

Ein breites Bündnis örtlicher Vertreter folgender Verbände und Parteien setzt sich mit Nachdruck gegen den BEBAUUNGSPLAN NR. 279 / MOBILITÄTSDREHSCHEIBE UNTERER WÖHRD ein:

BUND Naturschutz, VCD, ADFC, FFF, Transition Regensburg, Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V. , Altstadtfreunde, Greenpeace Regensburg, Omas und Opas for Future, Pro Bahn, Fuß e.V., Deutsche Umwelthilfe, GRÜNE, ÖDP, BSW, ...

Unser deutlicher Appell an Politik und Verwaltung lautet: Bitte stoppen Sie aus eigener Kraft diese Planung; im Interesse der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Regensburg. Die aktuelle Planung ist der falsche Weg!

1.	BUND Naturschutz KG Regensburg, Raimund Schoberer, Kreisvorsitzender.....	1
2.	VCD Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Regensburg Vorsitzender Wolfgang Bogie	2
3.	ADFC Regensburg Regine Wörle, stellvertretende Vorsitzende	3
4.	Transition Regensburg: Petra Geigenfeind	3
5.	Greenpeace Regensburg, Therese Norgauer, Wald AP	4
6.	Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V. (AKK) - Der Vorstand -.....	4
7.	BUND Naturschutz, KG Regensburg Dr. Albrecht Muscholl-Silberhorn; Wassersprecher	6
8.	Robert Fischer, Kreisvorsitzender ÖDP Regensburg Stadt	6
9.	Zusammenfassung / Apell	7

Statements:

1. BUND Naturschutz KG Regensburg, Raimund Schoberer, Kreisvorsitzender

Regensburg ist nach amtlichen Prognosen vom Klimawandel besonders betroffen. Die Hitze der vergangenen Tage war für viele sehr belastend. Das Areal des geplanten Parkhauses ist aktuell im noch gültigen Flächennutzungsplan von 1983/1984 als „Sport und Parkanlage“ dargestellt. Nun will man daraus ein „SOp“ machen. Welch eine Fehlentwicklung. Für das geplante Parkhaus sollen Bäume gefällt werden und das geplante Parkhaus wird, soweit es aus den Planunterlagen für uns erkennbar, ist sogar rund 10 Meter in das Lichtraumprofil der Nibelungenbrücke hineinragen.

Die Zusammenfassung der klimaökologischen Expertise zum Bebauungsplan Nr. 279 stellt auf Seite 3 fest, dass es in der Nacht zu *"... maximal „mäßigen“ Beeinträchtigungen kommt, die aus klimaökologischer Sicht als vertretbar einzuordnen seien. Es gibt auch Bereiche mit „starken“ Auswirkungen, die nur im Bereich gewerblich genutzter Bebauung zu erwarten sind, welche allerdings in der Nachtsituation aufgrund des fehlenden Schutzgutes Nachtschlaf keine wesentliche Relevanz besitzen würden ... "* kommen kann. Als wenn Angestellte in überhitzten Büros kein Problem hätten und Wohnenden „mäßige Beeinträchtigungen“ in einer nach allen Prognosen heißer werdenden Stadt zugemutet werden könnten!

Zudem: Laut einer aktuellen Presseanfrage beim BUND Naturschutz gäbe es einen Hinweis, dass schon 1,5 Mio. € an Bauleistungen vergeben seien. Das wäre aus Sicht des BN „unmöglich“. Zentraler Verfahrensgrundsatz ist doch wohl, dass öffentlich-rechtliche Verfahren erst abgeschlossen sein müssen (incl. Fristwahrung ob Klagen gegen die Satzung/Baubescheid eingeleitet werden), bevor "Fakten" geschaffen werden können. Die Schwelle "Fakten" beginnt h.E. wohl schon mit der Ausschreibung von Bauleistungen, da ja nur ausgeschrieben werden sollte/darf, wenn rechtssicher Baurecht gegeben ist. Das ist hier aber ganz und gar nicht der Fall. Wir befinden uns gerade erst in der Auslegung des BBP, also mitten im BBP-Verfahren. Erst wenn im BBP-Verfahren die Baureife gegeben bzw. die BBP-Satzung mit Veröffentlichung im Amtsblatt abgeschlossen wäre (und nicht beklagt würde) kann nach hiesiger Kenntnis darauf aufbauend ein konkreter Antrag auf einen Baubescheid gestellt werden und letztendlich nach entsprechender Prüfung der Bauantrag verbeschieden und unter Fristwahrung ggf. auch beklagt werden.

