund der vielen Nachteile und der Tatsache, dass die Verkehrsbelastung im bestehenden Wohngebiet durch die Maßnahme eher verschlimmert wird, ist dies keine echte Alternative und wird nicht weiterverfolgt.

Alternative 5: Verlegung der Unterführung am Auweg:

Die bestehende Bahnunterführung am Auweg / Wiener Straße wird gemäß dem Vorschlag der Bayernhafen GmbH verlegt und anforderungsgerecht ausgebaut. Dabei wird das bestehende „Nadelöhr“ an der Unterführung der Bahnlinie beseitigt. Die betreffenden Straßenflächen, aber auch die angrenzenden Grundstücke und parallel liegenden Gleise befinden sich nicht im Eigentum der Stadt Regensburg. Dieser Vorschlag hätte zur Folge, dass eine direkte, wenn auch umwegige Anbindung des Westhafens-Nordkais an die Osttangente ermöglicht würde. Die Erreichbarkeit des Westhafens von der Osttangente ist ohne ergänzende Maßnahmen nur eingeschränkt möglich. Die Abfahrtsrampen von der

Osttangente werden regelmäßig von den Hafenbetrieben als zu eng kritisiert. Die Maßnahme ist insgesamt sehr aufwendig, nur langfristig umsetzbar und zieht einen hohen finanziellen Aufwand nach sich. Um diese Maßnahme umsetzen zu können, ist nicht nur das Hafengleis zu verlegen, es sind insbesondere Verhandlungen mit der Deutschen Bahn über die Brückenbauwerke notwendig. Generell wäre die Maßnahme jedoch zu begrüßen, da hierdurch die hafeninternen Verkehre besser abgewickelt werden können. Wegen der umwegigen Führung ist der zu erwartende Verlagerungseffekt des Schwerlastverkehrs jedoch als gering einzuschätzen.

Fazit:

Die Variante ist sehr aufwendig, kostspielig und nur langfristig umsetzbar, so dass sie zwar im Auge behalten wird, jedoch nicht kurz- bis mittelfristig die gewünschte Entlastung der Prinz-Ludwig-Straße bewirken kann.

Alternative 6: „Neubau Brückenbauwerk über Hafeneinfahrt“:

Nördlich der Einfahrt Ölhafen wird eine Hub- oder Klappbrücke über die Hafeneinfahrt gebaut, um die Budapester Straße an die Osttangente anzuschließen. Es handelt sich dabei um eine Maßnahme, die das „Nadelöhr“ an der Unterführung der Bahnlinie Regensburg – Hof umgehen soll und eine direkte Anbindung des Westhafen-Nordkais an die Osttangente ermöglichen könnte. Der Anschluss an die Budapester Straße könnte dann ausschließlich über die Flächen östlich der Bahnlinie erfolgen. Ein Teil dieser Flächen ist bereits als Ausgleichsfläche für den Hochwasserschutz in Schwabelweis angelegt worden und es sollen hier noch weitere Ausgleichsflächen im Zuge der Umsetzung des Hochwasserschutzes in Regensburg angelegt werden, was eine Brückenplanung an dieser Stelle erschwert. Um den Anschluss von hier an die Budapester Straße zu ermöglichen, muss entweder die bestehende Unterführung unter dem Bahndamm ausgebaut und für Schwerlastverkehr befahrbar gemacht oder eine neue Unterführung gebaut werden. Einschränkungen durch diese Maßnahme sind auf den Flächen nördlich des Ölhafens an der RoRo-Rampe (RoRo = Roll on / Roll off) zu erwarten. Hinzu kommt, dass die Maßnahme sehr aufwendig, nur langfristig umsetzbar und sehr teuer ist. Der Brückenschlag ist nur mittels einer Hub-, Klapp- oder Schwenkbrücke möglich, da die Entwicklungslängen für die erforderlichen Rampen nicht zur Verfügung stehen. Brücke und Straßenanbindung würden in Hochwasserüberschwemmungsflächen liegen, so dass hier die Brückenplanung weiter erschwert wird.

