



BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

Landesverband Bayern
des Bundes für Umwelt-
und Naturschutz
Deutschland e.V.

Landesfachgeschäfts-
stelle Nürnberg
Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg
Tel. 09 11/81 87 8-0
Fax 09 11/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Stadt Regensburg
Postfach 11 06 43
93019 Regensburg
stadt_regensburg@regensburg.de
stadtplanungsamt@regensburg.de

17.07.2024

Betreff: Beteiligung 76. Änderung FNP und BEBAUUNGSPLAN NR. 279 / MOBILITÄTSDREHSCHEIBE UNTERER WÖHRD / Termin 19.07.2024

Siehe: <https://www.regensburg.de/rathaus/aemteruebersicht/planungs-u-baureferat/stadtplanungsamt/beteiligungen-bebauungsplaene-flaechennutzungsplan/76-fnp-aenderung>

<https://www.regensburg.de/rathaus/aemteruebersicht/planungs-u-baureferat/stadtplanungsamt/beteiligungen-bebauungsplaene-flaechennutzungsplan/bebauungsplan-nr-279>

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein breites Bündnis von Organisationen setzt sich gegen die 76. Änderung des FNP und den BEBAUUNGSPLAN NR. 279 / MOBILITÄTSDREHSCHEIBE UNTERER WÖHRD mit Nachdruck ein. Unter anderem unterstützen diese Stellungnahme: Kreisverband Regensburg / Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Kreisverband Regensburg / Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e.V. (ADFC), Fridays for Future, Transition Regensburg, Greenpeace Regensburg, Omas und Opas for Future, Pro Bahn, Fuß e.V., Deutsche Umwelthilfe, Altstadtfreunde Regensburg, Arbeitskreis Kultur Regensburg, Bündnis 90 die Grünen, ÖDP, BSW, Ribisl-Partei,

...

Für die Beteiligung am o.g. Verfahren bedanken wir uns und nehmen als BUND Naturschutz in Bayern e.V. wie folgt Stellung:

1	Zusammenfassung	2
2	Historie: Frühzeitige Beteiligung:.....	5
3	Stadtbild / Weltkulturerbe	6
4	Verkehr	10
5	Hochwasser (Abfluss / Retentionsraum)	11
6	Klima.....	13
7	Weitere Punkte (Quelle Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V.)	15
8	Schlussatz:.....	17
9	Nachrichtlich: Ideensammlung Alternativen „Unterer Wöhrd“	21

Zusammenfassung

Folgende Punkte wenden wir zusammenfassend ein:

1. Das **Verfahren** entspricht nicht den rechtlichen Vorgaben. Schon vor bzw. während der öffentlichen Beteiligung wurden – so öffentlich durch Stadträte kommuniziert – Bauleistungen vergeben; ohne Bebauungsplan, ohne Baureife und ohne Baubescheid. Laut einer uns vorliegenden Presseanfrage gäbe es zudem einen Hinweis, dass konkret schon 1,5 Mio. € an Bauleistungen vergeben seien. Das wäre aus Sicht des BN „unglaublich“.
Zentraler Verfahrensgrundsatz ist sicher, dass öffentlich-rechtliche Verfahren erst abgeschlossen sein müssen (incl. Fristwahrung, ob Klagen gegen die Satzung/Baubescheid eingelegt werden), bevor "Fakten" geschaffen werden können. Die Schwelle "Fakten" beginnt nach unserer Auffassung schon mit der Ausschreibung von Bauleistungen, da ja nur ausgeschrieben werden sollte/ darf, wenn rechtssicher Baurecht gegeben ist.
Im Bauleitplanverfahren eingegangene Einwendungen können sowohl von der Verwaltung, wie auch später vom Stadtrat dann nicht mehr neutral bewertet werden, da der Stadt Regensburg bzw. ihrer Tochter "Stadtwerke Regensburg" wohl Regressforderungen drohen, wenn „falsch“ gewertet bzw. entschieden wird. Das ist nach unseren Informationen den Stadträten bekannt bzw. dort ein Thema.
Wenn die mit dem Verfahren Betrauten (Verwaltung/ Stadtrat/ Aufsichtsrat Stadtwerke) wissen, dass der Stadt bzw. den Stadtwerken (100% Stadtochter) Regress droht, kann man sicherlich von einer Beeinflussung bei Entscheidungsfindungen ausgehen. Unabhängig davon ginge bei so einem Vorgehen viel Vertrauen in Politik und Verwaltung und in ein faires und fachlich neutrales Verfahren verloren. Das Verfahren kann dadurch wohl nicht mehr neutral geführt werden.
Wir sehen darin einen wesentlichen Verfahrensfehler, den wir bemängeln.
2. **Finanziell** ist das geplante Vorhaben 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>).
Aus den Medien ist zu entnehmen, dass für 300 Parkplätze mehr als 13 Millionen Euro aufgewendet werden müssen. Das bedeutet für jeden zusätzlichen Parkplatz rund 40.000 Euro. Das ist extrem unwirtschaftlich. Jeder Bürger der Stadt Regensburg ist vor dem Hintergrund dieser Sparvorgaben unmittelbar betroffen und muss mit Leistungskürzungen an anderer Stelle rechnen. **Wir erheben deshalb massiven Einspruch gegen diese Planung.**
3. Es fehlt eine **Bedarfsanalyse**. Erst am 05.07.2024 begann eine Pilotphase „Kostenpflichtige Parkplätze am Unteren Wöhrd“ mit der Bewirtschaftung von 410 Stellplätzen (StP) (Quelle: Regensburg 507 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. Allerdings müssten die Preise auch in etwa der vorgesehenen Preisgestaltung des geplanten Parkhauses entsprechen. 1 Euro/ Tag wäre „super günstig“. Wir sehen in der fehlenden Erhebung zum Zeitpunkt der Unterlagenerstellung einen erheblichen Planungs- und Verfahrensfehler. Auch können wir zu den Ergebnissen der gerade erst gestarteten Bedarfserhebung nicht Stellung nehmen. Das Mindeste wäre ein Stopp des Verfahrens bis entsprechende Auswertungen vorliegen, bewertet und in die Planungen eingearbeitet wurden.
4. Am Unteren Wöhrd herrscht eine kleinteilige Bebauung vor. Der geplante „Mega-Bau“ zerstört nicht nur das ansonsten kleinteilige Stadtbild des Unteren Wöhrds, sondern strahlt deutlich auf den direkt angrenzenden **Weltkulturerbe-Bereich** des übrigen Unteren Wöhrds aus. Auch die

diagonal gegenüberliegende königliche Villa und der dortige Weltkulturerbe-Bereich sind deutlich tangiert. Die den Unterlagen beigegebene **Visualisierung** ist ungeeignet bis irreführend. Damit ist eine Beurteilung des Vorhabens und seiner Auswirkungen auf das städtebauliche Umfeld und auf die zentral wichtige „**Grüne Fluss- und Erholungsachse Donau**“ nicht möglich.

Im Vergleich mit der Berichtsvorlage vom 19.11.2019 überrascht (und entsetzt!) die außerordentlich „lieblose“ Baumassen-/ Baukörper-Animation (Visualisierung) in den Unterlagen. Auch wenn der Schwerpunkt für die Parkierungsanlage in Richtung „schnell und möglichst kostengünstig“ verschoben wurde, erfordert die städtebaulich prominente Lage an der Nibelungenbrücke eine sehr sorgfältige Baumassenanalyse. Aus den Unterlagen geht leider auch nicht hervor, ob und wie sich das Welterbe-Steuerungskomitee anhand der städtebaulichen Visualisierungen zur Einbindung in das Welterbe geäußert hat. Laut Stadtverwaltung habe man sich „... gegen ein Parkhaus mit entsprechender architektonischer Gestaltung und für ein ‘einfaches’ Systemparkhaus mit Fassadenbegrünung“ entschieden...“. Das widerspricht aller bisheriger städtebaulichen Praxis an so einem prominenten Ort.