Das Vorgehen, schon bei oder ggf. schon vor der Auslegung des BBP bereits Bauleistungen auszu-schreiben und ggf. schon den Zuschlag zu erteilen widerspricht wohl allen Verwaltungs- und ggf. auch Rechtsgrundsätzen.

Bei diesem Vorgehen wäre das BBP-Verfahren wohl nicht mehr "fair und fachlich neutral". Wenn die mit dem Verfahren Betrauten (Verwaltung/Stadtrat/Aufsichtsrat Stadtwerke) wissen, dass der Stadt bzw. den Stadtwerken (100% Stadttochter) Regress droht, kann man wohl von einer Beeinflussung bei Entscheidungsfindungen ausgehen.

Unabhängig davon ginge bei so einem Vorgehen viel Vertrauen in Politik und Verwaltung in ein faires und fachlich neutrales Verfahren verloren.

2. VCD Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Regensburg Vorsitzender Wolfgang Bogie

Alle erstellten Planungsunterlagen und Beschlüsse der Stadtverwaltung und Stadtpolitik mit Zielen, sich für den nachhaltigen Klimaschutz einzusetzen, werden ad absurdum geführt oder einfach ignoriert. Alte Zöpfe werden nicht abgeschnitten. Projekte, die einem nicht passen, verschwinden in der Schublade. Das klingt nicht nur bitter, das ist bitter für den Klimaschutz und für die Lebensqualität in Regensburg. Immerhin haben sich beim Stadtbahnentscheid 46,3 % der Regensburger für eine Verkehrswende ausgesprochen. Da wäre manch eine Partei froh, wenn sie solch einen Zuspruch hätte. Diese jetzt einfach zu ignorieren und wieder in alte ideologische Formate Richtung Auto zu verfallen ist schon sehr enttäuschend.

Der noch sehr junge Stadtentwicklungsplan Regensburg Plan 2040, DAS übergeordnete Planungsinstrument, das im Kapitel „Mobilität neu denken“ dazu auffordert eine Verkehrswende einzuleiten, kann man bei dem anstehenden 18 Mio. Euro Projekt Parkhaus am Unteren Wöhrd nicht erkennen. Es gibt kein Gesamtkonzept der Stadt, wo denn Umsteigeparkhäuser für den Pendlerverkehr sinnvoll wären, geschweige denn dass es einen wirtschaftlichen Bedarfsnachweis für dieses geplante Parkhaus gibt. Dieses Parkhaus ist hier definitiv FEHL AM PLATZ.

Die Zusammenfassung des Parkraumkonzeptes zur Innenstadt von 2017 beginnt mit dem Satz: „**Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist grundsätzlich gut.**“ Genau das ist heute immer noch der Fall. Die Parkraumsituation ist immer noch so gut, dass außerhalb gelegene, günstige Parkraumangebote mit sehr guter Busanbindung nicht genutzt werden. Warum auch. Seit Jahren weggefallene Parkplätze fallen immer noch nicht ins Gewicht, werden aber schon mal als Bedarf für das geplante Parkhaus am Unteren Wöhrd gegengerechnet. Das ist die hohe Kunst der Mathematik und entspricht bestimmt nicht dem Planungsziel, Autoverkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im und um den Innenstadtbereich steht auch seit 2017 aus. Gerade jetzt müssen besondere Investitionen für den Fuß-, Rad- und

öffentlichen Nahverkehr bereitgestellt werden und nicht in Parkhäuser oder womöglich in neue Autobahnzubringer wie die Sallerner Regenbrücke investiert werden.