Fazit:

Da die Maßnahme sehr teuer und aufwendig ist, ist auch hier kurz- bis mittelfristig keine Entlastung der Prinz-Ludwig-Straße möglich, so dass diese Variante nur langfristig im Auge behalten werden kann.

Alternative 7: Straßentrasse gemäß Rahmenplanung Innerer Osten:

Zwischen der bestehenden Bahnbrücke und der Alkoferstraße wird mittig ein neuer beampelter Knotenpunkt an der Straubinger Straße geschaffen und geradlinig bis zum Auweg geführt.

Für diesen Knotenpunkt wurde im Vorfeld eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, die belegt hat, dass an dieser Stelle ein zusätzlicher signalisierter Vollknoten möglich ist, ohne die „Grüne Welle“ nachhaltig negativ zu beeinflussen.

Positiv an der Lage der Straßentrasse ist die geradlinige und schnell begreifbare Verkehrsführung. Der Schwerlastverkehr wird mitten durch ein bestehendes Gewerbegebiet geleitet und die Prinz-Ludwig-Straße und das angrenzende Wohngebiet werden dadurch bestmöglich von der bisherigen Lärmbelastung befreit. Durch die Lage der Trasse ist es möglich, eine Abstufung der Nutzungen zu schaffen, nämlich GE östlich der Straßentrasse, GEE westlich der Straßentrasse und noch weiter westlich W. Dadurch kann die bestehende Gemengelage einer städtebaulichen Neuordnung unterzogen werden und Synergieeffekte erreicht werden.

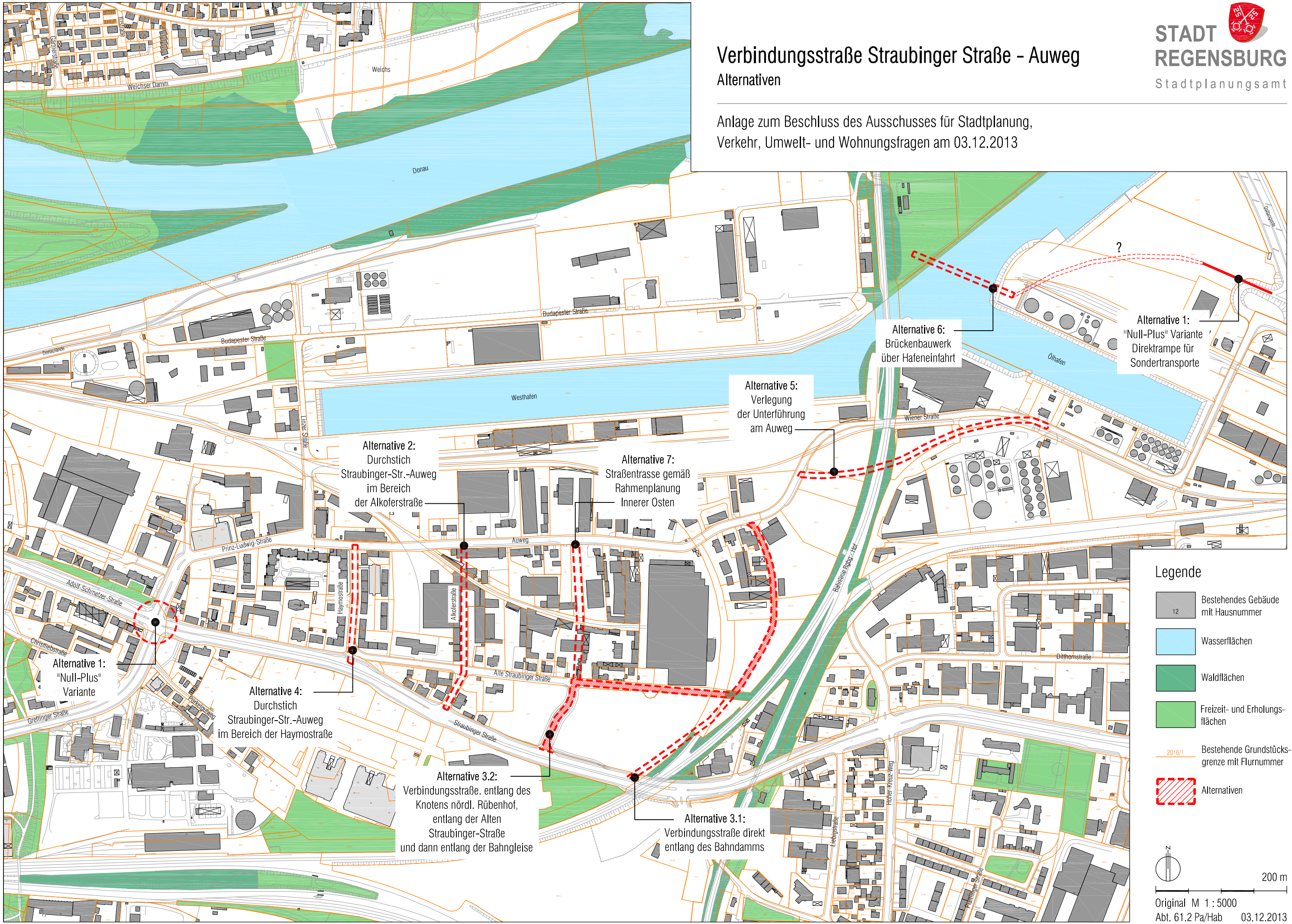
Fazit:

Keine der oben genannten Alternativen bringt die Vorteile, die durch die Straßentrasse in Verlängerung des neuen Knotenpunktes an der Staubinger Straße erreicht werden. Hierdurch werden nicht nur die Anwohner in der Prinz-Ludwig-Straße und in der Straubinger Straße von Verkehrslärm durch den Schwerverkehr entlastet, sondern der Westhafen erhält auch eine sehr gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und wird langfristig als Industrie- und Gewerbebestandort gesichert. Hinzu kommt, dass die Leistungsfähigkeit und Qualität der Straubinger Straße (B8) erhalten bleibt und die städtebauliche Ordnung sichergestellt wird. Nutznießer der Planung sind insbesondere die Anwohner im Bestand an der Prinz-Ludwig-Straße und der Straubinger Straße (ca. 749 gemeldete Anwohner), sowie die neu hinzukommenden Anwohner im Bereich der ehemaligen Zuckerfabrik. Demgegenüber stehen ca. 147 gemeldete Anwohner, die im Bereich der Alten Straubinger Straße und des Auweges ihren Wohnsitz im Gewerbegebiet haben und in der Nähe der neuen Straßentrasse wohnen, so dass die Relation zwischen Entlastung und Belastung durch Straßenverkehrslärm deutlich zugunsten des bestehenden Wohngebietes an der Prinz-Ludwig-Straße und der Straubinger Straße ausfällt.

Zwar genießt die vorhandene Bebauung im Gewerbegebiet Bestandsschutz, neue Wohnungen werden hier jedoch nur eingeschränkt im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten genehmigt. Perspektivisch wird daher die Wohnnutzung in diesem Bereich eher noch zurückgehen.


Verbindungsstraße Straubinger Straße - Auweg Alternativen

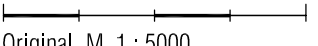
Anlage zum Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung,
Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen am 03.12.2013



Legende

-  Bestehendes Gebäude mit Hausnummer
-  Wasserflächen
-  Waldflächen
-  Freizeit- und Erholungsflächen
-  Bestehende Grundstücksgrenze mit Flurnummer
-  Alternativen

