



## Stadt Regensburg

Stadtplanungsamt

Neues Rathaus  
D.-Martin-Luther-Str. 1

93047 Regensburg

vertreten durch den 1. Vorstand  
Bernd Rohloff, Landschaftsarchitekt  
Wöhrdstraße 53, 93059 Regensburg  
T +49 941.593080, F +49 941.5930833  
architekturkreis@eckl-architektur.de  
www.architekturkreis.de

Regensburg, den 21.12.2021

### **Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 215-I „Industriegebiet am Ostbahnhof“**

## **Anregungen des Architekturkreises Regensburg**

Der Bebauungsplan „Industriegebiet am Ostbahnhof“ ist ein Baustein zur städtebaulichen Weiterentwicklung der Schwarmstadt Regensburg. Bereits seit 2006 stellt der Flächennutzungsplan der Stadt Regensburg die Flächen des Geltungsbereichs als Industriegebiet dar und dokumentiert damit klar die Planungsabsicht der Stadt für diesen Bereich. Mit dem Bebauungsplan sollen Entwicklungsflächen für das nord-östlich angrenzende Gewerbe- und Industriegebiet Regensburg - Ost gesichert werden. Vorrangig soll das Gebiet als Erweiterungsfläche für das südlich des Planungsgebiets liegende Güterverkehrszentrum (GVZ) dienen, konkret als Stellfläche für Leercontainer verbunden mit Serviceeinrichtungen.

Da sich die Stadt – nicht zuletzt durch eine sehr erfolgreiche Cluster- und Netzwerkpolitik – in den letzten Jahrzehnten wirtschaftlich sehr erfolgreich entwickelte, scheint der Bedarf weiterer Flächenausweisungen durchaus gegeben. Die sehr positive Entwicklung generiert aber auch zunehmend negative Folgen für die Stadt: Flächenknappheit und Flächenkonkurrenzen stellen inzwischen eine hohe Herausforderung für die Stadt dar. Bauland ist knapp, Frei- und Erholungsflächen schwinden, die Verkehrsüberlastung steigt. Parallel muss sich Regensburg den Auswirkungen der globalen Transformationsprozesse stellen: Klimawandel, Umweltkatastrophen und zunehmende soziale Spannungen zwingen Städte weltweit aktiv zu werden, um ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern.

Regensburg steht vor der Herausforderung, in diesem Spannungsfeld die richtigen Weichen zu stellen: Für die ökonomische Entwicklung scheinen Ausweisungen von Bauland zwingend erforderlich, ebenso stark müssen aber die auch in Deutschland immer häufiger auftretenden Auswirkungen des Klimawandels sowie die sozialen Folgen von wachsenden Ungleichheiten aufgrund verdichteter Lebens- und Arbeitsverhältnisse gewichtet werden, um langfristige ökologische und soziale Schäden zu vermeiden.

In diesem Spannungsfeld ist vorliegender Bebauungsplan zu beurteilen: Zwar scheint mit dem verbindlichen Bauleitplan eine seit langem strategisch vorbereitete und aufgrund der wirtschaftlichen Prosperität der Stadt notwendige Entwicklung planungsrechtlich zielführend umgesetzt zu werden. Die für die Weiterentwicklung des Stadtteils ebenso wichtigen Belange Ökologie und Soziales müssen hierfür aber zurückstehen und werden lediglich – so gut wie möglich – ausgeglichen. Entspricht dies dem Leitbild der integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung?

Auch unter Fachleuten gibt es durchaus differierende Einschätzungen, wie bei der Diskussion in Vorstand und Beirat des Architekturkreises offenkundig wurde. Dies zeigt die Komplexität und Schwierigkeit der mit dem Bebauungsplan zusammenhängenden Fragestellungen:

### **1. Gewichtung Ökonomie – Ökologie**

Ist es erforderlich die ökonomische Entwicklung durch Ausweisung von rund 85% der zur Verfügung stehenden Fläche (rund 12 ha) als Bauflächen für industrielle Nutzung klar zu forcieren und damit ökologische Belange zumindest vor Ort zurückzustellen? Ist ein Ausgleich der Eingriffe in wertvolle großflächige Biotopflächen im Ostenviertel vor allem durch Ausgleich in anderen Stadtteilen zielführend? (nur 28% des erforderlichen Ausgleichs erfolgt in Nähe des Eingriffs) Verursacht der Verlust der hochwertigen Vegetationsstrukturen im Ostenviertel langfristig zu hohe negative Auswirkungen? Ist der Verlust der „nachts hohen bis sehr hohen klimatischen Ausgleichsleistung“ laut Klimabestandskarte im Stadtosten hinnehmbar? Erfüllt der verbleibende verbreiterte Grünzug entlang der Max-Planck Straße annähernd die notwendige Funktion als Klimafunktionsfläche? Reichen die wenigen Grünflächen, um planerisch und gestalterisch ausreichende Vorkehrungen für das Regenwassermanagement zu treffen, insbesondere vor dem Hintergrund in Zukunft wohl vermehrt auftretender Starkregenereignissen?

→ Obwohl die Fläche strategisch unzweifelhaft richtig als Potentialfläche vorgesehen und die Weichen für die Ausweisung als Industriefläche zielführend gestellt wurden, muss aufgrund der dramatisch vorangeschrittenen Transformationsprozesse die Gewichtung der ökologischen Belange sehr hoch angesetzt werden. Entsprechend des Leitbildes der Nachhaltigen Entwicklung – dem sich Regensburg ausdrücklich verschrieben hat (siehe Regensburg Plan 2040) ist die Entwicklung abgewogen zwischen den Belangen von Ökologie und Ökonomie zu treffen.

### **2. Gewichtung Ökonomie – Soziales**

Werden die sozialen Belange im Stadtteil ausreichend gewichtet? Kann die nur durch die Barriere der Bahntrasse abgetrennte Fläche um das Pürkelgut (wie im Rahmenplan Innerer Südosten geplant) als Grün- und Erholungsfläche für den gesamten Stadtosten wirkungsvoll entwickelt werden, wenn die bisher vorgesehene Offenheit in der Nutzung des Industriegebietes wie vorgesehen festgesetzt wird? Sind hierfür ausreichend und die richtigen Immissionsorte gewählt? Müssen neben den Lärmwerten nicht auch andere Kriterien berücksichtigt werden wie Lichtemissionen oder generell visuelle Auswirkungen der Versiegelung und zulässigen Nutzung? Diese können die sozio-ökonomische Nutzung der benachbarten Flächen u. U. stark beeinträchtigen. Auflagen an die Gestaltung der Bauflächen und Gebäude sollten daher dringend diskutiert werden.

### **3. Nachhaltigkeit, Suffizienz und Flächensparsamkeit**

Ist der Standort für die Nutzung als Leercontainerfläche in Ergänzung des vorhandenen Güterverkehrszentrums an der Robert-Bosch-Straße nachhaltig zielführend gewählt? Da im Bebauungsplan nicht explizit eine Erweiterung des GVZ, sondern ein Allgemeines Industriegebiet festgesetzt wird um „vorausschauende Erweiterungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen“, scheinen hier offenbar Bedenken zu bestehen. Damit stellt sich aber die konkrete Frage nach der richtigen Gewichtung (siehe Punkte 1 und 2) umso dringlicher.

Die Studie zur Beurteilung des Bedarfs, der Notwendigkeit und der Eignung von Standorten für die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg aus dem Jahr 2015 empfiehlt den Ausbau des bisherigen GVZ am Ostbahnhof als „letzte Option“, da die maximale Infrastruktur-

belastung der Schiene in diesem Bereich bereits damals erreicht war. Zudem handle es sich hier lediglich um ein sog. Halbzugterminal, was die Arbeitsabläufe erschwere.

Die Studie attestiert aber klar die Notwendigkeit des Ausbaus der Umschlagkapazitäten in der Region. Der Standort Burgweinting wird hierfür als am besten geeigneter Standort benannt, u.a. weil er einen direkten Anschluss an das Haupteisenbahnnetz besitzt. Dieser Standort würde auch die gewünschte logistische Service-Funktion für die gesamte süddeutsche Automobil- und Maschinenbauindustrie wesentlich besser übernehmen können – ohne gravierende ökonomische und soziale Auswirkungen kompensieren zu müssen wie am innerstädtischen Standort Ostbahnhof.

