

Bebauungsplan Nr. 279
Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange
gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Beteiligungszeitraum: 07.03.2022 - 08.04.2022



WWA Regensburg - Postfach 20 04 28 - 93063 Regensburg

Stadt Regensburg
Stadtplanungsamt
Postfach 110643
93019 Regensburg

Ihre Nachricht
28.02.2022
61.2 BPn279 4.1

Unser Zeichen
1-4622-R/R-7026/2022

Bearbeitung +49 (941) 78009-101
Josef Lehner

Datum
25.03.2022

**Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 279, Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) vom 07.03.2022 bis einschließlich 08.04.2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Planungsumgriff liegt außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Im westlichen Teil liegt ein Teilbereich im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau. Inwieweit hier die Ausnahmetatbestände des § 78 WHG erfüllt sind, ist vom Umweltamt der Stadt Regensburg zu prüfen.

In den weiteren Planungen sind jedenfalls die Punkte 1-9 des § 78 Abs. 1 WHG nachzuweisen.

Fast das gesamte Planungsgebiet wird bei einem HQ_{extrem} der Donau überflutet.

Im Bereich des geplanten Bebauungsplanes der Stadt Regensburg sind nach Kenntnisstand des Amtes die Flächen Fl.Nr. 1803 Altlasten-Nr. 36201080 im Kataster gem. Art. 3 Bayer. Bodenschutzgesetz (BayBodSchG) aufgeführt. Diese im Atlas-



tenverdacht stehenden Flächen sind im Bebauungsplan in gebotener Weise zu berücksichtigen d.h. es sind Untersuchungen durchzuführen, die weiteren Aufschluss über Art und Umfang der Schadstoffbelastung geben. Weitere Altlastenauskünfte sind beim Umweltamt der Stadt Regensburg einzuholen, da dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg nach wie vor nicht alle Erkenntnisse zu Altlasten im Bereich des Stadtgebietes vorliegen.

Bei den weiteren Planungen ist ebenso auf eine getrennte Beseitigung von Niederschlagswasser und Schmutzwasser zu achten. Die versiegelten Bereiche sind zu minimieren und bei eventuellen Gebäuden sollten begrünte Flachdächer umgesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Josef Lehner

Abteilungsleiter

Stadt und Landkreis Regensburg

Umweltamt

Amt 31.2 Pö

SB: Dr. Pöhler

Tel.: 507-2313

Az.: 31.2 Planungen/Bebauungspläne/BPlan 279

Regensburg, 11. April 2022

STADTPLANUNGSAMT					
13. April 2022					
<input type="checkbox"/> Rückmeldung			<input type="checkbox"/> Kopie an:		
<input checked="" type="checkbox"/>	31.2	6	<input checked="" type="checkbox"/>	31.3	NMK
					Verw/FI

An Amt 61.2 Frau Fuchs

Skala

Bauleitverfahren – Aufstellung des Bebauungsplans 279 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) (Scoping)

Naturschutzfachliche Stellungnahme

Sachverhalt:

Zur Beurteilung wurde die Beschlussvorlage vom 18.01.2022 (Anpassung des Aufstellungsbeschlusses vom 19.11.2019) mit einem kurzen Erläuterungstext über den Sachverhalt und einem Plan über den Geltungsbereich sowie einem Plan mit dem Umgriff des SO-Gebiets und die Ergebnisdarstellung zur Prüfung des Klimavorbehalts zur Verfügung gestellt.

Der Planungsbereich umfasst den Bereich des ehemaligen Eisstadions und südlich angrenzende Grün- und Freiflächen, die aktuell mit Parkplätzen belegt sind. Baurecht nach § 34 BauGB besteht aktuell nicht.

Es liegen noch keine konkreten Planüberlegungen vor. Für das Gesamtgrundstück bestehen mehrere Möglichkeiten zur Realisierung einer zukünftigen Parkierungseinrichtung mit zusätzlichen Infrastruktureinrichtungen.

Sonstige naturschutzfachliche Unterlagen liegen nicht vor.

Beurteilung:

Verursacher von Eingriffen sind verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§15 BNatSchG). Dies ist bei der Konkretisierung der Planungen zu berücksichtigen. Auf Stand der aktuell vorhandenen Informationen bedeutet dies, dass der Baukörper möglichst kompakt und möglichst im Nordteil des Plangebiets platziert wird, da hier der geringste Eingriff in den Baumbestand und in das Landschaftsbild (z.B. Flussufer) zu erwarten ist.

