

Bund Naturschutz, Kreisgruppe Regensburg, Dr.-Joh.-Maier-Str. 4, 93049 Regensburg

Stadt Regensburg  
Postfach 11 06 43  
93019 Regensburg  
[stadt\\_regensburg@regensburg.de](mailto:stadt_regensburg@regensburg.de)  
[stadtplanungsamt@regensburg.de](mailto:stadtplanungsamt@regensburg.de)

Regensburg, 01.10.2025

**Betreff:** Beteiligung 76. Änderung FNP und BEBAUUNGSPLAN NR. 279 / MOBILITÄTSDREHSCHEIBE UNTERER WÖHRD / Termin 02.10.2025

**Siehe:** <https://sds.regensburg.de/public/download-shares/4DHHn0MU5xeBAFvQTZL8v7mtaZFlbiko>  
<https://sds.regensburg.de/public/download-shares/Yvis0PNEVzjujJ9uUpEmQPhLWHw3tB>

Anlagen:

1. Zitate aus den Planungsunterlagen / z.T. kommentiert
2. Mail an Stadt Regensburg / Stadtplanungsamt vom 02.02.2025
3. Präsentation „Parkplatzüberangebot im Süden Regensburgs“

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein breites Bündnis von Organisationen setzte sich 2024 gegen die 76. Änderung des FNP und den BEBAUUNGSPLAN NR. 279 / MOBILITÄTSDREHSCHEIBE UNTERER WÖHRD mit Nachdruck ein. Der BUND Naturschutz, Kreisgruppe Regensburg, hatte mit Schreiben vom 17.07.2024 Stellung genommen ([BN Stellungnahme 19.07.2024](#)). Dessen Inhalt besitzt weiterhin über weite Strecken Gültigkeit, selbst wenn der Kritikpunkt des damals über alle Maßen geplanten Baurechts bis fast direkt hin zur Donau im überarbeiteten Bebauungsplan nicht mehr zutrifft.



Abb.1 Demonstration des Aktionsbündnisses am 09.06.2024

Kreisgruppe Regensburg  
Stadt u. Landkreis  
1. Vorsitzender:  
Raimund Schoberer

Geschäftsstelle  
Dr.-Johann-Maier-Str. 4  
93049 Regensburg  
Tel.: 0941/23090 – Fax: 23092

Konto der Kreisgruppe  
Nr. 250795  
Sparkasse Regensburg  
BLZ 750 500 00



Landesverband  
des Bund für  
Umwelt und Naturschutz  
Deutschland e.V. (BUND)

Der Stadtrat hatte 2024 Dank dieser massiven öffentlichen Proteste der Zivilgesellschaft erkannt, dass der finale Satzungsbeschluss auf Basis der 2024 im Verfahren ausgelegten Unterlagen nicht zielführend ist und wegen der vielen Eingriffe in Umweltschutzgüter wie auch Fehlern im Verfahren wohl auch vor Gericht angegriffen werden könnte. Er hat -trotz schon getätigter Auftragsvergabe des Parkhauses noch im laufenden Beteiligungsverfahren und ohne Satzungsgrundlage- am **17.09.2024** den Beschluss gefasst, u.a. die Planungsziele (Reduzierung Baumasse) deutlich zu ändern, eine Bedarfsermittlung für das Parkhaus durchführen zu lassen und eine Verkehrsberuhigung der Altstadt voranzubringen. Das werten wir als großen Erfolg.

Leider sehen wir aber, dass weiterhin mit hoher Geschwindigkeit und ohne öffentliche Diskussion mit der Stadtgesellschaft die Parkhauspläne am Unteren Wöhrd seitens der Verwaltung Richtung massivem Baurecht vorangetrieben werden, wohingegen eine umfängliche Verkehrsberuhigung der Altstadt bei weitem nicht in trockenen Tüchern ist und auch noch nicht Fahrt aufgenommen hat. Die aktuelle Beruhigung der Obermünsterstraße wurde im Zusammenhang mit dem Parkhaus am Petersweg vor über einem Jahrzehnt versprochen und zeigt, wie lange sich dieser Prozess hinzieht. Bäumchen in Pflanzkübeln sind dort auch keine dauerhafte und angemessene Lösung.

Wenn einmal das Parkhaus am Unteren Wöhrd verwirklicht sein sollte, ist -analog Parkhaus Petersweg- zu befürchten, dass die Verkehrsberuhigung der Altstadt aus vielfachen Gründen (fehlende Finanzmittel, Widerstand vor Ort, Sparten, ...) auf die „lange Bank“ geschoben wird. Es wäre angebracht, dass die Stadt zunächst mit der Verkehrsberuhigung der Altstadt zumindest in größeren Teilen in Vorleistung geht.

Die nun vorliegenden Unterlagen sehen weiterhin ein sehr großes und teures Parkhaus am falschen Platz vor. Der Slogan „Fehl am Platz für 18 Mio. EUR“ trifft weiterhin zu. Es besteht schlichtweg kein Bedarf für ein weiteres Parkhaus. Ein inakzeptabler und dauerhaft teurer Leerstand wäre vorprogrammiert und würde die Stadt finanziell stark belasten. Mit einem professionellen und integralen Parkplatzmanagement hingegen könnte der Bedarf auch bei Spitzenbelastung innenstadtnah ohne weiteres Parkhaus gedeckt werden.

Auch wird das Ziel „mehr Bäume, mehr Erholung, mehr Klimaschutz zentral in der Stadt“ am Unteren Wöhrd weiterhin verfehlt. Es wird selbst nach neuer Planung außerhalb des Parkhausbereiches auf dem Areal gebaut, versiegelt und gerodet, und somit werden wichtige Schutzgüter für Mensch und Umwelt im zentralen Stadtbereich negativ beeinflusst. Eine „Verrechnung“ mit verbessernden Maßnahmen im historischen Altstadtbereich, deren Umsetzungsumfang und -horizont weithin unklar ist, ist u.E. gerade bei diesen Schutzgütern (Klima, Erholung, Naturerhalt) nicht statthaft und zulässig; gerade vor dem Hintergrund des immensen Klimawandels, der die Stadt Regensburg im besonderen Maße treffen wird.