 N

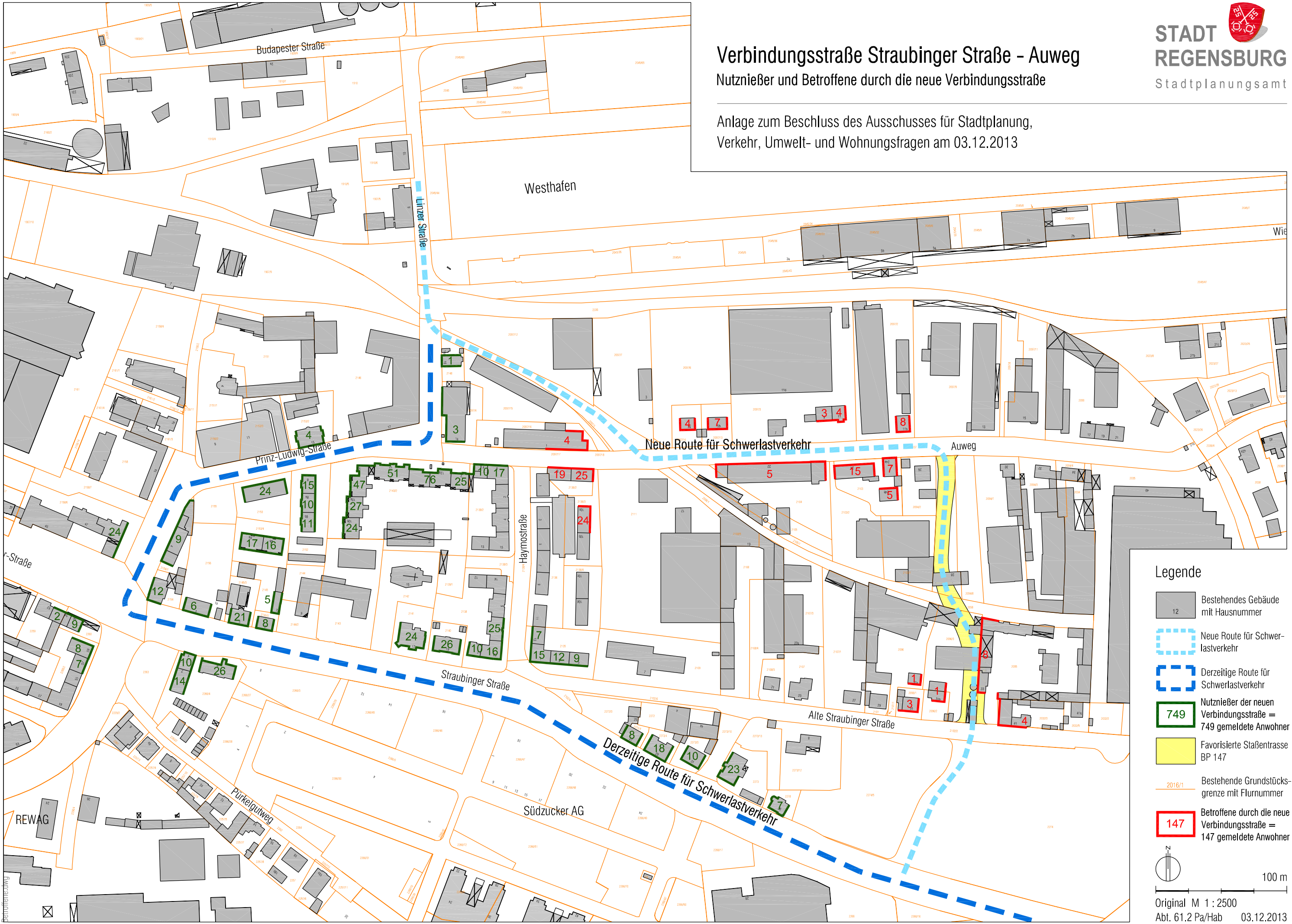
 200 m

Original M 1 : 5000
Abt. 61.2 Pa/Hab 03.12.2013

Verbindungsstraße Straubinger Straße - Auweg

Nutznießer und Betroffene durch die neue Verbindungsstraße

Anlage zum Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen am 03.12.2013



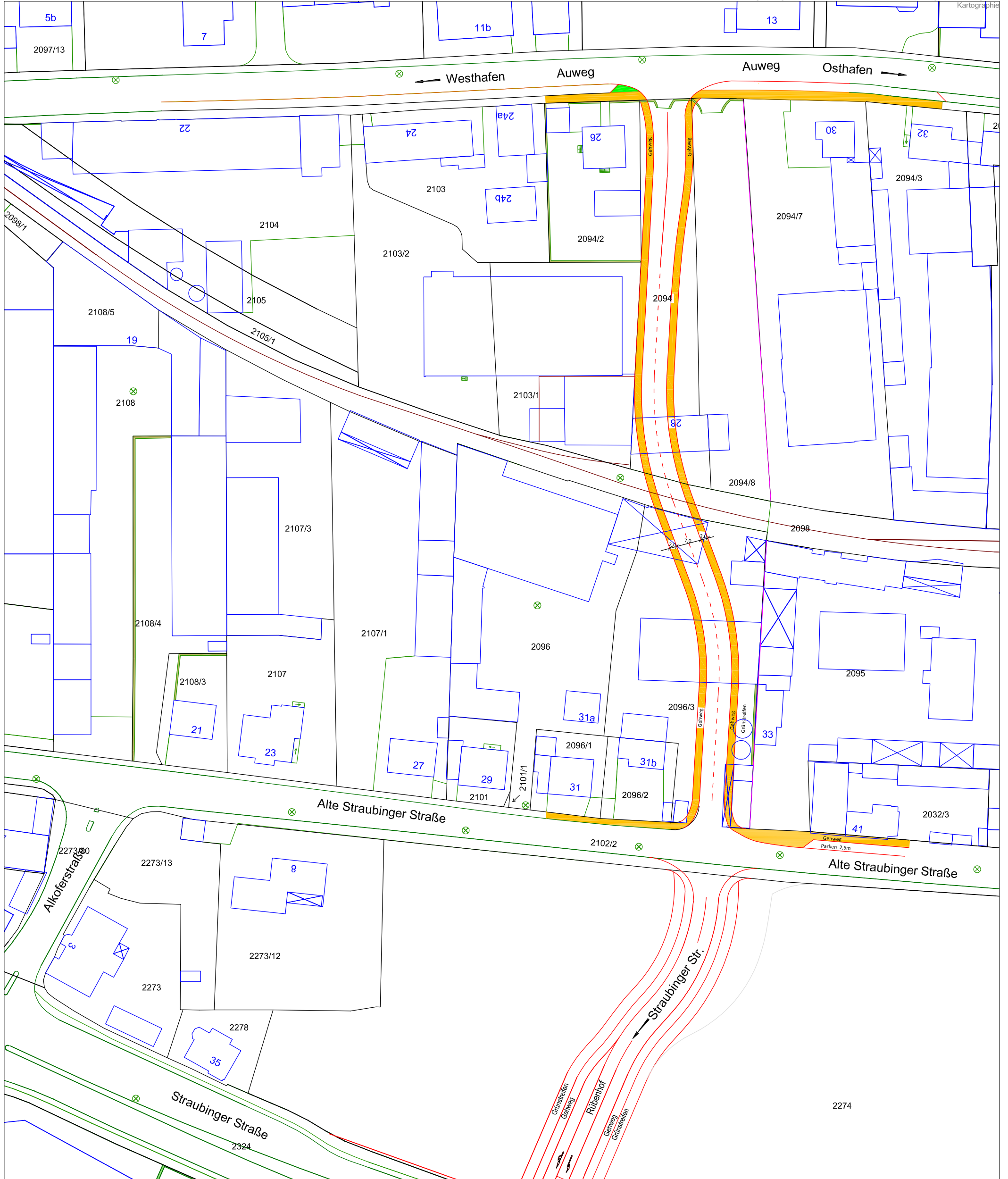
Legende

- Bestehendes Gebäude mit Hausnummer
- Neue Route für Schwerlastverkehr
- Derzeitige Route für Schwerlastverkehr
- Nutznießer der neuen Verbindungsstraße = 749 gemeldete Anwohner
- Favorisierte Staßentrasse BP 147
- 2016/1 Bestehende Grundstücksgrenze mit Flurnummer
- Betroffene durch die neue Verbindungsstraße = 147 gemeldete Anwohner