Der Planungsumgriff liegt vollständig im Geltungsbereich der Baumschutzverordnung. Auf der aktuell vorhandenen Parkplatzfläche stehen 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 innerhalb des Planungsbereich am westlichen Rand (anschließend an die Häuser Am Winterhafen) fort. Auf dem Grundstück der 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.

Der Erhalt von Bäumen hat Vorrang vor Neupflanzungen.

Falls in den Baumbestand eingegriffen werden sollte, ist eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen. Dafür ist ein Gutachten zur saP notwendig. Das zu untersuchende Artenspektrum ist mit dem Umweltamt abzustimmen.

Es ist zu beachten, dass der Artenschutz nicht erst bei Beginn der Bauvorhaben relevant wird, sondern bereits bei den ersten Arbeiten auf dem Gelände, beispielsweise Baufeldfreimachung oder Erschließung.

Sollten großflächige Fenster oder Glasfassaden oder sonstige spiegelnde Flächen geplant sein, ist das artenschutzrechtlich relevante Thema „Vogelschlag“ abzuarbeiten

Aufgrund der Lage des Baugebiets im direkten Anschluss an die freie Landschaft bzw. die Donau ist die Pflanzliste eng mit dem Umweltamt abzustimmen, um negative Auswirkungen auf die umgebenden Flächen zu vermeiden.

Aktuell wird der Hochwasserschutz für den Unteren Wöhrd geplant. Der Parkplatz selbst ist davon nicht betroffen, jedoch insbesondere die direkt westlich anschließenden Wohngebiete (Am Winterhafen, Wöhrdstraße). Etwaige Ausgleichspflanzungen, falls notwendig, sollten mit dem Pflanzkonzept des Hochwasserschutzes abgestimmt sein.

Schließlich ist das Thema „Lichtverschmutzung“ zu beachten. Wir weisen darauf hin, dass die Vorgaben in Art. 11a BayNatSchG zu beachten sind. Zudem gilt § 41a BNatSchG, vorbehaltlich der noch zu erlassenden Rechtsverordnungen.

Ansprechpartnerin zum Vorgang ist:

Frau Dr. Pöhler, Tel. 0941/507-2313, E-Mail: poehler.hannaleena@regensburg.de

Im Auftrag

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Pöhler', is written over the printed name.

Dr. Pöhler

SB: Wolfseher

Tel.: 2316

Az.: Amt 31.2 Wo

An Amt 62.1 Frau Fuchs

**Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 279 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)**

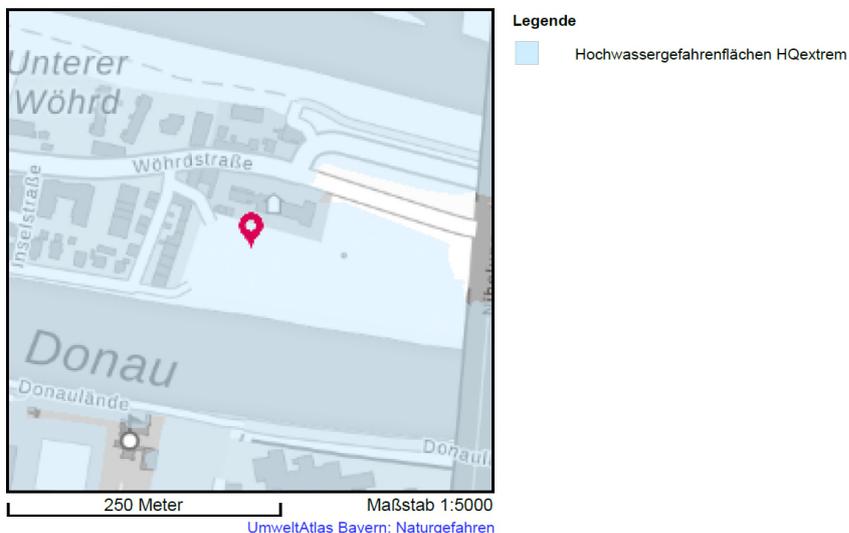
Stellungnahme der fachkundigen Stelle:

Der Umgriff des Bebauungsplans befindet sich teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet ist im Plan bereits enthalten.

Durch das Hochwasserschutzgesetz II wurden in § 78 b WHG Regelungen zu den Risikogebieten außerhalb von Überschwemmungsgebieten getroffen.