**Wir lehnen daher ein Parkhaus wie auch FNP-Änderung und BBP am Unteren Wöhrd weiterhin ab, sehen weiterhin deutliche Planungsmängel und begründen dies im Detail wie folgt:**

### **1 Informelles vorgeschaltetes Beteiligungsverfahren:**

Auf dem Stadtratsbeschluss vom 17.09.2024 aufbauend wurden durch die Verwaltung vier nicht öffentliche „Planungabstimmungstermine“ durchgeführt und dabei auch die Altstadtberuhigung thematisiert. Die Altstadtberuhigung für KFZ begrüßen wir ausdrücklich und hoffen auf eine möglichst umfängliche und zeitnahe Umsetzung.

Leider wurden uns und wohl auch den anderen Teilnehmenden (insb. Stadträte, Verwaltung, Verbände nach unklaren Auswahlkriterien) nie ein Protokoll dieser Termine zu Verfügung gestellt. Eine breitere Stadtgesellschaft und deren verbandliche Vertreter konnte nicht teilhaben. Pressevertreter waren gleichfalls nicht eingeladen. Der BUND Naturschutz hat bei diesen Terminen deutliche Kritikpunkte, aber auch Verbesserungsvorschläge eingebracht. Unter anderem wurde nach dem Termin am 28.01.2025 eine E-Mail an Vertreter des Stadtplanungsamtes gerichtet, dessen Wortlaut in Anlage 2 nachgelesen werden kann.

**Wir sehen in diesem Vorgehen einen wesentlichen Planungsmangel, der sich auf vorliegende Planung auswirkt.**

### **2 Das Verfahren entspricht wohl nicht den rechtlichen Vorgaben**

Schon vor bzw. während der öffentlichen Beteiligung im Jahr 2024 wurden in erheblichem Umfang Bauleistungen vergeben; ohne Bebauungsplan, ohne Baureife und ohne Baubescheid. Die aktuelle Situation ist unklar. Dadurch können im Bauleitplanverfahren eingegangene Einwendungen sowohl von der Verwaltung wie auch später vom Stadtrat u.U. nicht mehr neutral bewertet werden, da der Stadt Regensburg bzw. ihrer Tochter "das Stadtwerk Regensburg GmbH" wohl Regressforderungen drohen, wenn nicht im Sinne der (intransparenten) Absprachen mit den Bauträgern entschieden wird. Das Verfahren kann dadurch u.U. nicht mehr neutral geführt werden. Eine öffentlich nachvollziehbare Aufarbeitung des Vorgangs vermissen wir und fordern hier Transparenz.

**Wir sehen hier u.U. die Gefahr, dass das Verfahren nicht den rechtlichen Vorgaben entspricht, und fordern Transparenz.**

### **3 Kritikpunkt: Klimaschädliche Planung / Verlust von innerstädtischem „Grün“**

Aktuell fortgeschriebene Klimamodelle (siehe: [http://extremwetterkongress.org/wp-content/uploads/2025/09/EWK2025\\_PM2\\_25092025-1.pdf](http://extremwetterkongress.org/wp-content/uploads/2025/09/EWK2025_PM2_25092025-1.pdf) ) sagen, dass bereits 2050 ein globaler Temperaturanstieg um 3°C erreicht sein könnte. Für Deutschland bedeutet das einen Temperaturanstieg, der weit über diese Schwelle hinausgeht! Es gibt regionalisierte Berechnungen für Regensburg, dass es im Zeitraum 2021-2050 an 250 Tagen Tageshöchsttemperaturen über 35°C haben soll. Zum Vergleich: Im Zeitraum 1961-1990 gab es in Regensburg 1 Tag und im Zeitraum 1991-2020 46 Tage mit über 35°C. Wir haben es somit in den nächsten Jahren mit einem immensen Anstieg lebensbedrohlicher Hitzetage (>35°C) zu tun. Regensburg braucht mehr und nicht weniger Grün, mehr Klimavorsorge und weniger Beton und Versiegelung.

Im Bebauungsplan und in der Änderung des Flächennutzungsplans wird von Erhalt der Bäume „soweit möglich“ geschrieben. Dies sehen wir als Freibrief für Baumfällung „nach Bedarf“ an. Unsere Anregungen zu „mehr Grün“ wurden nicht aufgegriffen. Im Gegenteil: Wir stellen auch fest, dass zwar etwas „Grün“ am und auf dem Parkhaus gegeben sein wird; die restliche Fläche weist nach den Planungen aber -ohne Not- einen Grünverlust auf. Sie soll offensichtlich auch bis auf die südlichen Randbereiche versiegelt werden. Das Frei- und Grünflächenkonzept wird in wenigen Sätzen abgehandelt (Kap. 3.5 der Begründung)

Wie erfolgreich die geplante Fassadenbegrünung des Parkhauses selbst sein wird, kann erst in einigen Jahren beurteilt werden. Es gibt leider viele Beispiele, dass derartige Begrünungen auf dem Papier eindrucksvoll erscheinen, sich in der Realität aber vielfach nicht etablieren können.

Als BUND Naturschutz stellen wir daher eine überaus große Ignoranz gegenüber den Belangen „Grün und Klima“ fest. Auf der einen Seite werden hochtrabende, von Bundesbehörden geförderte Studien wie „KLAR“ bespielt; wenn es aber ganz konkret in BBP-Verfahren darum geht, Klima und Grün auch nur ansatzweise angemessen zu behandeln und zu fördern, sehen wir leider keine Umsetzung.