Offensichtlich sind auch keine **städtebaulichen Varianten** geprüft worden, sondern man hat lediglich diskutiert, ob die vorgegebene städtebauliche Anordnung eines höhenmäßig abgestuften Gebäudes parallel zur Brückenabfahrtsrampe im nördlichen Teil 16 oder 19 m hoch sein könnte! Das ist unseres Erachtens als "städtebaulicher Entwurf" für diesen Ort zu wenig! Für ein Gebäude dieser Größenordnung an dieser städtebaulich-gestalterisch sensiblen Stelle wäre ein städtebaulicher Ideenwettbewerb – mindestens aber eine ausführliche Baumassenstudie mit verschiedenen Varianten – angemessen!

Wir sehen in all diesen Punkten jeweils einen wesentlichen Planungsmangel.

5. Die Planungen verstoßen sicherlich gegen EU-Recht. Nach der **EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur** dürfen städtische Ökosysteme auf nationaler Ebene bis 2030 keinen Nettoverlust an städtischer Grünfläche und Baumüberschirmung erleiden und sollen danach weiter wachsen. Auf der überplanten Fläche befinden sich große Bäume die weichen müssten.
6. Die Planungen führen dazu, dass sich das **Stadtklima** nicht nur lokal sondern nach dem Klimagutachten sogar südlich der Donau verschlechtert. Wir sprechen uns deutlich dagegen aus, insbesondere da Regensburg vom Klimawandel nach den Aussagen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt besonders betroffen ist (siehe: [Bayerns Klima im Wandel Klimaregion Donau](#)). Regensburg braucht verbessernde nicht verschlechternde Maßnahmen!
 Das Areal des geplanten Parkhauses ist aktuell im noch gültigen Flächennutzungsplan von 1983/ 1984 als „Sport- und (grüne) Parkanlage“ dargestellt. Nun will man daraus eine versiegelte „SOp-Fläche“ machen. Das ist vor dem Hintergrund des massiven **Klimawandels** eine Fehlentwicklung und ein historischer Rückschritt auf der zentralen West-Ost Grün- und Erholungsachse der Donau in Regensburg. Wir fordern eine nachhaltige Planung mit einem „Klima-, Erlebnis- und Erholungspark Unterer Wöhrd“!
Wir wenden uns mit Nachdruck gegen die Planung und sind der Überzeugung, dass gesetzliche Vorgaben wie auch der Klimavorbehalt der Stadt Regensburg dem Projekt entgegenstehen.
7. *„Ein kleiner Teil des westlichen Geltungsbereiches liegt im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau, für welches § 78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) einschlägig ist. Dieses besagt, dass in festgesetzten Überschwemmungsgebieten die Ausweisung neuer Baugebiete im Außenbereich in Bauleitplänen nach dem Baugesetzbuch untersagt ist bzw. nur unter bestimmten Voraussetzungen ausnahmsweise zulässig ist und die Auswirkungen ausgeglichen werden*

müssen ... Durch den Klimawandel und die Zunahme von extremen Witterungsereignissen ist mit einer weiteren Zunahme von Hochwasserereignissen ... zu rechnen.“ (Entwurf Begründung Seite 11). Das Areal liegt zudem vollständig im außerordentlichen **Hochwasserbereich** und ist bei HQ_{Extrem} nach den Unterlagen bis zu 0,9 m eingestaut und kann in diesem Lastfall rund 20.000 m³ Hochwasser speichern. Ein Bauwerk in diesem Bereich ist eine Fehlentwicklung. Der Landkreis Regensburg lässt in Wörth a. d. Donau gerade potentielle Hochwasserrückhalte-räume vor Bebauung schützen. Die Stadt Regensburg will hineinbauen.

Wir sprechen uns aus diesem Grund klar gegen die Planung aus. Beim Thema Hochwasser ist Solidarität über die Stadtgrenzen hinaus gefordert! Wir lehnen das Vorhaben daher ab.

8. Das Vorhaben konterkariert die notwendige **Verkehrswende in Richtung ÖPNV und Umweltverbund** hin zu motorisiertem Individualverkehr. Das entspricht nicht den fachlichen und gesetzlichen Zielsetzungen. Der Regensburg Plan 2040 weist eine andere Zielstellung auf. Auch der mehrfache **Verweis auf die Stadtbahn** in den Unterlagen zeigt, dass die Unterlagen nach dem Bürgerentscheid nicht überprüft und fachlich aktualisiert wurden. Das ist ein weiterer wesentlicher Planungsmangel.
9. 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. Seit Jahren weggefallene Parkplätze werden als Bedarf für das geplante Parkhaus am Unteren Wöhrd gegengerechnet. Das entspricht bestimmt nicht dem Planungsziel, Autoverkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Wir sehen darin einen Planungsmangel.
10. Das Wort „Mobilitätsdrehscheibe“ ist fast zynisch. Eine Bushaltestelle, Car und Bike-sharing sind gut, werden aber nur einen sehr kleinen Teil ausmachen. Hauptsächlich ist es ein Parkhaus, dazu gedacht mehr Parkplätze für Tourismus zu schaffen und für Menschen, die in der Innenstadt arbeiten. Für die Menschen, die in der Innenstadt Arbeiten und die z.T. wenig Geld verdienen, ist ein kostenpflichtiges Parkhaus aber gegenüber der bisherigen Situation mit deutlichen finanziellen Verschlechterungen verbunden.
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 wäre 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. 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. Das ist ein weiterer Planungsmangel.
11. Das Vorhaben ist außerdem **"fehl am Platz"** weil es den motorisierten Individualverkehr in die Stadt zieht und die z.B. schon überlastete Kreuzung am DEZ weiter belasten wird. In den Unterlagen ist noch die "Stadtbahn" genannt. Diese entfällt. Dadurch ändern sich wesentliche Planungsrandbedingungen, die nicht aufgegriffen werden. Auch dies ein Planungsmangel.

In Summe ist die Planung überdimensioniert, fehlgeleitet und geeignet, die Umwelt- und Stadtentwicklung von Regensburg dauerhaft negativ zu beeinflussen. Sie greift in diverse Schutzgüter ein. Wir sprechen uns daher mit Nachdruck dagegen aus. **Die vorliegende Planung wird mit Nachdruck abgelehnt!**

Wir konkretisieren die Einwendungen wie folgt:

1 Historie: Frühzeitige Beteiligung

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung im Jahre 2022 hat der BN bereits festgehalten, dass die bestehende Situation am Parkplatz „ehemaliges Eisstadion“ sehr unbefriedigend und flächenverschwendend ist. Auch aus unserer Sicht kann und soll das Areal angesichts seiner bedeutenden Lage höherwertiger als derzeit genutzt werden. Die damals vom BN vorgeschlagene „Win-Win-Planung“ umfasste ein kleineres Parkhaus, die Erweiterung des Grünbereichs und die Schaffung von neuem Hochwasser-Retentionsraum, sowie eine vermutlich verbesserte Frischluft- und Hochwasserabfluss-Situation in der Werftstraße. Ein Aufgreifen dieser Vorschläge können wir in der vorgelegten Planung nicht erkennen.