3. ADFC Regensburg Regine Wörle, stellvertretende Vorsitzende

Stellungnahme für PM des ADFC zum Parkhaus am Unteren Wöhrd

Aus dem sehr erfolgreichen Bürgerbegehren „Radentscheid Regensburg“ von 2019 wurde ein Hauptradrouthenetz erarbeitet. 172 km für gutes Radfahren in Regensburg. Die Umsetzung geht extrem schleppend voran - es scheitert am fehlenden Geld und am politischen Willen.

Der Holzgartensteg, ein Leuchtturmprojekt für Fuß- und Radverkehr, stand nach jahrelangen Planungen zu Beginn des Jahres 2020 kurz vor der Realisierung. Dann wurde er auf Eis gelegt – also gestrichen – ebenfalls wegen fehlendem Geld.

Nun geht es um ein Parkhaus am Rand der Altstadt. Ein Parkhaus, das überflüssig ist, da mit den vorhandenen Parkhäusern mehr als genug Parkplätze angeboten werden. Es wird begründet mit zu ersetzenden Parkplätzen, die seit mehr als 10 Jahren nicht mehr existieren. Dieses Parkhaus wird noch mehr motorisierten Verkehr als derzeit zur Altstadt locken. Damit werden Luftverschmutzung, Feinstaub- und Lärmerzeugung steigen und weitere Flächenversiegelung zugunsten des MIV vorangetrieben.

Genau das Gegenteil dessen, was durch das Hauptradrouthenetz und den Holzgartensteg erreicht werden sollte. Es ist jedoch möglich, dafür mehrere Millionen Euro bereitzustellen und dieses überflüssige Projekt unter Hochdruck durchzuwinken und zu realisieren.

Der ADFC Regensburg lehnt ein Parkhaus am Unteren Wöhrd ab. Stattdessen plädieren wir für echte Mobilitätsdrehscheiben am Stadtrand mit guten Umstiegsmöglichkeiten auf den ÖPNV und das Radnetz, z.B. beim Lappersdorfer Kreisel.

4. Transition Regensburg: Petra Geigenfeind

Regensburg ist eine der heißesten Städte in Bayern. Wir haben bayernweit mit am meisten Hitzetage und die gefühlten Temperaturen laden nicht gerade zum Verweilen in der Stadt im Sommer ein. Der Tourismus wird sich in den kommenden Jahren wandeln. Städtetrips werden im Sommer abnehmen, weil es schlicht zu heiß wird um Städte zu erkunden. Für Tourismus und die Läden in der Altstadt wäre das nicht gut. Und auch für die Anwohner sollte die Stadt lebenswert sein.

Es gibt gute Berichte über Schwammstädte. Regensburg braucht so ein Konzept. Mehr Flächen, wo Wasser versickern und gespeichert werden kann, mehr Grün und mehr Kühle im Sommer durch Verdunstung. Straßen und parkenden Autos speichern zudem die Hitze, was auch zu weniger Abkühlung in der Nacht führt. Die Fotovoltaik Anlagen auf dem Dach und die Fassadenbegrünung sind schön, haben aber eher den Beigeschmack von Greenwashing.

Das Wort „Mobilitätsdrehscheibe“ ist schon etwas zynisch. Eine Bushaltestelle, Car und Bike-sharing sind ja nett, werden aber nur einen kleinen Teil ausmachen. Hauptsächlich ist es ein Parkhaus, dazu gedacht mehr Parkplätze für Tourismus zu schaffen (neuer Anleger, Tourismusbüro, Hotel Shuttles) und für Menschen, die in der Innenstadt arbeiten. Mehr Infrastruktur für Autos sorgt dafür, dass auch mehr Autos unterwegs sind. Das ist nicht Sinn der Verkehrswende und hilft auch nicht dabei Autos und Staus zu reduzieren. Gerade nach dem Stadtbahnentscheid ist das eine völlige Themaverfehlung. Wir brauchen einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr und sichere Radwege, so dass alle Menschen auch ohne Auto bequem und schnell von A nach B kommen. Da sollte die Stadt ihr Geld lieber investieren.