Die Fläche außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes ist ein Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78 b Abs. 1. S 2 Nr. 1 WHG.

Die beigefügte Standortauskunft aus dem UmweltAtlas Bayern zeigt, welche Flächen bei einem seltenen Extremhochwasser (HQ_{extrem}) betroffen sein können.



Bei einem HQ_{extrem} ist mit einer Wassertiefe von voraussichtlich größer 0,5 - 1,0 m zu rechnen.

Risikogebiete sollen nachrichtlich in Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen übernommen werden.

Auf das Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz zum Hochwasserschutzgesetz II vom 03.04.2018, Az. 52h-U4521-2016/19-262, sowie auf das gemeinsame Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, Az. 25-4611.10-9-6, vom 08.08.2019 mit den Anlagen „Handlungsanleitung zur Hochwasservorsorge und zum Hochwasserschutz in der Raumordnungs- und in der Bauleitplanung sowie bei der Zulassung von Einzelbauvorhaben“ und „Arbeitshilfe Hochwasser- und Starkregenrisiken in der Bauleitplanung“ wird verwiesen. Der Fragebogen zu diesem Leitfaden sollte während der Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfs angewandt werden. Festsetzungen und Hinweise sollten im Bebauungsplan übernommen werden.

Die Errichtung neuer Heizölverbraucheranlagen in festgesetzten und vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten ist verboten (§ 78 c Abs. 1 WHG).

Die Errichtung neuer Heizölverbraucheranlagen in Risikogebieten außerhalb von Überschwemmungsgebieten ist verboten, wenn andere weniger wassergefährdende Energieträger zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zur Verfügung stehen oder die Anlage nicht hochwassersicher errichtet werden kann (§ 78 c Abs. 2 S. 1 WHG).

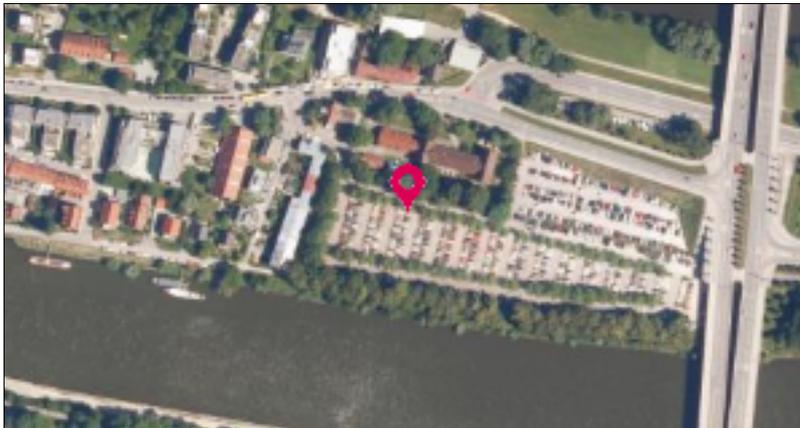
Im Auftrag

Wolfseher

Anlage:
Standortauskunft

Naturgefahren

Standortauskunft Wassergefahren



250 Meter

Maßstab 1:5000

[UmweltAtlas Bayern: Naturgefahren](#)

UTM-Koordinaten (Zone 32)

Ostwert: 727354

Nordwert: 5434421

Höhe [m NHN]: 333,0

Standort: Regensburg, Regensburg (Stadt)

Gewässer: Donau



Der gewählte Standort befindet sich in einem Gebiet, für das eine Hochwasserberechnung auf der Grundlage eines hydrodynamisch-numerischen Modells durchgeführt wurde.



Am gewählten Standort können folgende Informationen hinsichtlich potentieller hydrologisch-hydraulischer Gefährdungen erteilt werden:

Standortprüfung	Hochwassergefahr	Details	UmweltAtlas Bayern
keine Information zu	HQ _{häufig} -Fläche		Anzeigen
	HQ ₁₀₀ -Fläche	Anzeigen	Anzeigen
	HQ _{extrem} -Fläche	Anzeigen	Anzeigen
keine Information zu	vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet		Anzeigen
	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Anzeigen	Anzeigen

Bei weiteren Fragen wenden Sie sich an das zuständige Wasserwirtschaftsamt [Regensburg](#).

Am bzw. im näheren Umfeld des gewählten Standorts sind der Wasserwirtschaftsverwaltung folgende Schadensfälle bekannt. Näheres zu den dokumentierten Geschehnissen erfahren Sie [hier](#).