Verfahrensablauf der Bauleitplanung

Uns wurde aus verschiedenen Quellen zugetragen, dass schon seit Monaten zwischen der Stadt Regensburg und den Stadtwerken Regensburg ein Vertrag geschlossen wurde. Inhalt ist demnach, dass die Stadtwerke mit der Umsetzung betraut sind. Nach öffentlicher Bekundung von Stadträten sind schon Vergaben erfolgt. Nach einer uns vorliegende Pressenanfrage u.U. in Höhe von 1,5 Mio. Euro. Ein Stopp der Planung bzw. (wesentliche) Änderungen an der Planung wären demnach wohl mit signifikanten Schadensersatzansprüchen verbunden. Zumindest einigen Stadträten ist die Situation bekannt und auch finanzielle Konsequenzen – ob für die Stadträte selbst, die Stadt oder die Stadtwerke ist unklar – werden wohl befürchtet.

Dadurch ist im weiteren BBP-Verfahren u.E. keine fachlich und rechtlich neutrale Abwägung der eingehenden Einwendungen durch die Verwaltung und keine freie Beschlussfassung des Stadtrates mehr möglich.

Wir sehen bei zutreffender Darstellung einen wesentlichen Verfahrensfehler und zweifeln die Rechtmäßigkeit des Verfahrens an.

Flächennutzungsplan

Das Areal des geplanten Parkhauses ist aktuell im noch gültigen Flächennutzungsplan von 1983/1984 als „**Sport und Parkanlage**“ dargestellt. Nun will man daraus eine versiegelte „**SOP-Fläche**“ machen. Welch eine Fehlentwicklung und welch historischer Rückschritt auf der zentralen West-Ost-Grün- und Erholungsachse der Donau in Regensburg!

Lebensqualität, Erholung, Ökologie und Bäume

In München und in anderen Städten stärkt man Grün- und Erholungsachsen entlang von Gewässern. Die Regenmündung zeigt, was alles möglich ist. In der Stadt Regensburg will man im Jahre 2024 diese zentrale Donau-Grün-Erholungs-Achse deutlich und dauerhaft schädigen um ein Parkhaus für den MIV zu bauen!

Nach der **EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur** dürfen **städtische Ökosysteme** auf nationaler Ebene bis 2030 keinen Nettoverlust an städtischer Grünfläche und Baumüberschirmung erleiden und sollen danach weiter wachsen. Der Ausgleich für die Eingriffe in den Naturhaushalt bzw. in den Baumbestand soll außerhalb der Stadt auf den Winzerer Höhen erfolgen – einmal mehr nicht im Stadtzentrum, wo kühlendes Grün dringlich gebraucht wird. **Wir lehnen dieses Vorgehen ab!** Wir fordern, dass sämtliche Eingriffe direkt vor Ort auf dem Areal ausgeglichen werden müssen.

Auf der aktuell vorhandenen Parkplatzfläche befinden sich zahlreiche Bäume. In der Begründung zum Satzungstext wird aufgezeigt, dass in erheblichem Umfang Bäume, davon über 50 mittelgroße Bäume, weichen müssen. Neueste wissenschaftliche Erkenntnisse und eine von der Universität Hamburg durchgeführte Studie zeigen, dass sich die Fähigkeit der Bäume, Kohlenstoff aus der At-

mosphäre 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.

Wirtschaftlichkeit (Kosten/ Auslastung)

Bisher hat nach dem MZ-Bericht vom 29.06.2024 keine Bewirtschaftung des Parkplatzgeländes Unterer Wöhrd stattgefunden. Diese startet erst und soll dann ausgewertet werden. Es gibt somit zu Beginn der Auslegung keine Erhebung, ob und in welcher Größe ein bewirtschaftetes Parkhaus notwendig ist. Dies ist aber eine zentral wichtige Planungs- und Bewertungsgrundlage.

Wie wichtig diese Erhebung ist, zeigt der MZ-Bericht vom 27.06.2024: „Parkhaus am Galgenberg schreibt rote Zahlen – Defizit des Neubaus trübt Stadtwerk-Bilanz – Kritik: Schlechte Auslastung war vorhersehbar“.

Wir sehen in der fehlenden Erhebung einen wesentlichen Verfahrensfehler, da wir zu evtl. Ergebnissen nicht Stellung nehmen können. Zudem ist für uns unklar, auf welcher wirtschaftlichen Grundlage der Stadtrat seine Entscheidung treffen konnte.

Versprochen wird mit diesem Parkhaus, dass dafür Parkplätze in der Altstadt wegfallen bzw. gegengerechnet werden. Dabei werden jedoch 350 Parkplätze vom Donaumarkt gegengerechnet, die schon vor 10 Jahren weggefallen sind. Wie es aber scheint, hat das nicht wirklich schlimme Auswirkungen gehabt. Die Parkhäuser (z.B. Dachauplatz, Petersweg, Bismarckplatz) in und um die Stadt sind nach wie vor nicht voll ausgelastet. Das Argument, dass das Parkhaus zur Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Altstadt beitragen wird, scheint also nicht stichhaltig.

2 Stadtbild / Weltkulturerbe

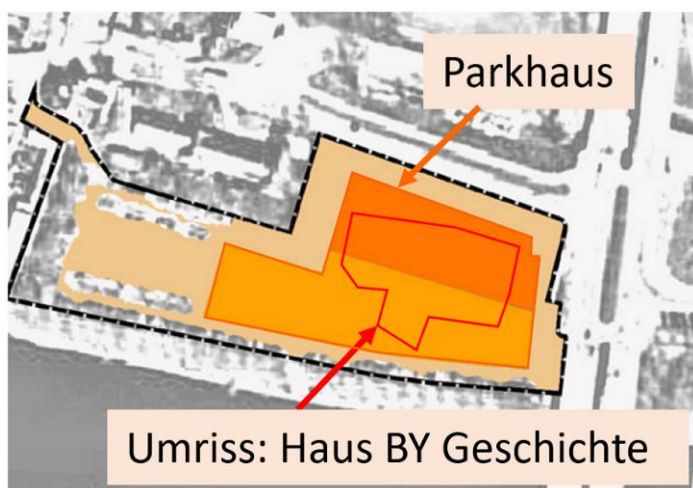
Dimensionierung:

Das geplante Parkhaus ist viel zu groß dimensioniert. Am Unteren Wöhrd herrscht eine kleinteilige Bebauung vor. So ein „Mega-Bau“ zerstört nicht nur das ansonsten kleinteilige Stadtbild des Unteren Wöhrds, sondern strahlt deutlich auf den Weltkulturerbebereich des übrigen Unteren Wöhrds aus. Auch die diagonal gegenüberliegende königliche Villa und der Weltkulturerbebereich sind von verschiedenen Sichtachsen aus gesehen deutlich tangiert.

Zeitgleich mit der Bewerbung um den Titel "Weltkulturerbe" war vor rund 20 Jahren in Regensburg auch die Überdachung des alten Eisstadions geplant. Die Kommission für den Titel "Weltkulturerbe" hatte allerdings Bedenken. Durch den Dachaufbau seien die Sichtbeziehungen auf die Regensburger Altstadt empfindlich gestört. Und das, obwohl das Eisstadion zurückgesetzt zur Donau hinter

dem Winterhafen lag. Dieses Argument führte, neben anderen, zum Bau der "Donauarena" im Stadtosten.

Das Wort „Weltkulturerbe“ kommt in der Begründung zum nun in Auslegung befindlichen BBP gar nicht vor. Es geht aus den Unterlagen nicht hervor, ob diesbezüglich z.B. mit der UNESCO Kontakt aufgenommen wurde und die Planungen abgestimmt wurden. Deutlich in der Animation Nr. 4 ist zu sehen, dass die Sichtbeziehung zum Dom und zur Altstadt eindeutig eingeschränkt bzw. gänzlich verstellt wird. Es fehlt eine entsprechende städtebauliche Baumassenanalyse, auch in Bezug auf den Weltkulturerbe Status. **Wir sehen darin einen wesentlichen Planungsmangel.**



Eine Gegenüberstellung der Größenverhältnisse zeigt, dass das Parkhaus in Bezug auf die Grundflächen fast viermal so groß wie das Museum der Bayerischen Geschichte werden soll, nur „billiger und einfacher“ gestaltet. Das ist völlig überzogen. Aus aktuell 670 Stellplätzen, sollen 1400 Stellplätze werden (mehr als doppelt so viele) und perspektivisch noch eine Busanfahrt für einen Donau-Schiffsanleger hinzukommen.