N

100 m

Original M 1 : 2500
 Abt. 61.2 Pa/Hab 03.12.2013



Planstrasse Innerer Osten

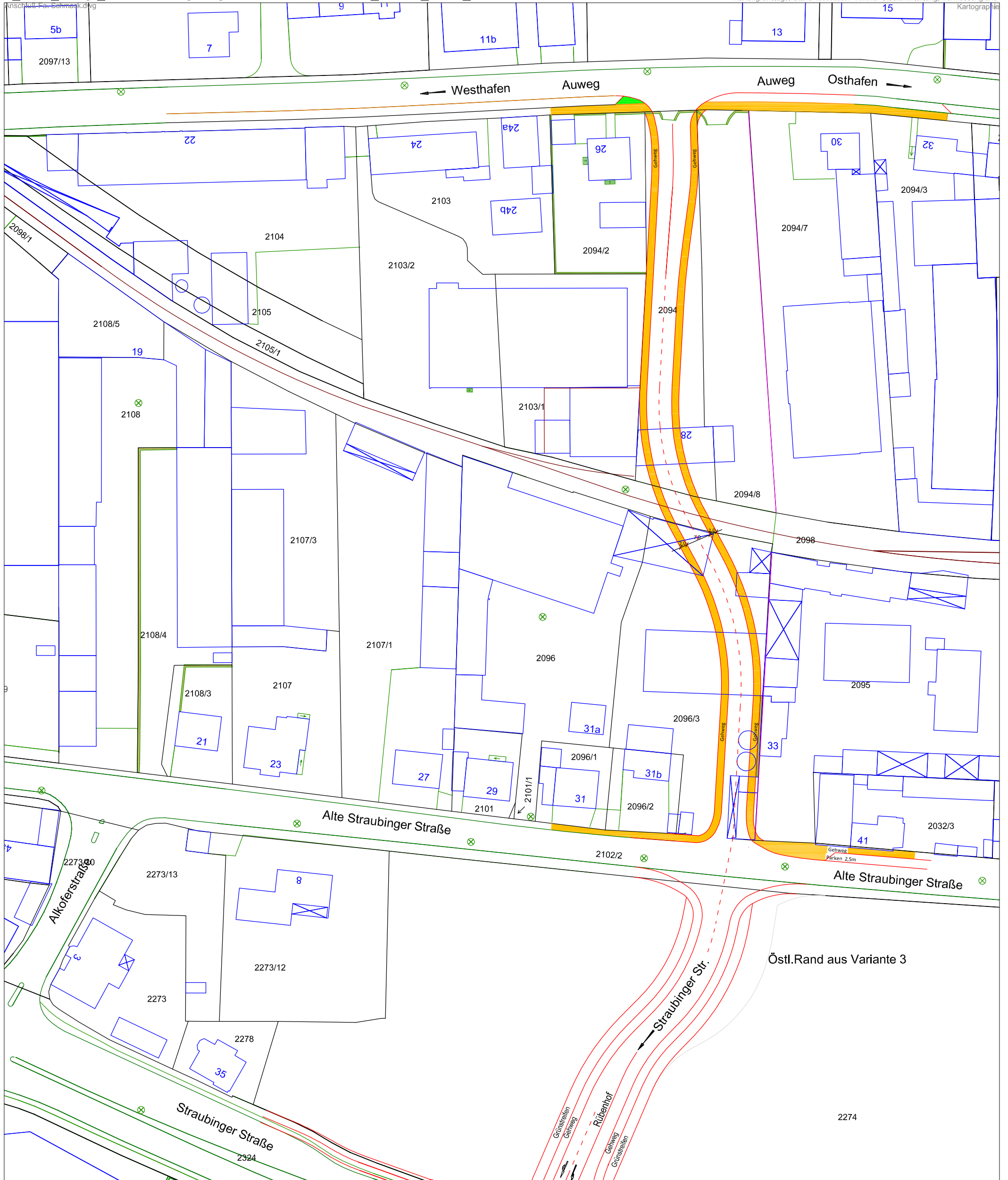
Variante 1

Legende

-  Gehweg
-  Parken
-  Grünstreifen



Original M 1 / 1000
Abt. 61.3 Wei/He 09.08.2011




Planstrasse Innerer Osten

Variante 2 mit Anschluß Fa. Schmack