Dabei bietet gerade diese Fläche ein ungeheures Potential für mehr Grün, Klima und Erholung. Es handelt sich um eine einzigartige und wertvolle Donau-Insel entlang der grünen und blauen Flussachsen. Hier hat man die einmalige Chance einer wenig kostenintensiven Aufwertung. Die Aussage im informellen Planungsprozess von Frau Oberbürgermeisterin, dass man -sollte in Zukunft Parkraum nicht mehr so benötigt werden- ja schrittweise mehr Grün vorsehen könne, wurde ebenfalls in keiner Weise als Zielaussage aufgegriffen; das „Langfristziel“ mit Schiffsanlegern hingegen schon.

Vorschlag für eine parkplatzfreie Gestaltung (© Grafik von Astrid Schnell) :



Abb. 2: Langfristvision des BUND Naturschutz: Stadtpark in städtebaulicher Achse zum gegenüberliegenden Villa-Park als Aufwertung für Naherholung, Klima, Umwelt und Biodiversität.

**Wir fordern 100% Baumerhalt und eine „Grün+“ Planung und sehen wesentliche Planungsdefizite in Bezug auf eine notwendige Klimaresilienz und Nachhaltigkeit.**

#### **4 Geplanter Schiffsanleger: negative Auswirkung auf Anwohner, Erholungssuchende und Lindenallee**

Im Bebauungsplan wird die alte Planung für einen weiteren Schiffsanleger aufgegriffen. In einem Grundsatzbeschluss des Stadtrats wurde 2011 das Entwicklungskonzept "Personenschiffahrt Regensburg 2020" verabschiedet (<https://www.regensburg.de/fm/121/entwicklungskonzept-personenschiffahrt-regensburg-2020-grundsatzbeschluss-stadtrat-20122011.pdf>) In den folgenden Jahren kam es immer wieder

zu Diskussionen bzgl. Lärmbelastigung, Luftverschmutzung und Müllproblematik im Zusammenhang mit den Flusskreuzfahrtschiffen und insbesondere mit der Anzahl deren Anlandungen und der damit verbundenen Belastung für Einheimische. „Nur zwei von insgesamt 58 unter deutscher Flagge registrierten Kabinenschiffen behandeln nach Informationen der Bundesregierung ihre Abgase nach und reinigen sie. ... Entsprechend hoch sind die Werte von Stickoxiden (NO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub>) und Feinstauben.“ (siehe: <https://www.br.de/nachrichten/bayern/faktenfuchs-wie-klimaschaedlich-ist-die-flussschiffahrt,RcVYpLg> ). Auch wurde 2015 versprochen die Anzahl dieser Schiffe auf 1400 pro Jahr zu begrenzen (siehe Bericht <https://www.regensburg-digital.de/buergermeisterin-verspricht-obergrenze-fuer-kreuzfahrtschiffe/28062017/> und <https://www.regensburg-digital.de/ein-lobby-tag-fuer-flussriesen/31102019/> ).

Wenn man sich die derzeitige Situation an den Anlegestellen am Marc-Aurel-Ufer betrachtet, wie die Schiffe logistisch versorgt werden und der Personentransport erfolgt, **so kann man sich nicht vorstellen, wie dieser Verkehr auch im Planungsgebiet erfolgen soll, ohne weitere Bäume zu fällen und die Lindenallee in ihrem Charakter zu zerstören.** Auch ist zu befürchten, dass mit der zusätzlichen Anlegestelle die Anzahl der Anlandungen mit allen negativen Folgen für die Stadtgesellschaft weiter steigen wird.

**Wir sehen die Thematik „Schiffsanleger“ in vorliegenden Unterlagen nicht hinreichend dargestellt und fordern deshalb, die Thematik aus dem FNP wie BBP zu streichen und in einem eigenem Verfahren durchzuführen.**

#### **5 Kritikpunkt: Der Bedarf wird hier nicht nachgewiesen; er existiert auch nicht.**

Als BN sehen wir keine Notwendigkeit für ein weiteres Parkhaus – noch dazu am falschen Platz. Das gewichtigste Argument bleibt der fehlende Bedarf.

Für uns ist auf Grundlage der Unterlagen keine wirkliche Bewertung möglich, ob die Bedarfserhebung fachlich trägt. Aus unserer Sicht ist das unwahrscheinlich:

- Die Erfassung der Belegung im Erhebungszeitraum mit Ticketpreisen von 1€/12 Stunden bzw. 2€/24 Stunden erscheint uns sehr fragwürdig. Eine Preisgestaltung für das geplante Parkhaus auf dieser Basis wird ein signifikant großer Zuschussposten für die Stadt. Aber anscheinend spielt das bei dieser Planung auch im Jahre 2025 keine Rolle. Das Verkehrsgutachten mit Prognose enthält selbst den Hinweis: „Bei den in diesem Gutachten abgeschätzten Verkehrsmengen handelt es sich um die mathematisch errechneten, ungerundeten Datensätze. ...Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass diese Berechnungen im Falle einer Aktualisierung oder Fortschreibung der Grundlagedaten (konkrete Stellplatzanzahl, Tarifangebot, Nutzergruppenverteilung) im weiteren Planungsverlauf ebenfalls aktualisiert werden müssen.“ Gerade bzgl. Tarifangebot gab es -soweit wir erkennen konnten- keine Sensibilitätsanalyse.
- Wir gehen davon aus, dass das Parkhaus -selbst bei einer hoch subventionierten Preisgestaltung, welche die städtische Finanzlage eigentlich nicht hergibt- nicht als einziges Parkhaus am Ende weitgehend leer stehen wird, da die Verwaltung bei Ihrer Bedarfserhebung viele Parkhäuser in der Innenstadt nicht berücksichtigt hat:
  - Zum Beispiel die Arcaden ("ca. 1.600 günstige Parkplätze"; <https://www.regensburg-arcaden.de/service/anfahrt/parken/anfahrt/>), das – preislich weniger attraktive - Castra Regina Center ("Gesamtstellplätze 400"; <https://www.mein-contipark.de/de/parken/regensburg/tiefgarage-hauptbahnhof-castra-regina-center-p5/>) und das Dallmeier-Parkhaus ("200 Parkplätze"; <https://www.parkopedia.de/parken/garage/dallmeier/93047/regensburg/>). Das allein sind ca. 2.200 Parkplätze in der Innenstadt, die bei der städtischen Planung keine Rolle spielen – und die-