Visualisierung: Bzgl. der den Unterlagen beigegebenen Visualisierung ist zu sagen, dass diese unbeholfen und äußerst unprofessionell wirkt. In der Visualisierung kommt „Klarheit und Wahrheit“ nur in der Ansicht 4 zum Tragen. Aber auch nur zum Teil, weil in dieser Visualisierung der westliche Teil des geplanten Parkhauses abgeschnitten ist. Die Ansichten 1 bis 3 sind völlig unbrauchbar und deshalb nicht hilfreich. Das Parkhaus wird nur „angedeutet“, als wenn es fast durchsichtig und orange sei. In einer Ansicht verdeckt ein Schiff die Ansicht, in der anderen die Lindenallee am Ufer – die ja viele Tage im Jahr kein Laub trägt. Es erscheint auch so, dass die Maßstäblichkeit der Ansichten 1 bis 3 im Verhältnis zur Ansicht 4 nicht stimmen können. Zusammenfassend:

- Bildmontage 1 bis 3: Parkhaus nur schemenhaft angedeutet, warum?
- Bildmontage 4: Parkhaus unvollständig und rechts abgeschnitten, warum?
- Bildmontage 4 passt nicht zu 1 bis 3 (Farbe, Massivität, Höhe)
- Schiffe und Bäume verdecken Sicht, unbelaubter Zustand fehlt?
- Bildmontage ohne PV-Anlage (mit ggf. Aufbau) dargestellt?

Wir sehen in der unzureichenden Visualisierung einen wesentlichen Planungsmangel.

Visualisierung aus den BBP-Unterlagen:

Visualisierung 1 bis 4: Bei den Visualisierungen 1 bis 3 sind nur um schemenhaft, unklar (schwebt das Parkhaus? Ist es wirklich maßstäblich dargestellt? Farbe; Bäume haben >200 Tage/a kein Laub)



Mangelhafte Visualisierung Nr. 4: die einzige nicht „halbtransparente“ Visualisierung zeigt die „brachiale“ Massivität des Baukörpers; aber nicht gänzlich, da sie rechts einfach abgeschnitten ist. Die nicht nachvollziehbare Begründung lautet: „der Sichtraum endet“! Das komplette Gebäude lässt sich bestenfalls erahnen. Die Visualisierung ist wie alle anderen „mangelhaft“:

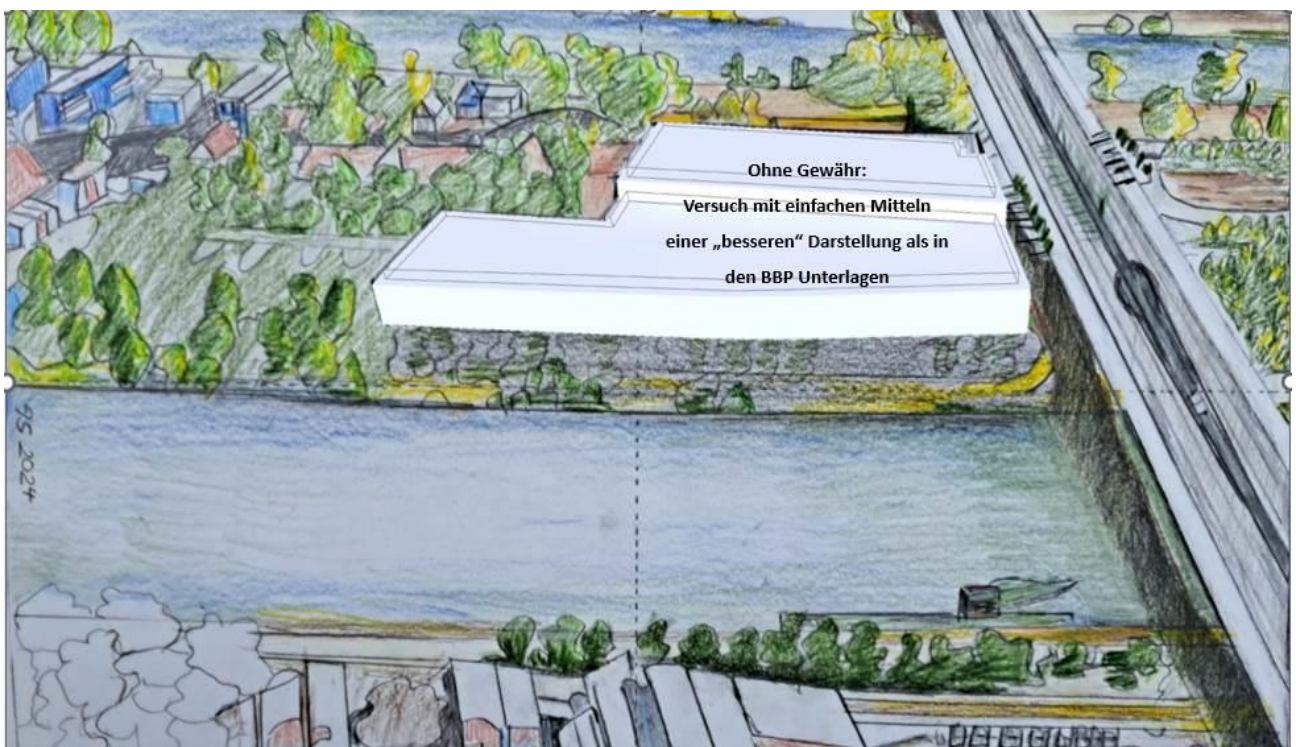


Visualisierung Ehrenamtlicher um die Baumassen zu erfassen:

Versuch einer eigenen Visualisierung von Ost mit Blick auf die Altstadt
(ohne Gewähr bzgl. 100% Maßstäblichkeit)



Versuch einer eigenen Visualisierung von Ost mit Blick auf die Altstadt
(ohne Gewähr bzgl. 100% Maßstäblichkeit)



3 Verkehr

Der Bau des Parkhauses bedeutet erhebliche Investitionsmittel in die Stärkung des MIV. Dies entspricht nicht dem Green Deal Regensburg und den Zielen des Regensburg Planes 2040. Der in Regensburg vergleichsweise sehr hohe MIV-Anteil erfordert den öffentlichen Nahverkehr zu verbessern, um den MIV-Anteil zu reduzieren. Ferner fehlen Mittel, um den vom Stadtrat angenommenen Radentscheid Regensburg durch Förderung des Rad- und Fußverkehrs umzusetzen.

Es fehlt ein Konzept, das dem Pendlerverkehr weiter draußen im Norden an der Stadtgrenze ein attraktives Angebot zum Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr bietet. Stattdessen wird am Lappersdorfer Kreisel wohl bald ein neuer Autobahnzubringer gebaut, mit einer vierspurigen Brücke über den Regen und einem immens teuren Ausbau der Nordgaustraße, der noch viel mehr Autoverkehr in die Stadt bringen wird.