5. Greenpeace Regensburg, Therese Norgauer, Wald AP

Die Fläche des Geltungsbereiches ist nahezu komplett als Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten eingestuft. Die Standortauskunft aus dem UmweltAtlas Bayern zeigt, dass das Planungsgebiet von „bisher“ seltenen Extremhochwasser (HQextrem) betroffen ist. Wir lehnen die Bebauung von zu erwartenden Überschwemmungsgebieten ab.

Auf der aktuell vorhandenen Parkplatzfläche befinden sich geschützte Bäume (Platanen).....

Neueste wissenschaftliche Erkenntnisse und eine von der Universität Hamburg durchgeführte Studie zeigt, dass sich die Fähigkeit der Bäume, Kohlenstoff aus der Atmosphäre zu absorbieren, mit zunehmendem Alter verbessert. Außerdem wird bei Neuanpflanzungen der im Boden gespeicherte Kohlenstoff freigesetzt. Um die gleiche Menge an CO₂ zu entfernen, die durch Ausgleichspflanzungen freigesetzt wird, brauchen neue Bäume etwa 10 – 30 Jahre um ihre Kohlenstoffschuld zu begleichen. Jeder Baum zählt. Die Fällung geschützter Bäume ist nicht zu akzeptieren.

Mobilität muss neu gedacht werden. Parkgebühren sind ein wichtiger Schritt dazu.

6. Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V. (AKK) - Der Vorstand -

Der Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V. (AKK) hat sich bereits am 08.04.2022 im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung mit Fragen und Anregungen zum Projekt geäußert. Diese Fragen sind in der Berichtsvorlage vom 15.05.2024 behandelt, bzw. beantwortet worden.

Aus Anlass der jetzigen öffentlichen Auslegung hat sich der AKK nochmals mit dem Projekt „Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd“ sowie mit der Verfahrensgeschichte beschäftigt. Darauf basieren die folgenden Anmerkungen zu ausgewählten Aspekten:

1. Stellplatzbedarf

Das für erforderlich gehaltene Stellplatzangebot im Parkhaus schwankt im Vergleich der verschiedenen Stadtratsvorlagen: Im Planungsbeschluss (19.11.2022) waren es noch 1.100 StP, im aktualisierten Planungsbeschluss (31.05.2022) wird ein Bedarf von 1.400 StP bilanziert.

Die Differenz von 300 StP wird durch zukünftig wegfallende StP im Altstadtbereich erläutert.

Gleichzeitig wird in der Antwort auf unsere Frage vom 08.04.2022 nach der Zahl der aktuell vorhandenen öffentlich zugänglichen StP in der Altstadt erläutert, dass „eine Ermittlung der aktuellen Stellplatzdaten voraussichtlich erst ab QII 2024 vorliegen“ wird (Berichtsvorlage vom 15.05.2024, S. 21 ff.) Angesichts dieser unsicheren Datenbasis bezweifeln wir die Zuverlässigkeit der Zielgröße 1.400 StP und befürchten einen Abwägungsmangel.

2. Pilotphase kostenpflichtiges Angebot ab 05.07.2024

Umso mehr begrüßen wir die zum 05.07.2024 beginnende Phase der Bewirtschaftung von 410 StP (regensburg507 vom 01.07.2024)! Bei entsprechender Dauer ermöglicht diese Phase wenigstens ansatzweise eine Analyse, wie stark kostenpflichtige StP an dieser Stelle tatsächlich nachgefragt werden - und wie hoch das StP-Angebot hier künftig realistisch sein sollte.