Dokumentierte Ereignisse	Hochwasser- und Lawineneignisse
keine Ereignisse dokumentiert	Hochwasserereignisse an Gewässer 1. und 2. Ordnung
keine Ereignisse dokumentiert	Wildbachereignisse und Gewässer 3. Ordnung
keine Ereignisse dokumentiert	Schadenslawinen

Für die Risikogewässer der [Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie](#) besteht die Möglichkeit vorformatierte Gefahrenkarten zu laden. Ist dies der Fall, werden in den folgenden Zeilen entsprechende Links zu den Karten angezeigt:

https://www.lfu.bayern.de/gdi/download/karte/HWGK_ETW_1532_AUBBA3_K1.pdf

https://www.lfu.bayern.de/gdi/download/karte/HWGK_WT_HQhaeufig_1532_AUBBA3_K1.pdf

https://www.lfu.bayern.de/gdi/download/karte/HWGK_WT_HQ100_1532_AUBBA3_K1.pdf

https://www.lfu.bayern.de/gdi/download/karte/HWGK_WT_HQextrem_1532_AUBBA3_K1.pdf

https://www.lfu.bayern.de/gdi/download/karte/HWGK_ETW_1_DONAU0_K23.pdf

Hochwassergefahrenkarte für HQhäufig nicht vorhanden

https://www.lfu.bayern.de/gdi/download/karte/HWGK_WT_HQ100_1_DONAU0_K23.pdf

https://www.lfu.bayern.de/gdi/download/karte/HWGK_WT_HQextrem_1_DONAU0_K23.pdf

https://www.lfu.bayern.de/gdi/download/karte/HWGK_ETW_1522_REGEN1_K1.pdf

Hochwassergefahrenkarte für HQhäufig nicht vorhanden

https://www.lfu.bayern.de/gdi/download/karte/HWGK_WT_HQ100_1522_REGEN1_K1.pdf

https://www.lfu.bayern.de/gdi/download/karte/HWGK_WT_HQextrem_1522_REGEN1_K1.pdf

Mehr zu den Hochwassergefahrenkarten (HWGK) und Hochwasserrisikokarten (HWRK) erfahren Sie [hier](#).

Bitte beachten sie, dass Überflutungen der Geländeoberfläche infolge von Starkregen grundsätzlich überall auftreten können, auch fern von Gewässern. Eine Berücksichtigung dieser Ereignisse in der Standortauskunft ist derzeit nicht möglich. Die Ermittlung von besonders durch Starkregen gefährdeten Bereichen in Bayern ist jedoch Gegenstand aktueller Forschungsprojekte. Mehr zum Thema Starkregen und Sturzfluten erfahren Sie [hier](#).

Ebenso sind Informationen zu potentiell hohen Grundwasserständen in dieser Standortauskunft nicht enthalten. Mehr Info dazu [hier](#).

Kommunen, Eigentümer, Mieter und Pächter sind gefordert, Eigenvorsorge zu betreiben. Die wirkungsvollste Strategie gegen Hochwasserschäden besteht darin, sensible Nutzungen in hochwassergefährdeten Gebieten zu vermeiden und/oder Nutzungen an die bestehenden Gefahren anzupassen. Detaillierte Informationen hierzu können über das Internetportal hochwasserinfo.bayern.de abgerufen werden.

Darüber hinaus berät das zuständige WWA [Regensburg](#) zum Umgang mit Hochwasser- und Lawinengefahren.

Hochwassergefahrenfläche HQ₁₀₀

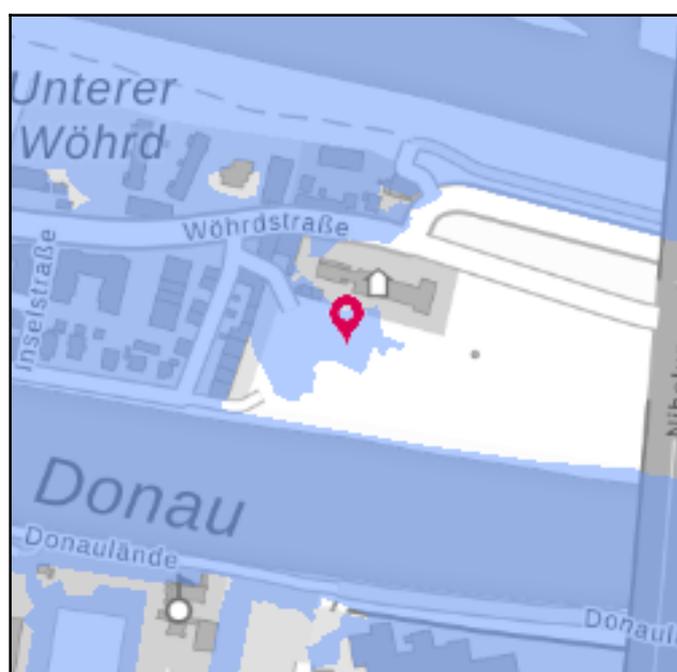
Der gewählte Standort wird vom Gewässer Donau bei einem HQ₁₀₀ gefährdet.