se Auflistung ist keineswegs vollständig! Auch nicht zu vergessen, dass das DEZ räumlich näher am geplanten Parkhaus liegt als die Altstadt.

- Dass es sich um private Anbieter handelt (bzw. bei den Uniparkplätzen um staatliche), spielt für die Parkplatzsuchenden keine Rolle – solange Preis und Zugänglichkeit stimmen. Politik und Verwaltung müssen die städtische Gesamtsituation im Blick haben und bei Bedarf bürgerfreundliche Absprachen mit den Anbietern treffen. Ein Parkplatzüberangebot allein aufgrund ungelösten Kompetenzgerangels wäre dagegen kaum vermittelbar!
  - Die Altstadtfreunde kommen in ihrer Stellungnahme von 2024 ( <https://www.altstadtfreunde-regensburg.com/post/stellungnahme-zum-bebauungsplan-nr-279-mobilit%C3%A4tsdrehscheibe-unterer-w%C3%B6hrd> ) noch auf deutlich mehr Parkplätze in der Innenstadt, die bei der städtischen Planung keine Rolle spielen.
  - Eigene aktuelle Recherchen gehen noch weit über die Erkenntnisse der Altstadtfreunde hinaus (s. Anlage 3) und lassen eine enorme Überkapazität erkennen, die in den letzten Jahren ohne Not zulasten des Steuerzahlers geschaffen wurde.
- Auf der öffentlichen Vorstellung des Projekts im Zusammenhang mit der Altstadtberuhigung am 19.09.2025 kam aus der Bürgerschaft der Hinweis, dass am neuen Jahnstadion bereits ein sehr günstiger (1 €) und mit einem kostenlosen Shuttlebus gut und schnell an die Innenstadt angebundener Großparkplatz (10 ha) existiert. Darauf erwiderte die Oberbürgermeisterin, dass dieses Angebot leider nicht angenommen wurde. Ist also dies die Lösung: Aufgrund eines nicht angenommenen Angebots probiert man es halt an anderer Stelle noch einmal? Und wenn es dort auch nicht klappt, baut man ein weiteres Parkhaus an wieder anderer Stelle? Dieser Denkansatz ist schlichtweg unverantwortlich! Müsste man nicht alles daransetzen, dass ein bereits bestehendes Angebot zum Erfolg geführt wird? Und liegt die mangelnde Akzeptanz nicht vielleicht einfach darin, dass aufgrund des bestehenden Überangebots schlichtweg kein Bedarf besteht?
  - Sollte das Parkhaus am Unteren Wöhrd wider Erwarten ein Erfolg sein: Induzierte dann ggf. ein sehr günstig gelegenes, preiswertes Parkhaus nicht zusätzlichen MIV? Genau das soll doch auch aus Sicht der Stadtplaner unbedingt verhindert werden!
  - Statt eine zweistellige Millionensumme mit permanenten Folgekosten in ein neues, dann wohl fast leerstehendes Parkhaus zu investieren, sollten (bescheidenere) Finanzmittel lieber dafür genutzt werden, in den altstadtnahen Parkhäusern ein einheitliches, kundenfreundliches Tarif- und Parkleitsystem zu etablieren und deren Vernetzung zu optimieren. Gute Systeme dafür existieren und sind erprobt (z.B. Firma Wemolo: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-wemolo-parken-start-up-li.3292452> ).

**Vor dem Hintergrund der schwierigen Haushaltslage, der Umweltbelastungen, welche mit dem Bau des Parkhauses verbunden sind, und des unklaren Bedarfs, fordern wir zunächst die von uns aufgezeigten Alternativen zu prüfen und umzusetzen.**

## **6 Unzulängliche Darstellung**

Jede vernünftige Planeingabe für ein Einfamilienhaus enthält eine graphische Ansicht. Für das Parkhaus im öffentlichen Raum, direkt an der Grenze zum Weltkulturerbe und gegenüber der Königlichen Villa gab es dafür offenbar keinen Anlass. Es sei hier noch einmal auf den bedenklichen Umstand hingewiesen, dass der Bau dieses Parkhauses unbekanntem Aussehens ohne gültigen Satzungsbeschluss bereits beauftragt wurde und in Teilen begonnen hatte, bevor er durch den Stadtrat vorübergehend gestoppt wurde. Seitdem erfolgte -soweit wir erkennen kön-

nen- keine transparente Aufarbeitung u.a. zum Sachstand der dadurch entstandenen Kosten. Erstaunlich ist auch, dass der Stadtrat -soweit wir erkennen können- hier nicht seiner Kontrollfunktion nachkommt, geschweige denn die Öffentlichkeit informiert wird.

Erst am 19.09. wurde auf dem Rathausplatz ein vorläufiger fotorealistischer Entwurf ausgehängt (s.u.), der in Bezug auf Bäume und Grün unrealistisch wirkt. Dargestellt ist ein nach wie vor riesiges Parkhaus, dessen obere Stockwerke die Nibelungenbrücke weit überragen. Dies sei der angebliche „Kompromiss“ gegenüber dem Vorläufer-Entwurf (Zitat OBin am 19.09.2025). Und warum fehlen die Abbildungen in den offiziellen Planungsunterlagen? Sollte dort die faktische „Monströsität“ des Entwurfs verschleiert werden?