Da kann zwar ein Bus über die Sallerner Regenbrücke fahren, aber dieser Bus kann keine Pendler mit in die Stadt nehmen, weil dort kein Umsteigeplatz für den öffentlichen Nahverkehr geplant ist. Die Forderung heißt ganz eindeutig: Wir wollen eine Lösung wie vor München in Fröttmaning auch am Lappersdorfer Kreisel. Ein Parkhaus bzw. eine Mobilitätszentrale für Pendler, die dort ihr Auto für einen Euro am Tag abstellen können und dann, ohne Stau, mit dem öffentlichen Nahverkehr in die Stadt gefahren werden, statt ein neues Parkhaus am Unteren Wöhrd zu bauen.

Dieses 18 Mio. Euro teure geplante Parkhaus ist „FEHL AM PLATZ“. Die Aufforderung an die Stadt ist eindeutig: Dieses Parkhaus in dieser Dimension darf nicht hier gebaut werden, sondern am Lappersdorfer Kreisel, damit auch die Nibelungenbrücke nicht mit noch mehr Autoverkehr belastet wird.

Eine weitere Verkehrsberuhigung der Altstadt ist überfällig, längst mit allen beteiligten Gruppen ausdiskutiert. Unabhängig davon ist auch eine weitere Parkraumbewirtschaftung in und um die Innenstadt vom Stadtrat beschlossen, aber nach unserer Kenntnis nicht umgesetzt.

Ein Gutachten zum Parken in Regensburg zeigt auf, dass es ca. 10.000 Parkplätze in und um die Innenstadt gibt. Das ist im Vergleich sehr viel mehr als andere vergleichbare Städte, wie z.B. Heidelberg, haben. Wenn das Parken weiter so gefördert wird wie mit diesem geplanten Parkhaus oder auch dem Millionengrab an der TechBase, bleibt kein Anreiz auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes umzusteigen.

So wie es im Stadtentwicklungsplan für das Jahr 2040 und im Green Deal Regensburg steht, sind die Verkehrsarten des Umweltverbundes bei der weiteren Stadtentwicklung zu bevorzugen, vor dem Ausbau für den motorisierten Individualverkehr, auch um die gesetzten CO₂-Klimaziele zu erreichen.

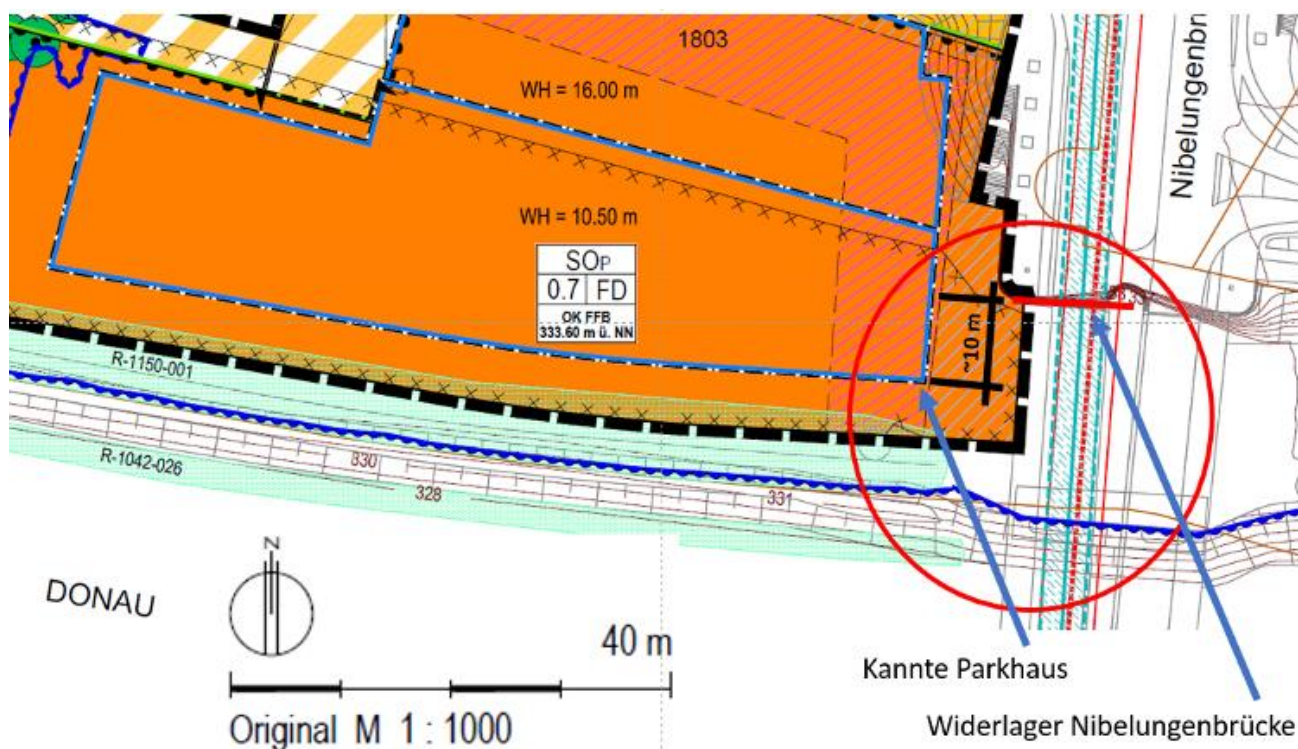
Ein bewirtschaftetes Parkhaus kann, im Gegensatz zu den über Jahrzehnte frei zugänglichen Parkplätzen, sogar dazu führen, dass der Parkausweichverkehr zunimmt und/oder die Attraktivität der Altstadt für Regensburger Bürgerinnen und Bürger sogar abnimmt, da z.B. das Parken am DEZ umsonst ist.

4 Hochwasser (Abfluss / Retentionsraum)

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 6. 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 / MOBILITÄTSDREHSCHLEIBE 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 gebaut und Flächen von Bebauung freigehalten werden. Regensburg macht das Gegenteil: es will in diesen wertvollen Retentionsraum ein (noch dazu völlig überdimensioniertes) Parkhaus hineinbauen.



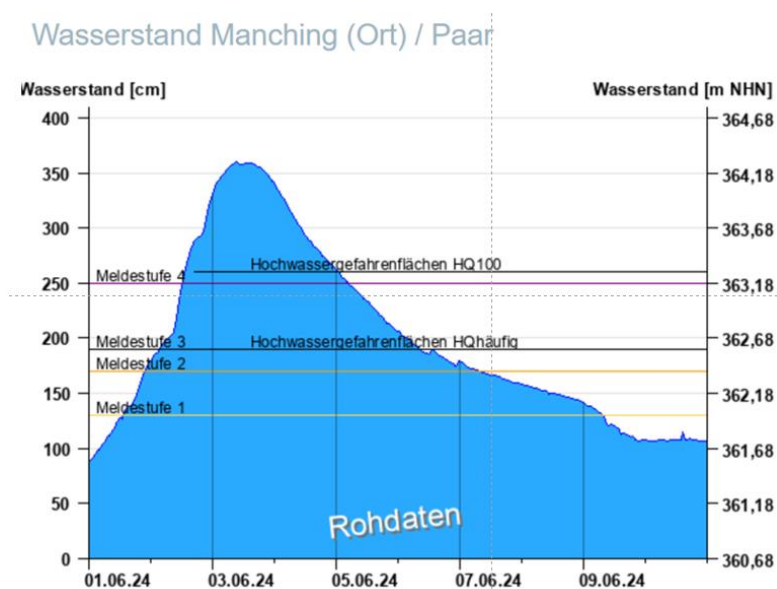
Bei genauerer Ansicht ist zudem festzustellen, dass das geplante Parkhaus rund 10 Meter (10 Meter!) Richtung Donau über das Widerlager der Nibelungenbrücke hineinragt. Ob das im Extremhochwasserfall auch Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss der Donau hat, wird in keiner Weise behandelt.