Dementsprechend wird angeregt, Planung und Realisierung des Parkhauses durch das Stadtwerk so lange zu verschieben, bis diese Pilotphase abgeschlossen und ausgewertet ist!3. Ersatz von weggefallenen, bzw. wegfallenden Stellplätzen im Altstadtbereich

3. Ersatz von weggefallenen, bzw. wegfallenden Stellplätzen im Altstadtbereich

Die Notwendigkeit, bereits vor Jahren „weggefallene“ StP jetzt am Unteren Wöhrd zu ersetzen (z.B. die 360 seit 2014 nicht mehr vorhandenen, teilweise kostenpflichtigen, StP am ehem. Donaumarkt) wird vor dem Hintergrund der Verkehrs-/Mobilitätswende stark bezweifelt! Der Wegfall dieser StP hat offensichtlich nicht zu „chaotischen Verkehrsverhältnissen“ geführt; der Parksuch-Verkehr hat sich vielmehr elastisch auf das vorhandene StP-Angebot verteilt.

Gleichermaßen wird der 1:1-Ersatz künftig noch wegfallender StP bezweifelt!

Ein „stabiles Angebot“ von mIV-StP läuft u.E. den Zielen der Verkehrswende (z.B. Reduzierung des modal split-mIV auf 30%; s. Regensburg-Plan 2040) zuwider.

Vielmehr ist die Reduzierung von StP in der Altstadt anzustreben – unter Berücksichtigung der charakteristischen Nutzungsstruktur der Altstadt (Anwohner, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungsarbeitsplätze, Kultur ...)!

Die Reduzierung von StP ist auch eine der Erfolgskomponenten der - zweifelsfrei erforderlichen - zukünftigen deutlichen Attraktivierung des ÖPNV-Bussystems!

4. Anmerkung zum - widersprüchlichen - Ziel des Bebauungsplanes

Unter dem Aspekt Verkehrs-/Mobilitätswende ist die Formulierung im Planungsbericht (Begründung I.1: Anlass der Bebauungsaufstellung) „Da der Standort am Unteren Wöhrd aufgrund der Nähe zur Nibelungenbrücke und der sehr guten ÖPNV-Anbindung ideal ist, um hier Stellplätze in größerer Zahl in Form eines Parkhauses vorzuhalten, sollen hier insbesondere Beschäftigte der Innenstadt, Touristen und Innenstadtkunden parken.“ u.E. mindestens widersprüchlich:

Die Erwähnung der sehr guten ÖPNV-Anbindung suggeriert, dass es sich bei dem geplanten Parkhaus letzten Endes um eine P+R-Anlage handelt, von der aus dann die „letzte Meile“ mit dem ÖPNV bewältigt wird.

Gemäß geltender verkehrsplanerischer Meinung sollten P+R-Anlagen jedoch wesentlich weiter entfernt vom Stadtzentrum - am Stadtrand - situiert werden, um den mIV in die Stadtmitte wirksam reduzieren zu können.

Insofern ist zu befürchten, dass die Mobilitätsdreh Scheibe Unterer Wöhrd den erklärten Zielen der Verkehrswende zuwiderläuft.

5. Stadtgestaltung, Baugestaltung, Baumassen-Animation

Im Vergleich mit der Berichtsvorlage vom 19.11.2019 überrascht (und entsetzt!) die außerordentlich „lieblose“ Baumassen-/Baukörper-Animation in der aktuellen Berichtsvorlage. Auch wenn der Schwerpunkt für die Parkieranlage in Richtung „schnell und möglichst kostengünstig“ verschoben wurde, erfordert die städtebaulich prominente Lage an der Nibelungenbrücke eine sehr sorgfältige Baumassen- und Baukörpergestaltung!

Aus der Berichtsvorlage geht leider auch nicht hervor, ob und wie sich das Welterbe-Steuerungskomitee anhand der städtebaulichen Visualisierungen zur Einbindung in das Welterbe geäußert hat.

Es wird deswegen dringend angeregt, das Welterbe-Steuerungskomitee bei der weiteren Planung des Parkhauses entsprechend zu beteiligen.

Zusammenfassend und abschließend regt der Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V. an, das Bebauungsplanverfahren Nr. 279 „Mobilitätsdrehscheibe Untere Wöhrd“ so lange auszusetzen, bis belastbare Erkenntnisse aus der jetzt beginnenden Phase der Kostenpflichtigkeit vorliegen. U.U. könnten diese Erkenntnisse dazu führen, dass sich ein Parkhaus mit 1.400 StP am Unteren Wöhrd erübrigt. Sinngemäß wird angeregt, auch entsprechende Folgerverfahren zur Planung und Realisierung des Parkhauses bis zu diesem Zeitpunkt auszusetzen.