Abb. 3: Aushang auf dem Rathausplatz am 19.09.2025

**Wir sehen im Fehlen der am 19.09.2025 ausgehängten Ansichten einen wesentlichen Planungsmangel im Verfahren.**

## **7 Verkehrsberuhigung in der Altstadt:**

Wir stellen fest, dass -obwohl es sich um eine „Mobilitätsdrehscheibe“ handelt und sich das informelle Beteiligungsverfahren hauptsächlich um die „Verkehrsberuhigung in der Altstadt“ gedreht hat- dieser Bezug im Satzungstext und in der Begründung nicht bzw. nur rudimentär behandelt wird. Zufall oder Absicht? Wir sind der begründeten Überzeugung, dass diese Verkehrsberuhigung ohne Kompensationsmaßnahmen in Form eines Parkhauses vollumfänglich erreicht werden kann – der gestalterische Wille vorausgesetzt.

**Wir fordern, die Verkehrsberuhigung der Altstadt im Gleichschritt und auf gleicher satzungsrechtlicher Ebene mit hinreichender Tiefe zu behandeln, um die Umsetzung -auch rechtlich- zu sichern.**

## **8 Die Planung steht im Gegensatz zur geplanten Verkehrswende**

Der Verkehr soll sich Richtung Umweltverbund verschieben. Dies steht auch im Regensburg Plan 2040. Der Bau eines weiteren Parkhauses fördert dagegen weiter den MIV. Das Parkhaus wird das Verkehrsaufkommen an der DEZ-Kreuzung weiter erhöhen. Diese Kreuzung ist nicht nur für den MIV belastend, sondern auch für den Fuß- und Radverkehr, der hier bereits durch unterbrochene Fahrbahnquerungen und kurze Grünphasen beeinträchtigt ist. Die Nibelungenbrücke als eine Hauptachse des Busverkehrs in Stadt und Landkreis und die anschließenden Knotenpunkte sollte nicht durch weiteren Autoverkehr belastet werden. Insbesondere im Hinblick auf die „Super-Busse“, die derzeit für diese Achse geprüft werden, ist weiterer Kfz-Verkehr nicht zielführend.

**Wir fordern eine Planung im Einklang mit den Zielen der Verkehrswende.**

## **9 Die Planung und Umsetzung bedeuten zu hohe Kosten.**

Finanziell ist das geplante Vorhaben nicht vermittelbar und wohl nicht zulässig. Der städtische Haushalt ist ausgereizt. Die Regierung der Oberpfalz hat als Rechtsaufsichtsbehörde der Stadt „Sparen“ verordnet (siehe: <https://www.regensburg.de/rathaus/staedtische-finanzen/haushalt-2024>). Hier soll der MIV mit einem zweistelligen Millionenbetrag gefördert werden, wohingegen bei der Umsetzung von Maßnahmen z.B. für den Radverkehr auf die schlechte Haushaltslage verwiesen wird. Der Steuerzahler finanziert erst das Parkhaus mit 18 MIO. EURO. Die Kosten pro Stellplatz von 40 000 EUR und die laufenden Betriebskosten können nur geringfügig mit den Parkeinnahmen refinanziert werden. Die restliche Finanzierung geht dann zu Lasten des Steuerzahlers auf viele Jahre. Diese Verlustrechnung gilt es abzulehnen.

## **10 Nullvariante: Notwendigkeit der Planung zweifelhaft:**

Wir fragen uns, was so fundamental gegen die Null-Variante (Kap. 3 der Begründung; siehe nachstehenden Textblock) spricht, dass man sich als Stadt dagegen entscheiden und einen zweistelligen Millionenbetrag in die Hand nehmen will, mit Risiken für die Lebensqualität (Klimawandel, MIV-Verkehr in die Stadt ziehen), das Stadtbild und für die Finanzlage der Stadt? München und Ingolstadt haben laut Medienberichten sehr große Schwierigkeiten einen rechtmäßigen Haushalt aufzustellen, und die Aussichten scheinen sich dort in den nächsten Jahren noch weiter zu verschlechtern. Regensburg scheint dagegen Geld für Bau und Betrieb nicht nur eines Parkhauses am Unteren Wöhrd, sondern auch an der Nordgaustraße zu haben.

## **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung /**

### **Nullvariante**

#### **Mensch**

Bei Nichtdurchführung der Planung wird keine Errichtung einer Mobilitätsdrehscheibe in Form eines Baukörpers (Parkhaus mit zusätzlichen Mobilitätseinrichtungen) errichtet. Zusätzliche Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffen erfolgen nicht.

#### **Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Die Lebensraumfunktion des Untersuchungsgebietes für Pflanzen und Tiere bleibt unverändert erhalten.

#### **Boden**

Bei Nichtdurchführung der Planung wird das Planungsgebiet weiterhin als Parkplatz genutzt. Zusätzliche Versiegelungen finden nicht statt.

#### **Fläche**

Bei Nichtdurchführung der Planung wird das Planungsgebiet weiterhin als Parkplatz genutzt. Ein Flächenverbrauch findet nicht statt, wobei die Nutzung als Parkplatz bereits vorhanden ist.

#### **Wasser**

Die Schotterflächen werden nicht versiegelt und stehen weiter zur Versickerung von Niederschlägen und Oberflächenwasser zur Verfügung.

#### **Klima und Luft**

Lokalklimatisch bleibt die Kaltluftfunktion auf umliegende Stadtgebiete unverändert, die jedoch nur einen eingeschränkten siedlungsklimatischen Effekt hat. Auch bleibt die Wärmebelastung sowie die lokale Immissionssituation durch Verkehr weitgehend unverändert.