Wir sehen darin ein erhebliches und gefährliches Planungsdefizit.

Behandelt wird auch nicht der BN-Vorschlag aus der frühzeitigen Beteiligung durch Absenkung eines vorgeschlagenen „**Klima, Erlebnis und Erholungspark Unterer Wöhrd**“ wertvollen Retentionsraum zu schaffen. Regensburg hat da auch für die Unterlieger der Donau Verantwortung und Vorbildfunktion hinsichtlich der Schaffung von Retentionsraum. Immerhin handelt es sich bei den Wöhrden um Flussinseln. Auch die Abflussverhältnisse bei Extremereignissen könnten so beispielsweise für den Bereich Werfstraße verbessert werden. Hydraulische Unterlagen fehlen.

Wir sehen darin ein erhebliches Planungsdefizit.

Hochwasser Juni 2024 zeigt auf, wie unvermittelt in direkter räumlicher Nachbarschaft Extremereignisse eintreten können. Die Hochwasser-Spitze war am 4.6.2023; die Einleitung der öffentlichen Beteiligung für das Parkhaus direkt an der Donau begann am 10.6.2024, sechs Tage später. Wir sehen darin einen Planungsmangel, da keine Überprüfung der Planungen vor dem Hintergrund der zunehmenden Hochwasserrisiken möglich war.

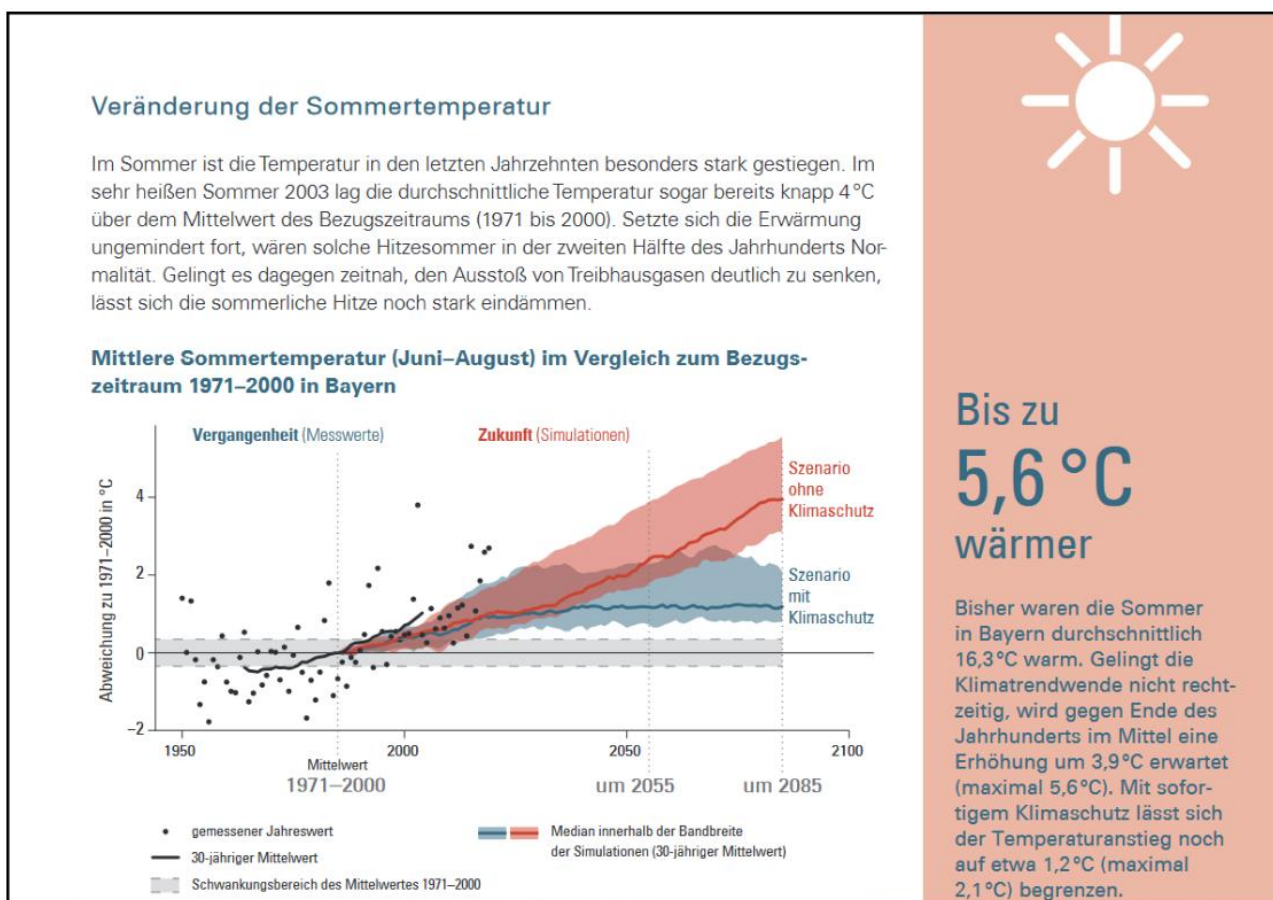


Wasserstandlinie beim Hochwasser 2024 an der der Donau zulaufenden Paar in Manching. Die Entfernung Manching Regensburg beträgt gut 50 km.

Die Hochwasserspitze ist rund einen Meter über einem hundertjährigen Hochwasser.

Grafik: Hochwassernachrichtendienst Bayern (www.hnd.bayern.de)

5 Klima



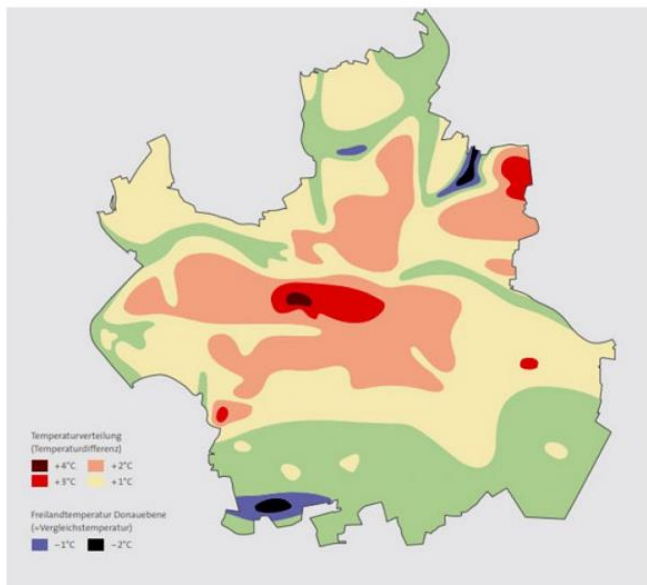
Sonderfall Stadtklima

Die Werte der Klimasimulationen beziehen sich auf die großflächige Landschaft. In dicht bebauten Städten ist die lokale Hitzebelastung noch größer. Dunkle Asphaltflächen und Gebäude heizen sich besonders stark auf. An diesen Orten entsteht ein Wärmeinseleffekt, das heißt, in der Stadt ist es deutlich wärmer als im Umland. Umso wichtiger sind daher Bäume, Grün- und Wasserflächen wie Parks und begrünte Dächer: Durch Verdunstung sorgen sie für Abkühlung in der Stadt.