Stadtplanungsamt

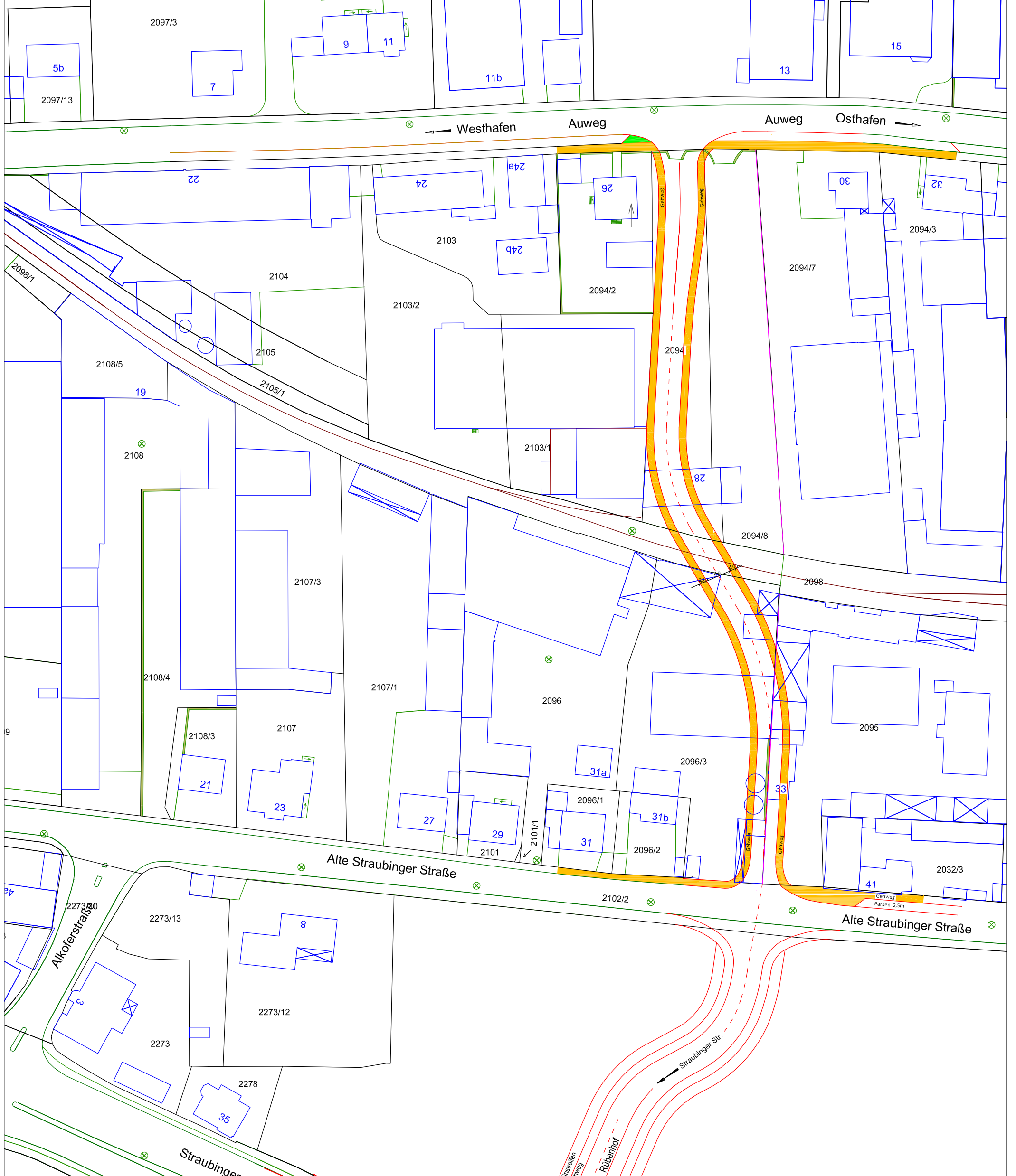
Legende

-  Gehweg
-  Planung aktuell
-  Grünstreifen



40 m




Original M 1 / 1000
Abt. 61.3 Wei/He 15.01.2013



Planstrasse Innerer Osten

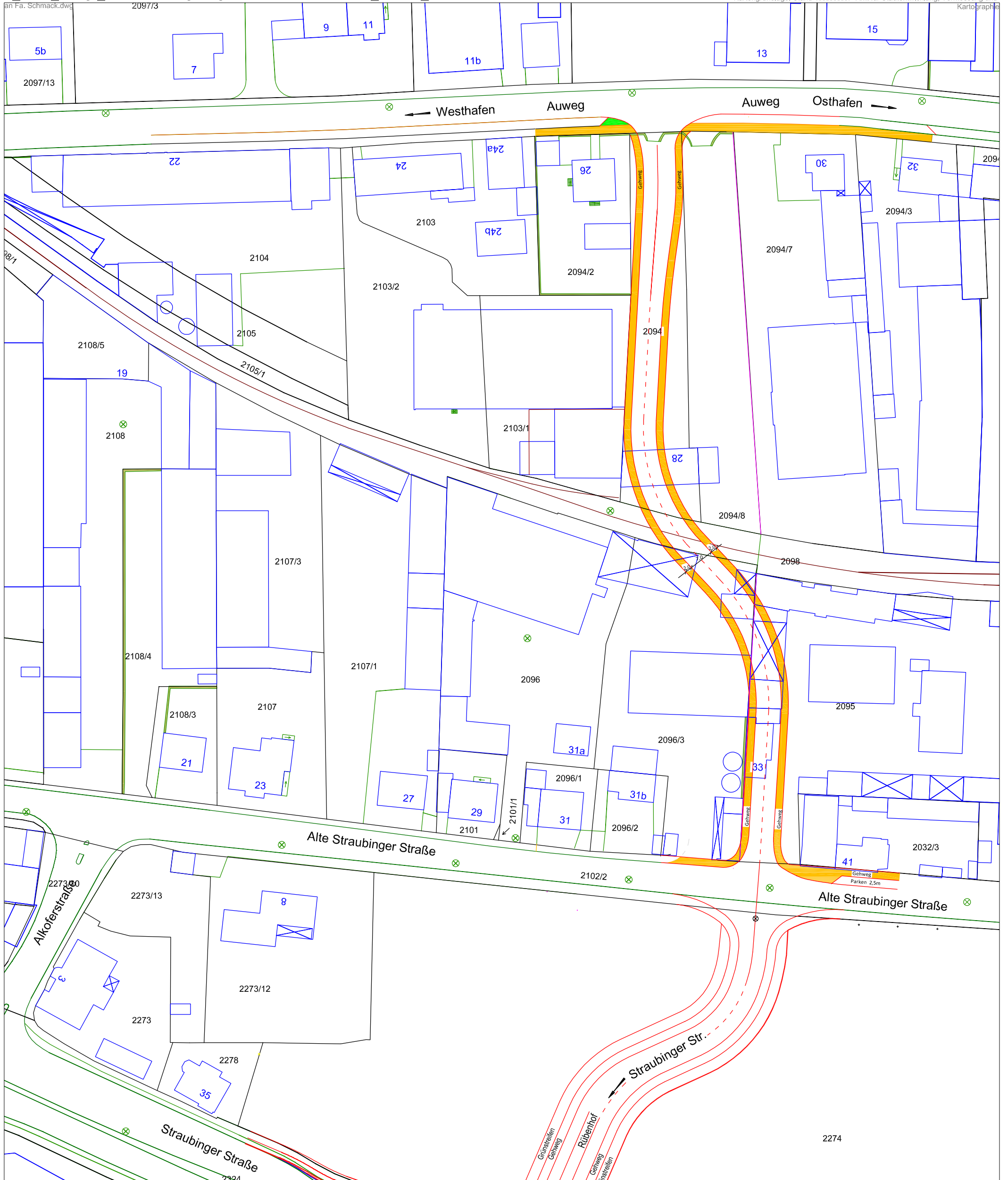
Variante 3 nach Plan Fa. Schmack

Legende

-  Gehweg
-  Planung
-  Grünstreifen



Original M 1 / 1000
Abt. 61.3 Wei/He 15.01.2013





Planstrasse Innerer Osten

Variante 4 mit Anschluß an Plan Fa.Schmack



Stadtplanungsamt

Legende

-  Gehweg
-  Parken
-  Grünstreifen



40 m

Original M 1 / 1000
Abt. 61.3 Wei/He 12.11.2012