#### **Landschaft**

Die Platanen werden nicht gefällt und die Blickbeziehungen von der Altstadt werden nicht beeinträchtigt.

#### **Kultur- und Sachgüter**

Das vorhandene Bodendenkmal bleibt unverändert und wird nicht durch Eingriffe in den Untergrund verändert oder zerstört.

*Abb. 4: Auszug aus der Begründung zum Bebauungsplan (Kap.3)*

**Aus Sicht des BUND Naturschutz ist die 0-Variante nachhaltiger als die vorgelegte Planung.**

**Gerne verweisen wir auch auf unsere Stellungnahme von 17.07.2024.**

**Die vorliegende Stellungnahme werden wir veröffentlichen und hoffen darauf, dass im Stadtrat die Argumente aufgegriffen werden und das Parkhaus „Fehl am Platz für 18 Mio. EUR“ keine Zustimmung findet. Die Altstadtberuhigung bedarf dieser Planung nicht.**

Regensburg den 01.10.2025

Gez.

Raimund Schoberer  
BUND Naturschutz in Bayern e.V.  
1. Vorsitzender Kreisgruppe Regensburg

Dr. Albrecht Muscholl-Silberhorn  
BUND Naturschutz in Bayern e.V.  
Stell. Vorsitzender Kreisgruppe Regensburg

**Zitate aus BBP / FNP; mit Kommentaren des BUND Naturschutz:**

- **FNP:** 2,7 Hektar Plangebiet <> **BBP:** 2,2 Hektar?
- **FNP1.3.1.:** Das Änderungsgebiet ist im Flächennutzungsplan 1983/84 als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sport und Parkanlage dargestellt.

**Kommentar BUND Naturschutz:** Die Schutzwürdigkeit in Hinblick auf Grün und Klima wurde 1983/1984 besser erkannt und gewürdigt als im Jahre 2025 mit dem Wissen, dass der Klimawandel sich dramatisch beschleunigt und Grün und Klima wichtig werden muss. Die Stadt muss in dieser Hinsicht sowohl am Unteren Wöhrd als auch im Altstadtbereich handeln.

- **FNP 1.9:** „... Laut Freiflächenentwicklungskonzept der Stadt Regensburg bilden die Wöhrde bzw. Donauinseln vielfältige Aufwertungs- und Entwicklungspotentiale hinsichtlich neuer Grünverbindungen, Brückenschlägen und Verbesserungen der Zugänglichkeit zum Wasser. Sie sollen das grüne Pendant zur Altstadt darstellen und eine der wichtigsten Erholungsfunktionen im Stadtgebiet bilden. ... Da an dieser Stelle die Altstadt von Verkehr entlastet werden soll, rückt diese Funktion zugunsten der Verbesserung der Altstadt insbesondere auch mit Begrünung und kleinen Freiflächen in den Vordergrund und steht der Zielsetzung im Freiflächenentwicklungskonzept nicht entgegen....“

**Kommentar BUND Naturschutz:** Wie und in welchem Umfang die Altstadt vom Verkehr entlastet wird, ist nicht verbindlich geregelt. Die gegenseitige „Verrechnung“ ist u.E. nicht zulässig.

- **FNP 2.0:** „...Der rechtsgültige Flächennutzungsplan vom 31.01.1983 in der Fassung vom 02.09.2019 stellt für das Änderungsgebiet Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sport und Parkanlage dar. Mit der Änderung des Flächennutzungsplanes soll ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Parkierungsanlage und ergänzende Nutzungen im Bereich Mobilität und Logistik (SOP) dargestellt werden.“

**Kommentar BUND Naturschutz:** Es ist unklar, was und in welchem Umfang unter „ergänzende Nutzungen insbesondere für Logistik“ zu verstehen ist.

**FNP 3.2:** „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.“

**Kommentar BUND Naturschutz:** Geht das Parkhaus zu Lasten des ÖPNV und fördert den MIV, da zusätzlicher MIV-Parkraum angeboten wird?

- **FNP 3.2:** „Am Donaunordufer im Bereich des ehemaligen Winterhafens soll langfristig außerdem ein neuer Schiffsanleger errichtet werden, der insbesondere den Ausflugsschiffen zum Anlegen nach 22 Uhr dienen solle. Dieser Anleger erfordert eine funktionierende, aber auch qualitätsvolle Infrastruktur mit ausreichend Stellplätzen für Pkw und Busse, sowie Toi-

letten, eine Taxenvorfahrt, sowie Strom und Wasseranschlüssen, da die derzeitige Situation den Ansprüchen auf längere Sicht nicht gerecht wird.“

**Kommentar BUND Naturschutz:** Wird dem schon vorgebaut bzw. mit Festlegung im FNP quasi schon „genehmigt“, dass im Bereich mit weiteren Baumfällungen incl. Eingriffen in die Lindenallee gerechnet werden muss? Laut BBP sollten die nicht schon zur Fällung vorgesehenen Bäume „soweit möglich“ erhalten werden.