Ein 100-jährlicher Abfluss (HQ₁₀₀) ist ein Abfluss (Q), der statistisch gesehen mindestens einmal in 100 Jahren auftritt. Da es sich um einen Mittelwert handelt, kann ein Hochwasserereignis mit diesem Abfluss innerhalb von 100 Jahren auch mehrfach auftreten. Das HQ₁₀₀ wird auch als „mittleres Hochwasserereignis“ bezeichnet, da noch sehr viel seltenere Hochwasserereignisse (Extremhochwasser) auftreten können.

Hochwassergefahrenflächen für HQ₁₀₀-Szenarien bilden gleichzeitig die Grundlage für die vorläufige Sicherung und Festsetzung von Überschwemmungsgebieten. Ab dem Zeitpunkt der vorläufigen Sicherung bzw. Festsetzung als Überschwemmungsgebiet kommen gesetzlich unmittelbar geltende Nutzungseinschränkungen (z.B. Verbot der Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen) zum Tragen. Für Informationen zur rechtlichen Wirkung berät im konkreten Einzelfall die zuständige Kreisverwaltungsbehörde.

Gewässername: Donau

Am gewählten Standort ist bei einem HQ₁₀₀ mit einer Wassertiefe von voraussichtlich größer 0 - 0,5 m zu rechnen.



Legende

- Hochwassergefahrenflächen HQ100

250 Meter

Maßstab 1:5000

[UmweltAtlas Bayern: Naturgefahren](#)

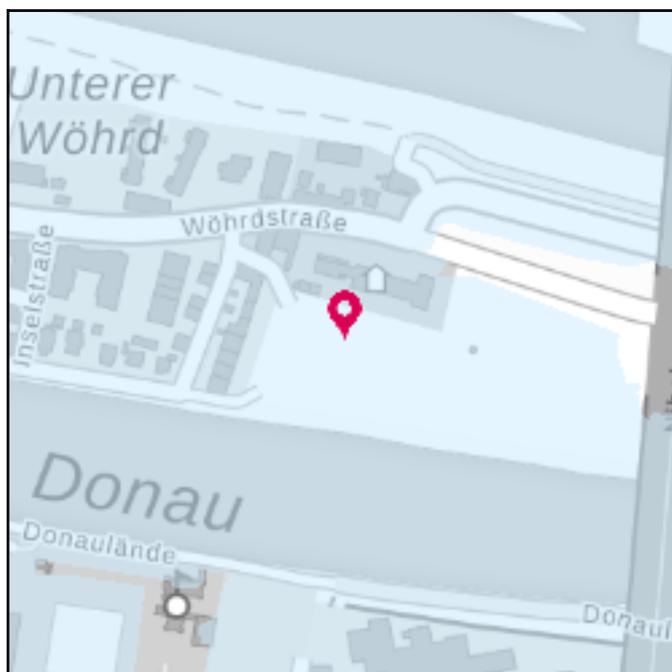
Hochwassergefahrenfläche HQ_{extrem}

Der gewählte Standort wird vom Gewässer Donau bei einem seltenen Extremereignis gefährdet.

Ein HQ_{extrem} (Extremhochwasser) ist ein Hochwasserereignis mit einem Abfluss (Q), das statistisch gesehen selten auftritt und zu deutlich höheren Wasserständen als ein HQ₁₀₀ führen kann. Hierfür wird ein Abfluss angenommen, welcher in etwa der 1,5 fachen Wassermenge des HQ₁₀₀ entspricht. Dieses Szenario kann auch Hinweise liefern, welche Gebiete in Falle des Versagens von ggf. vorhandenen Hochwasserschutzanlagen überflutet werden könnten. Hochwassergefahrenflächen für das seltene Extremereignis haben vorwiegend informativen Charakter. Für Informationen zur rechtlichen Wirkung berät im konkreten Einzelfall die zuständige Kreisverwaltungsbehörde.