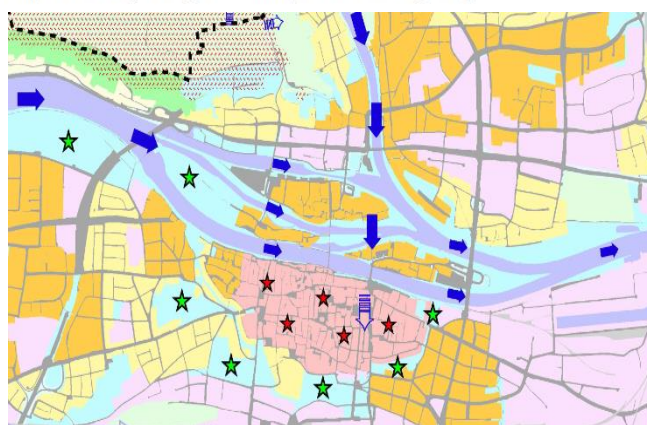
Quelle: „Bayerns Klima im Wandel / Klimaregion Donau / Bayerisches Staatministerium für Umwelt und Verbraucherschutz)

Nach allen Prognosen werden Hitzeperioden bedrohlich zunehmen. Hitzeperioden bedeuten eine erhöhte Mortalität gerade der älteren und schwachen Mitbürgerinnen und Mitbürger, wie vom Landesamt für Umwelt in einer aktuellen Broschüre überdeutlich dargestellt

Gerade in Städten wie Regensburg werden sich wegen der zunehmenden Versiegelungen und Grünverluste durch Verdichtung die Auswirkungen des Klimawandels noch verstärken.



Temperaturverteilung im Stadtgebiet in Strahlungs Nächten © Stadt Regensburg



spezielle Klimafunktionen

- ★ lokale thermische Belastungsschwerpunkte
- ★ lokale thermische Entlastungsräume
- ⇨ Kaltluftabfluss (Hangabwind) mit regionaler Bedeutung
- ⇨ Kaltluftabfluss (Hangabwind) mit lokaler Bedeutung
- ➔ Kaltluftleitbahn mit lokaler Bedeutung
- ➔ Kaltluftleitbahn (Bergwind) mit regionaler Bedeutung
- ⇨ regional bedeutsame Luftleitbahn

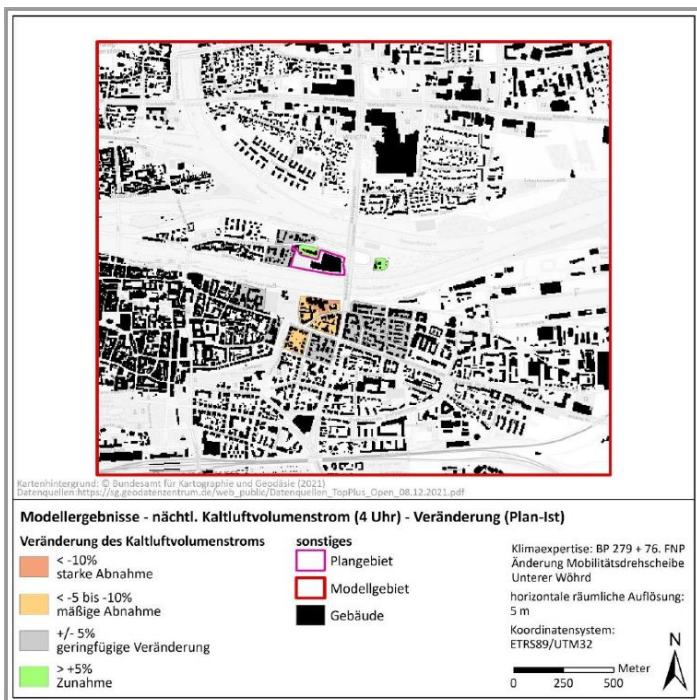
Ihre klimatische Leistung wird nicht näher thematisiert, **was einen weiteren Planungsmangel darstellt.**

Das Klimagutachten der Stadt Regensburg zeigt, dass die Altstadt von Regensburg ein Wärmehotspot ist und die Donau als kühlende Achse im Zentrumsbereich bereits jetzt weniger stark kühlend wirkt.

Zudem zeigt das Gutachten, dass entlang der Donau eine Kaltluftleitbahn führt.

Folgende Planungsdefizite ergeben sich:

- Das geplante Parkhaus ragt rund 10 Meter in das Lichtraumprofil der Nibelungenbrücke hinein und beeinträchtigt durch seine lange bauliche Entwicklung entlang der Donau die Kaltluftleitbahn. Während Hitzeperioden kann sich dadurch ein Warmluftrückstau beiderseitig der Donau ausbilden. Auf welcher rechtlichen und fachlichen Grundlage eine „mäßige“ Beeinträchtigung, welche aus klimaökologischer Sicht als vertretbar einzuordnen ist, begründet wird, kann nicht nachvollzogen werden. Nicht nachvollzogen werden kann auch, warum Büroräume „starken“ Einwirkungen ausgesetzt werden dürfen.
- Auch für dort arbeitende Menschen kann es z.B. gesundheitliche Auswirkungen haben, wenn die Räume über Nacht nicht abkühlen können. Ebenso kann die Arbeitseffektivität leiden.
- Nicht nachvollzogen werden kann auch, mit welchen Kenngrößen die Berechnung des Klimagutachtens geeicht wurden, welche Lage- und Streuungsmaße die Modellergebnisse bei unterschiedlichen Eingangsgrößen ergeben (Boxplots).
- In der Begründung zum Satzungstext wird aufgezeigt, dass im erheblichen Umfang Bäume, davon über 50 mittelgroße Bäume weichen müssen.



Auszug Klima-Gutachten des BBP:
 „... Lediglich hinsichtlich des nächtlichen Kaltluftvolumenstroms ist mit siedlungsrelevanten Beeinträchtigungen zu rechnen, welche sich auf das, als Strömungshindernis fungierende geplante Parkhaus zurückführen lassen. Die auf Blockflächenebene stattgefundenene Bewertung zeigte dabei allerdings eine laut VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) maximal „mäßige“ Beeinträchtigung, welche aus klimaökologischer Sicht als vertretbar einzuordnen ist (Abb. 3). „Starke“ Auswirkungen sind nur im Bereich gewerblich genutzter Bebauung zu erwarten, welche allerdings in der Nachtsituation aufgrund des fehlenden Schutzgutes Nachtschlaf keine wesentliche Relevanz besitzt. Darüber hinaus sind keine klimaökologischen Auswirkungen auf umliegende Siedlungslagen zu erwarten ...“

Das Parkhaus selbst durch seinen Baukörper zu einer zusätzlichen Hitzebelastung beitragen. Kühlende Bäume werden gefällt. Ersatzflächen befinden sich außerhalb des Stadtgebiets, auf den Winderen Höhen. Das Modellergebnis der ausgelegten Unterlagen lässt Schlimmes befürchten; insbesondere müssen die Belastungen noch mit den Klimaprognosen überlagert werden.

Wir sehen einen wesentlichen Planungs- und Abwägungsmangel darin, dass trotz besonders starker Auswirkungen des Klimawandels in Regensburg weitere Verschlechterungen mit gesundheitlichen Auswirkungen hingenommen werden sollen.

6 Weitere Punkte (Quelle Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V.)

a. 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 (31.5.2022) 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 8.4.2022 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 15.5.2024, S. 21 ff.)

Angesichts dieser unsicheren Datenbasis **bezweifeln wir die Zuverlässigkeit der Zielgröße 1.400 StP** und befürchten einen Abwägungsmangel.

b. Pilotphase kostenpflichtiges Angebot ab 5.7.2024

Umso mehr **begrüßen wir** die zum 5.7.2024 beginnende Phase der Bewirtschaftung von 410 StP (regensburg507 vom 1.7.2024)!