- **FNP3.4:** „Auf der aktuell vorhandenen Parkplatzfläche befinden sich geschützte Bäume (Platanen). Südlich an den Planbereich schließt eine wertvolle Lindenallee an, die aktuell den vorhandenen Parkplatz vom Donauufer abgrenzt (Biotop R-1150-001). Diese Lindenallee setzt sich am westlichen Rand des Planungsbereiches (anschließend an die Häuser Am Winterhafen) fort. Südlich dieser Lindenallee befinden sich, ebenfalls außerhalb des Geltungsbereiches, großflächige, teilweise naturnahe Ufergalerien und Auengehölze. Diese gehören zu einem der größten weitgehend zusammenhängenden Biotope (Biotop R-1042-026) im Stadtgebiet, welches vom Ablaufbecken der Staustufe Pfaffenstein im Westen bis Schwabelweis im Osten verläuft. Auf dem Grundstück der Wöhrdstraße 60 (Jugendherberge) stehen weitere sehr wertvolle Bäume, darunter biotopkartierte Linden und Pappeln (R-1305-001). Alle genannten Bäume sind in einem altersgemäß guten Zustand und ortsbildprägend. All diese Strukturen sollen bei der weiteren Planung geschützt und **weitgehend erhalten** werden.“

**Kommentar BUND Naturschutz:** Forderung: All diese Strukturen sind zu erhalten. Baum und Grün sind prioritär zu sehen.

- **Landesentwicklungsprogramm Bayern:**  
„1.3.2 Anpassung an den Klimawandel: (G) In allen Teilräumen, insbesondere in verdichteten Räumen, sollen klimarelevante Freiflächen wie Grün- und Wasserflächen auch im Innenbereich von Siedlungsflächen zur Verbesserung der thermischen und lufthygienischen Belastungssituation neu angelegt, erhalten, entwickelt und von Versiegelung freigehalten werden.  
7.1.1 Erhalt und Entwicklung von Natur und Landschaft: (G) Natur und Landschaft sollen als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden.“

**Kommentar BUND Naturschutz:** Den Vorgaben des LEP wird diametral entgegengesetzt gehandelt.

**BBP 4.1** „Ebenfalls sind untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen, die dem Nutzungszweck der in dem Sondergebiet gelegenen Grundstücke oder dem Sondergebiet selbst dienen und die seiner Eigenart nicht widersprechen, zulässig. Hierzu zählen z.B. der Parkierungsanlage zugeordnete Betriebsleiterräume, Aufsichtszentrale sowie Hausmeisterräume. Für diese Nutzungen sind die entsprechenden Nebennutzungen in Form von Pausen- und Sanitärräumen für die Mitarbeiter sowie Lagerräume (Facility Räume und Putzräume) ebenfalls zulässig. Diese Festsetzung ermöglicht die erforderlichen Nebenanlagen, die für den Betrieb der Parkierungsanlage notwendig sind und sichert deren autarken Betrieb.“

**Kommentar BUND Naturschutz:** Die Nebenanlagen sind nicht näher definiert bzw. nicht klar ab- und eingegrenzt. Was ist genau wo und wie in welchem Umfang geplant?

**BBP 4.12:** „Durch die Konzentration von Stellplätzen an dieser Stelle können andere Bereiche z.B. in der Altstadt langfristig von Stellplätzen befreit werden und stattdessen Begrünungen erfolgen, die sonst nicht möglich gewesen wären. Auf eine Mindestbegrünung der Stellplätze durch Bäume wird daher hier verzichtet, insbesondere im Hinblick darauf, dass die bestehenden Bäume so weit wie möglich gehalten werden (siehe Festsetzung in der Planzeichnung). Eine Verschlechterung der Situation gegenüber heute ist daher nicht zu erwarten. Wo es geht, werden auf dem Areal weitere Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern im Zuge der Realisierung der Planung vorgenommen werden. ... Des Weiteren ist auf den Stellplätzen im Süden des Planungsgebietes, die an das kartierte Biotop Nr. R-1150-001 (siehe Hinweis in der Planzeichnung) angrenzen, **die vorhandene Schotterbauweise beizubehalten**. Um schwerwiegende Wurzelschädigungen zu vermeiden (z.B. Erneuerung der Schottertragschicht), ist zu prüfen, ob Wurzeln betroffen sind. Wenn ja, ist bei Grabungen im Wurzelbereich **Handarbeit mit weitestgehendem Wurzelerhalt notwendig. Ggf. müssen vor Beginn der Grabungsarbeiten Wurzeln von einer Fachfirma sauber durchtrennt und fachgerecht versorgt werden**. Das gilt für alle Einbauten und Befestigungen in den Kronentraufbereichen von Bäumen z.B. an den Stellplätzen. Die Vorgaben der DIN 18920 bzw. die RAS-LP4 sind zu beachten. Das kartierte Biotop in Form einer wertvollen Lindenallee liegt außerhalb des Geltungsbereiches, dennoch wurde vorgehend angeführte Festsetzung getroffen, um dennoch Schädigungen am Wurzelwerk zu vermeiden.

Des Weiteren ist in der Planzeichnung festgesetzt, dass die öffentliche Grünfläche am Winterhafen die als Fläche zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt ist, wie im Bestand vorhanden, zu erhalten ist. **Ausfallende Gehölze sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde nachzupflanzen**. Diese Maßnahme sichert das Bestehen der vorhandenen Grünfläche als Puffer zur Wohnbebauung am Winterhafen und damit auch die Beeinträchtigung der Nachbarn. Diese Festsetzungen **gewährleisten eine gewisse Mindestdurchgrünung des Baugebiets und einen Erhalt der bestehenden Bäume.**“

**Kommentar BUND Naturschutz:** Eine „gewisse Mindestdurchgrünung“ ist in keiner Weise zufriedenstellend.

Von Raimund Schoberer <raimund.schoberer@bund-naturschutz.de> 

An stadt\_regensburg@regensburg.de 

02.02.2025, 22:22

Betreff **BUND Naturschutz zu Infoveranstaltung Mobilitätsdrehscheibe/Verkehrsberuhigung Altstadt am 28. Januar 2025**

Sehr geehrte Frau Flemmig sehr geehrter Herr Backhaus,  
bcc: BN-Vorstand+, ADFC, VCD,

Ihnen und Ihrem Team Danke für die Vorbereitung und Durchführung der Infoveranstaltung Mobilitätsdrehscheibe/Verkehrsberuhigung Altstadt am 28. Januar 2025. Leider mussten Sie Frau Oberbürgermeisterin und Herr Plajer entschuldigen.