Gewässername: Donau

Am gewählten Standort ist bei einem HQ_{extrem} mit einer Wassertiefe von voraussichtlich größer 0,5 - 1,0 m zu rechnen.



Legende

■ Hochwassergefahrenflächen HQextrem

[UmweltAtlas Bayern: Naturgefahren](#)

Amtlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet

Der gewählte Standort liegt innerhalb eines amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes.

Das Gewässer Donau überschwemmt den gewählten Standort. Es handelt sich dabei um einen Abfluss, der statistisch betrachtet zumindest einmal in einen Zeitraum von 100 Jahren auftritt.

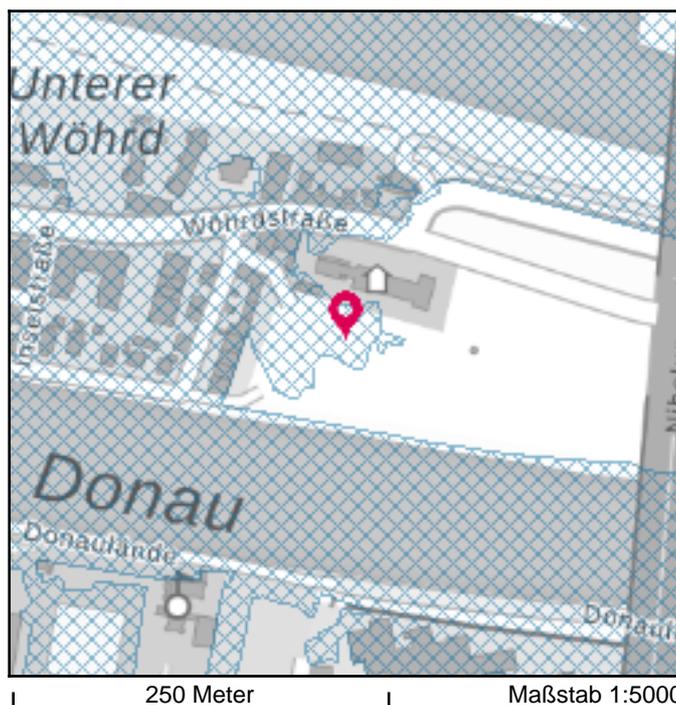
Das Überschwemmungsgebiet wurde am 18.12.2008 ermittelt und vom zuständigen [WWA Regensburg](#) der Kreisverwaltungsbehörde [Regensburg \(Stadt\)](#) übergeben. Diese hat das Überschwemmungsgebiet am 04.08.2015 per Verordnung festgesetzt.

Der Verordnungstext dazu kann im Amtsblatt eingesehen werden:

Donau:

[Amtsblatt 1](#)

Weitere Informationen zur amtlichen Festsetzung von Überschwemmungsgebieten finden Sie [hier](#). In Überschwemmungsgebieten ist jede Maßnahme, die den Abfluss negativ beeinflussen kann gem. [§ 78 WHG](#) untersagt. Dies betrifft unter anderem die Errichtung und Erweiterung baulicher Anlagen.



Legende



Festgesetzte Überschwemmungsgebiete

[UmweltAtlas Bayern: Naturgefahren](#)

Weiterführende Links

Hochwasser.Info.Bayern

<https://www.hochwasserinfo.bayern.de>

Starkregen und Sturzfluten

https://www.lfu.bayern.de/wasser/hw_risiko_umgang/starkregen_und_sturzfluten/index.htm

Hochwassernachrichtendienst Bayern

www.hnd.bayern.de/

Lawinenwarndienst Bayern

www.lawinenwarndienst-bayern.de/

Übersicht über die Naturgefahren in Bayern

www.naturgefahren.bayern.de/

Allgemeine Informationen zu wasserwirtschaftlichen Themen

www.lfu.bayern.de/wasser/index.htm

Impressum:

Herausgeber:

Bayerisches Landesamt für Umwelt

Bürgermeister-Ulrich-Straße 160

86179 Augsburg

Telefon: 0821 9071-0

Telefax: 0821 9071-5556

Postanschrift:

Bayerisches Landesamt für Umwelt

86177 Augsburg

E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de

Internet www.lfu.bayern.de

Bearbeitung:

Bayerisches Landesamt für Umwelt

Referenzen/Bildnachweis:

Bayerisches Landesamt für Umwelt

Hintergrundkarte

[© Bayerische Vermessungsverwaltung](#)

[© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie](#)

Stand der Datengrundlagen:

25. März 2022

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

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

Regensburg, 02.04.2022

Betreff: Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 279 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd / Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen TÖB gemäß § 4 Abs. 1 (BauGB) (Scoping)
www.regensburg.de/behoerdenbeteiligung-bp279

Sehr geehrte Damen und Herren!