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!**

c. **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. Parksuch-Verkehr wird solange stattfinden, wie es Parkplätze im Altstadtbereich gibt. Wenn ein Autofahrer die Hoffnung haben kann, diesen einen Parkplatz zu finden, wird er nach ihm suchen. Parksuch-Verkehr ist kein Argument für zu wenige Parkplätze
Gleichermaßen wird der 1:1-Ersatz künftig noch wegfallender StP bezweifelt!

Ein „stabiles Angebot“ von MIV-StP läuft unseres Erachtens den Zielen der Verkehrswende (z.B. Reduzierung des Modalsplit-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!

d. **Anmerkung zum – widersprüchlichen – Ziel des Bebauungsplanes**

Unter dem Aspekt **Verkehrs-/ Mobilitätswende** ist die Formulierung im Planungsbericht (Begründung I.1: Anlass der Bebauungsplanaufstellung) „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.“ unseres Erachtens **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 „Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd“ den erklärten Zielen der Verkehrswende zuwiderläuft.

e. **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 Parkierungsanlage 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.

7 Schlusssatz:

In Summe ist die Planung überdimensioniert, fehlgeleitet und geeignet, die Stadtentwicklung von Regensburg dauerhaft negativ zu beeinflussen. Sie greift in diverse Schutzgüter ein. Wir sprechen uns daher mit Nachdruck dagegen aus.


Die vorliegende Planung wird mit Nachdruck abgelehnt!

Der Bebauungsplan ist regulär erst mit Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Regensburg rechtlich verbindlich und kann dann beklagt werden. Sollte noch vorher auf Verwaltungsebene die Bau-reife festgestellt werden und ein entsprechender Antrag auf einen Baubescheid verbeschieden werden, bitten wir als klageberechtigter Verband (BN) um Zusendung des Bescheides, damit wir unsere Rechte wahren können.

Wir bitten Sie uns über die Behandlung unsere Stellungnahme und insbesondere über das Ergebnis der Behandlung zu informieren. Wir sind Ihnen hier für eine Rückmeldung bis Mitte September verbunden.

Unsere Stellungnahme werden wir veröffentlichen.

17.07.2024



Reinhard Scheuerlein
BUND Naturschutz in Bayern e.V.
Regionalreferent für die Oberpfalz

Gez.

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

8 Nachrichtlich: Ideensammlung Alternativen „Unterer Wöhrd“

Die bestehende Situation am Parkplatz ehemaliges Eisstadion ist unbefriedigend und flächenverschwendend. Sie entspricht auch nicht den aktuellen Vorgaben des Flächennutzungsplanes, welcher hier „als Zweckbestimmung „Sport und Parkanlage“ (Park nicht im Sinne von Parkplätzen sondern eines grünen Parks“.

Einige mögliche Planungsvarianten wären:

1. Null-Variante. Wenn alles so bleibt wie es ist, wäre es nicht ideal, aber zumindest würde für die Zukunft nichts „verbaut“. Zumindest sollte auch bei einer Null-Variante eine dauerhafte Bewirtschaftung der Flächen stattfinden.
2. Nur noch Anlieger-Parkplätze und Stärkung des Park-und-Ride an den Stadtgrenzen: Ein guter Vorschlag ist auch, den Verkehr aus dem Stadtgebiet herauszuhalten und z.B. im Lappersdorfer Kreisel ein Parkhaus mit guter ÖPNV-Anbindung nach Regensburg zu bauen. Das wäre ideal und nachhaltig.
3. Reduziertes Parkhaus mit Inselepark: Eine weitere Variante wäre, die Parkplätze zu Gunsten eines Inselearks zu reduzieren und kein Parkhaus zu bauen; oder ein Park und ein „vernünftig“ dimensioniertes Parkhaus zu realisieren. **Hierzu folgende Planungsskizze mit einer Win-Win-Planung**

Wir erneuern den bereits vom BN eingereichten Vorschlag für eine „**Win-Win-Planung**“

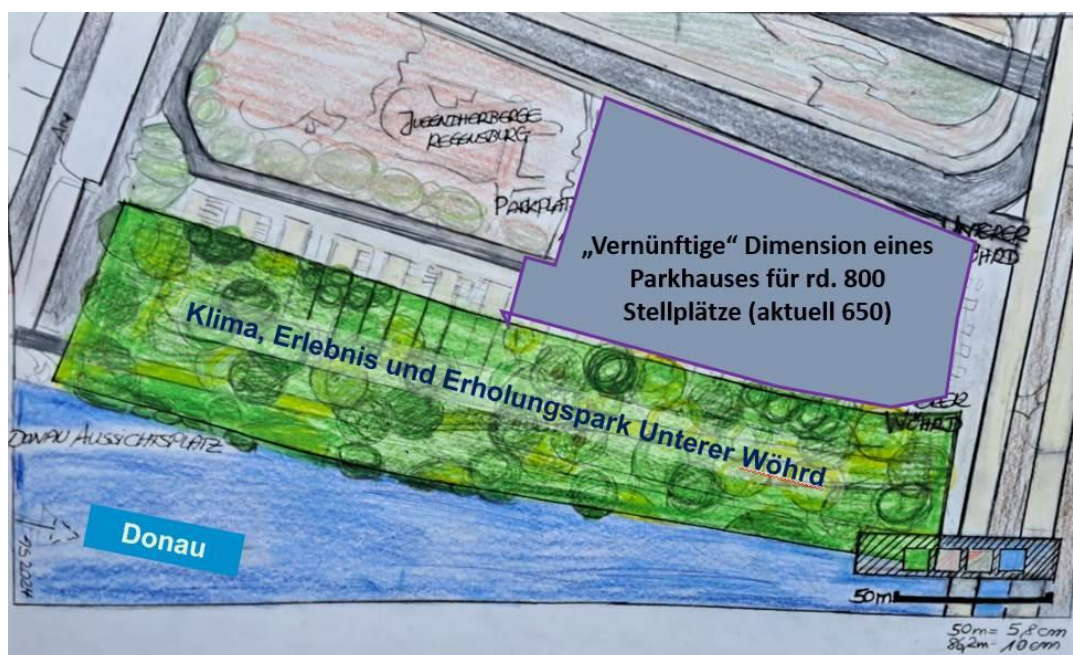
- ein der **örtlichen Situation angepasstes Parkhaus** (eine räumlich begrenzte Mobilitätsdrehscheibe und
- im „positiven Sinne der doppelten Innenverdichtung“ ein „**Klima, Erlebnis und Erholungspark Unterer Wöhrd**“ mit blauer und grüner Infrastruktur; städtebaulich sich einfügend und auch über die lokale Situation hinausdenkend. Analog der Situation am westlichen Altstadtende mit dem Herzogpark und dem gegenüber liegendem Inselepark könnte und sollte auch am östlichen Altstadtende städteplanerisch der Alleengürtel mit Villapark über die Donau nach Norden auf die Flussinsel als grüne Achse gedacht werden.
- eine optionale Fuß- und Rad-Brücke

Mit diesem Vorschlag könnte man

- durch zusätzliche Bäume im Park die Klimaauswirkungen eines kleineren Parkhauses wohl ausgleichen wie auch die Kaltluftleitbahn stärken
- durch die Absenkung im Parkbereich um etwa einen Meter dringend benötigten Hochwasser-Retentionsraum schaffen und u.U. auch die Abflusssituation für die Werftstraße entspannen und die Donau im Parkbereich erlebbarer machen.
- Neben dem Oberen Wöhrd auch am Unteren Wöhrd einen Erholungsraum schaffen
- Den Alleengürtel über die Donau nach Norden verlängern und damit auch den Welkulturbereich stärken.



Skizze, mit Idee für kleine Parkhaus



Appell: Bitte entwickeln Sie zusammen mit der Bürgerschaft eine nachhaltige Variante; im Interesse der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Regensburg. Die aktuelle Planung ist der falsche Weg!