Die Veranstaltung war mit rd. 25 Teilnehmern sehr mäßig besucht. Als BUND Naturschutz wollten wir die Stadt als Einladende nicht rechts überholen und haben die Veranstaltung daher nicht weiter beworben. Das war wohl auch nicht gewünscht. Über die Medien wurde sie m.W. auch nicht bekannt gemacht; Medienvertreter waren auch nicht vor Ort.

Das Format mit längerem Vortrag und anschließendem Stuhlkreis war interessant; nicht alle Erwachsenen haben sich aber angesprochen gefühlt. Ich finde es insbesondere wenig hilfreich, wenn den Teilnehmern noch bevor die Diskussion eröffnet wurde, von städtische Seite schon vorsorglich gesagt wird, dass sie ja „nur Partikularinteressen“ vertreten, wohingegen die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt „alles im Blick“ hätten. Es stellt sich dann die Frage, warum so ein Termin überhaupt stattfindet.

Inhaltlich wurde ja rd. 45 min ein reich bebildeter Vortrag gehalten; mit durchaus einigen guten Grafiken und Bildern auch aus anderen Städten. Auch die historischen Bilder aus Regensburg waren interessant. Leider waren die in die Zukunft gerichteten Planungsaussagen bzgl. Altstadtberuhigung äußerst unkonkret und enttäuschend. Ob, wie und in welcher Geschwindigkeit „Ein Prozess seit über 40 Jahren“ im Jahre 2025 und darüber hinaus konkretisiert werden kann? Die Veranstaltung am 28.01. hat m.E. leider dazu nicht beitragen können. Vieles was an dem Abend an Massnahmen genannt wurde, hätte seit 2017 schon längst passieren können, z. B. ein erweitern der Parkraumbewirtschaftung, mehr Umgehungsrouen für den Radverkehr um die Altstadt, mehr Tempo 30, mehr Fußgänger und Fahrradbrücken usw.

Was den BBP „Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd“ anbelangt, erscheint mir die Gegenüberstellung in den Vortragsfolien 48ff von Frau Flemmig leider z.T. unzutreffend (u.a. Klimaaussage, ...) und insbesondere in zentralen Fragen lückenhaft. Zentraler Kritikpunkt am ursprünglichen BBP war auch das geplante völlig überdimensionierte Baurecht. In den Folien dann von „Bauraum“ als damalige Grundlage zu sprechen ist nicht zutreffend. Leider kein Wort auch zu den wichtigsten Kritikpunkten: fehlende Bedarfsanalyse und sehr schlechtes Kosten/Nutzenverhältnis Parkhaus; Große Frage: „Wie schaut es aus?“, Grünverlust ... Auch hier wurde kein neuer Sachstand berichtet. Abschlussfolie war der Stand Stadtratstermin 17.09.2024.

Wir als BUND Naturschutz werben und fordern hier für den Bereich mehr Grün -nicht als „nice to have“ oder „wenn wirklich für Autos und Sonstiges gar kein weiterer Bedarf ist“; sondern planend und bindend von Beginn an. Das Areal ist wohl eines der wichtigsten planbaren Areale von ganz Regensburg. Es liegt auf einer Flussinsel. Das sollte als Chance erkannt werden hier für Grün und Klima einen wirklichen Schritt nach vorne zu machen. In Anlage eine unvollständige Ideenskizze die Sie gerne „der Freude halber“ weiterdenken könnten; sozusagen bottom up. Die Mobilität muss da nicht aus den Auge geraten; aber Grün und Klima muss fest im Blick behalten werden.

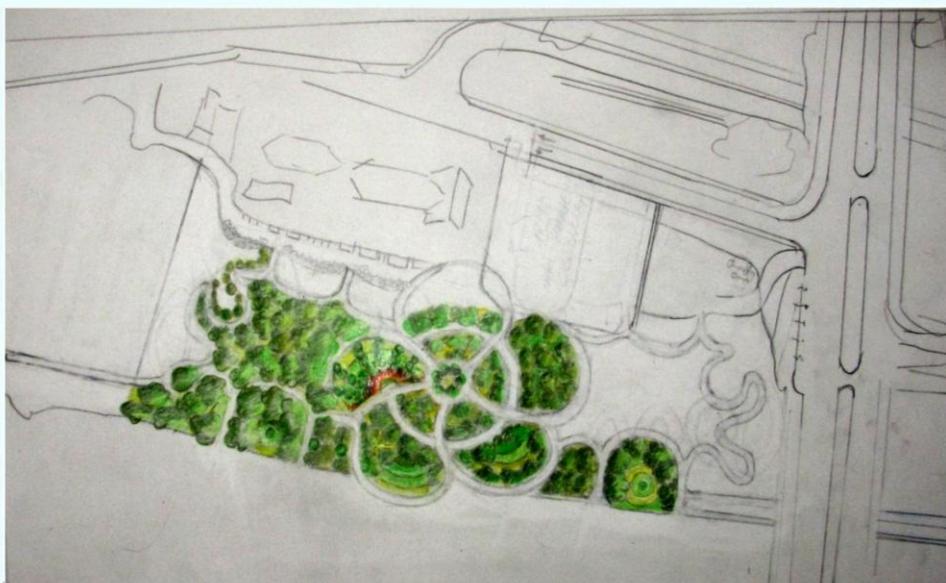
Wir werden uns im weiteren Verfahren gerne konstruktiv einbringen.

Mit freundlichen Grüßen  
Raimund Schoberer

Vorsitzender Kreisgruppe Regensburg  
Bund Naturschutz in Bayern e. V.  
Dr.-Johann-Maier-Straße 4, 93049 Regensburg

📎 1 Anhang: C.jpg 289 KB

📄 Speichern



Vision | Grüne Drehscheibe bis 2030 | RenaturationACT