Cc: Sehr geehrte Stadtspitze und Stadtrat von Regensburg,

Cc: Sehr geehrte Öffentlichkeit!

Für die Beteiligung am o.g. Verfahren bedankt sich die Kreisgruppe Regensburg des Bundes Naturschutz. Im Rahmen des Verfahrens nehmen wir wie folgt Stellung:

Als Bund Naturschutz würden wir es sehr begrüßen, wenn vor dem Hintergrund des Klimawandels im zentralen Stadtbereich neben der Stärkung der Mobilität insbesondere auch ein wichtiger Klimaraum mit Naherholung und Biodiversität direkt gegenüber dem Villapark entstehen würde. Das wäre eine große Chance für die Stadt Regensburg!

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



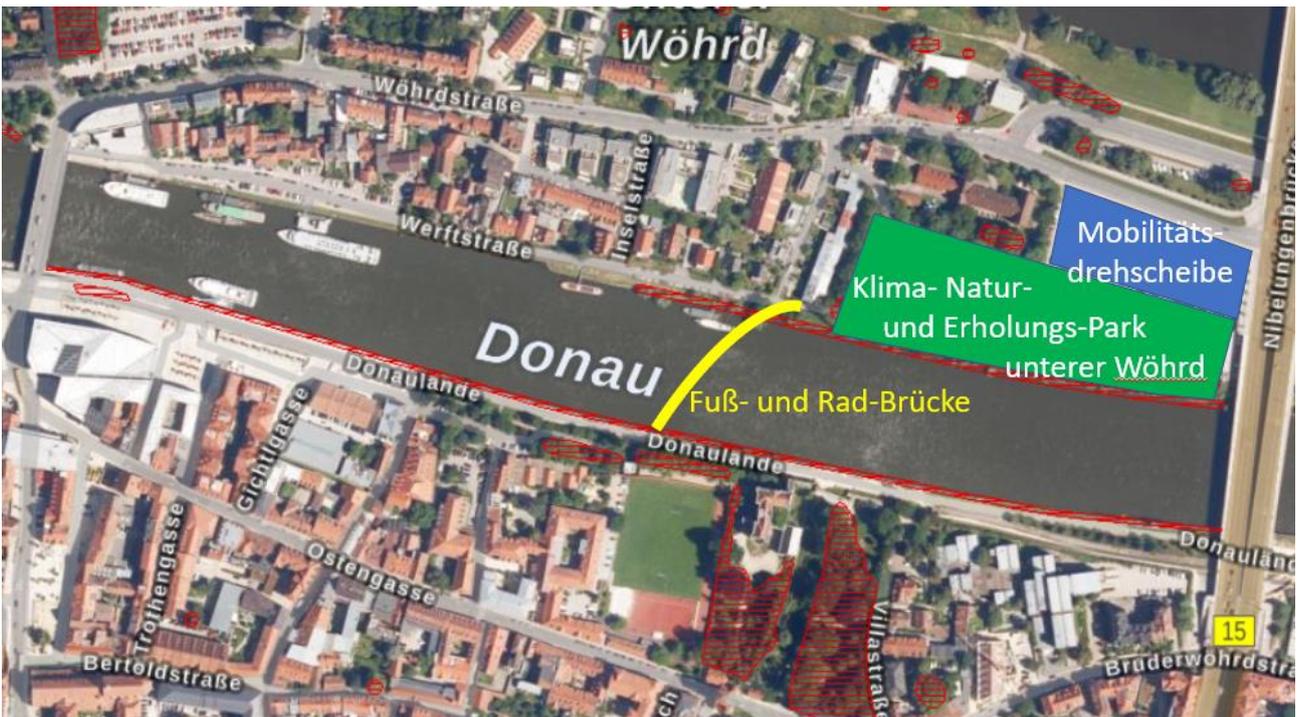
Landesverband
des Bund für
Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V. (BUND)