Zudem verfügt der Bereich des vorliegenden Bebauungsplanes nicht über den klaren Standortvorteil einer Gleisanbindung. Der Bauleitplan soll laut Begründung dazu beitragen, die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene voranzutreiben. Eine auch unter ökologischen Aspekten sehr zielführende und zu forzierende Maßnahme. Inwiefern das Bebauungsplangebiet hierfür – wie in der Begründung aufgeführt – ein „sehr gut geeigneter Standort“ ist, erschließt sich nicht lückenlos: Nur „optional ist ein Gleisanschluss (des Gebietes) geplant“. Der Bebauungsplan sieht hierfür keine Trasse oder entsprechende Festsetzungen vor. Es wird darauf verwiesen, dass „im Bedarfsfall ein entsprechendes – wohl langwieriges und ungewisses – eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren erforderlich und durchzuführen ist.“ Demzufolge können die Container (zumindest kurz- und mittelfristig) nicht auf Gleisen in die/aus der Leercontainerfläche transportiert werden. Es stellt sich hierbei die Frage, ob mit der Planung tatsächlich eine wesentliche Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene erreicht werden kann oder nicht im schlimmsten Falle mehr Verkehr produziert wird.

Alternative Standorte sollten daher dringend vertieft untersucht werden. Für das Planungsgebiet sollte in einem großräumigen Umgriff unter den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit und Suffizienz eine insgesamt ökonomische Variante der Art und des Maßes der Nutzung ermittelt werden. Eine Verschlechterung der ökologischen und sozialen Verhältnisse des Stadtquartiers zu riskieren, sollte auf jeden Fall verhindert werden. Ökonomische Vorteile in allen Dimensionen müssen langfristig gegeben sein. Sicherlich ist die Fläche nicht für Wohnbebauung geeignet. Jedoch wären durchaus Alternativen der Ausweisung denkbar, etwa eine abgestufte oder zonierte Ausweisung der Art und des Maßes der baulichen Nutzung zwischen der bestehenden industriellen Nutzung im Osten hin zu der geplanten Freizeit- und Erholungsnutzung im Westen bzw. der geplanten bzw. bestehenden verdichteten Wohnnutzung im Norden. Bestenfalls gelingt es mit der Ausweisung erforderlicher Gewerbe- bzw. Industrieflächen, verbunden mit weitreichenden Klimaanpassungsmaßnahmen vor Ort, die bestehenden städtebaulichen Missstände im Viertel zu verbessern und so den Stadtteil für alle Bereiche ausgewogen positiv zu entwickeln.

**Der Vorstand und der Beirat des Architekturkreises unterstützen ausdrücklich die strukturierte städtebauliche Weiterentwicklung der Stadt durch die Aufstellung des Bebauungsplans. Aufgrund der komplexen Thematik und der Auswirkungen möchten wir aber anregen, die Festsetzungen des Bebauungsplanes nochmals ausführlich und in einer deutlich tieferen Betrachtungsweise im Sinne der Nachhaltigen Stadtentwicklung zu durchleuchten:**

Hierbei sollte die hohe kritische Resonanz in der Stadtgesellschaft zum Anlass genommen werden, neben den im Baugesetzbuch vorgeschriebenen Beteiligungsschritten zusätzliche Formate zur Einbeziehung der Stadtgesellschaft Regensburgs anzubieten.

Die bereits 2016 bei der vorgezogenen Bürgerbeteiligung eingereichten Stellungnahmen und auch die Bürgerbefragung 2019 im Vorfeld des Regensburg Planes 2040 haben aufgezeigt, dass den Bürgern Klimaschutz- und Klimaanpassung wichtige Anliegen sind. Generell fordern die Bürger mehr Information und Mitspracherecht bei der Entwicklung der Stadt.

Auch legen die bereits lange zurückliegenden Planungskonzepte und der lange Planungsprozess (die Scoping-Runde fand 2016 statt) nahe, nochmals in großer Runde die Konzeption unter Einbeziehung der aktuellen Verschärfungen der globalen Transformationsprozesse zu überdenken.

Entsprechend den Empfehlungen der Neuen Leipzig Charta für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung sollte der integrierte Ansatz auch hier wie bei vielen anderen Verfahren der Stadt durch einen offenen Beteiligungsprozess zusammen mit allen Stakeholdern und der Stadtgesellschaft umgesetzt werden. Damit die Weiterentwicklung Regensburgs entsprechend den Handlungsdimensionen der Charta „gerecht – grün – produktiv“ von einer breiten Basis entwickelt und damit mitgetragen wird.

Vorstand und Beirat Architekturkreis Regensburg