7. BUND Naturschutz, KG Regensburg Dr. Albrecht Muscholl-Silberhorn; Wassersprecher

In der Begründung zum Satzungstext wird unter Hydrologie darauf eingegangen, dass „...ein kleiner Teil des westlichen Geltungsbereiches im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau liegt...“ und das Planungsgebiet „...nahezu komplett als Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78 b Abs. 1. S 2 Nr. 1 WHG eingestuft ist ...“.

Es ist verwunderlich, wie unterschiedlich Stadt und Landkreis Regensburg nach dem aktuell abgelaufenen Juni-Hochwasser handeln! Der Landkreis Regensburg hat am 06. Juni 2024 die Anhörung zur "Festsetzung eines Überschwemmungsgebietes für den gesteuerten Rückhalteraum "Wörthhof"; Stadt Wörth an der Donau und der Gemeinde Pfatter, Landkreis Regensburg" eingeleitet. Ziel ist den Rückhalteraum für Extremhochwasser zu sichern und dort keine Bebauung zuzulassen.

Die Stadt Regensburg hat am 18. Juni 2024 die finale Anhörung des BBP BEBAUUNGSPLAN NR. 279 / MOBILITÄTSDREHSCHIEBE UNTERER WÖHRD eingeleitet. Im Stadtgebiet von Regensburg sollen nach den Unterlagen 27 000 m² im Hochwasserrisikogebiet überplant werden. Dort existiert über 10 000 m³ wertvollster Retentionsraum für Extremhochwasserereignisse. Und nun will man in diesen Raum hineinbauen. Genau für diese Extremhochwasserereignisse sollen ober- wie unterstrom von Regensburg Flutpolder Fläche von Bebauung freigehalten werden. Regensburg macht das Gegenteil: es will in diesen wertvollen Retentionsraum ein (noch dazu völlig überdimensioniertes) Parkhaus hineinbauen.

8. Robert Fischer, Kreisvorsitzender ÖDP Regensburg Stadt

Der Bau der „Mobilitätsdrehscheibe“ ist nichts Halbes und nichts Ganzes. Ursprünglich geplant, um den Verkehr zu kombinieren, wird es jetzt ein Parkhaus mit ganz wenigen Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs. Aus finanzieller Sicht baut die Stadt viel zu teure Parkplätze auf einem dafür unpassenden Platz.

Möchte man die Verkehrsreiche B15 entlasten, muss man den Verkehr schon mittels P&R-Konzepte an der Donau-Arena und vor dem Pfaffensteiner Tunnel abfangen. Dann wäre übrigens auch eine Sallerner Regenbrücke unnötig.

Laut Stadtverwaltung sind bis zu 50 % der jetzigen Autos auf der vorhandenen Parkfläche Dauerparker. Durch die jetzt stattfindende 24h Parkbeschränkung und durch die Erhebung von Parkgebühren, löst sich das Problem vermutlich sowieso von selbst.

Es droht mit der „Mobilitätsdrehscheibe“ das nächste Millionengrab nach dem Parkhaus am Tech-Campus, das eine maximale Auslastung von 10 % vorzuweisen hat. Das Geld ist woanders besser aufgehoben.

9. Zusammenfassung / Apell

Die aktuelle Planung ist der falsche Weg! Sie ist geeignet der Stadt Regensburg nachhaltigen Schaden zuzufügen.

Bitte stoppen Sie (Stadtrat/Verwaltung) das Bebauungsplanverfahren Nr. 279 „Mobilitätsdreh-scheibe Untere Wöhrd“ umgehend und rechtlich verbindlich. Entwickeln Sie zusammen mit der Bürgerschaft eine nachhaltige Lösung; im Interesse der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Regensburg. Die aktuelle Planung ist der falsche Weg!

Für die Zusammenstellung

Gez.

Raimund Schoberer