Ist Situation: völlig ineffektiver Parkplatz mit großem Flächenverbrauch:



Wir schlagen vor:

Eine räumlich begrenzte Mobilitätsdrehscheibe (baulich mehrstöckig in die Höhe und ggf. auch mehrstöckig in den Untergrund, aber nicht in die Fläche gehen) und im „positiven Sinne der doppelten Innenverdichtung“ im nördlichen Anschluss an den Villapark **einen „Klima-, Natur- und Erholungspark Unterer Wöhrd“** mit viel blauer und grüner Infrastruktur. Gerade vor dem klimatischen Hintergrund (Regensburg ist wegen seiner Lage eine der vom Klimawandel am meisten betroffenen Städte in Bayern <- siehe Anlage) sind neue Parkflächen unwahrscheinlich wichtig. Hier bietet sich eine gute Gelegenheit!



Zu klären im Zusammenhang mit den Planungen sind auch folgende Fragen:

- Für wen (1. Anwohner, 2. Einpendler, 3. Gäste/Kunden) brauchen wir wie viele Parkplätze und wo sollen diese liegen? Sind nicht schon genug vorhanden? Genaue und transparente Bedarfsanalyse)
 - Fußläufige Parkhäuser: Petersweg, Dachauplatz, Arkaden, Bismarkplatz, Velodrom
 - P&R: Jahnstadion, Donauarena, DEZ .. mit Shuttle-Bus anbinden.
 - Ist das Alte Eisstadion noch „fußläufig“ von der Altstadt erreichbar?
- ⇔ Dazu gibt es u.W. keine Erhebung der Stadt. (z.B. Parkplätze pro 1000 Einwohner)
- Werden Parkplätze in der Innenstadt dann aufgegeben und z.B. endlich Alter Kornmarkt und Domplatz ohne MIV gestaltet? (Das wäre ideal und eine große Chance!)
- Wäre nicht an der Kreuzung am DEZ oder weiter draußen am Stadtrand ein Umsteiger in die Stadtbahn besser?

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Raimund Schoberer

1. Vors. BN Regensburg

Umweltamt

Regensburg, 14.03.22

SB: Frau Bayerle

Tel.: 1316

Az.: Amt 31.1 Bay

An

Amt 61

Amt 61 16. März 2022
i. U. / a

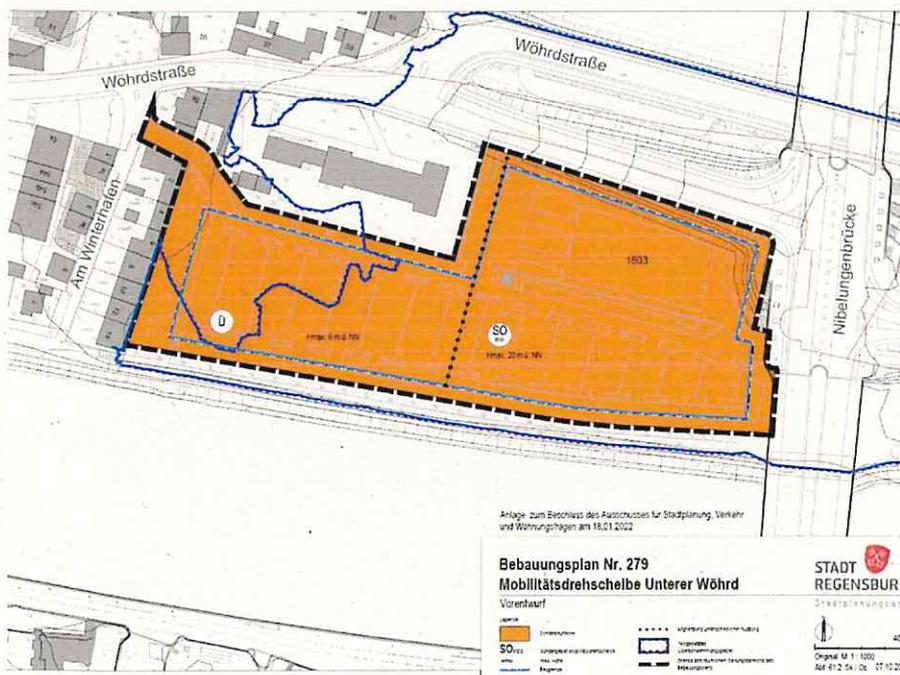
BP 279 Mobilitätsdrehscheibe

Frühzeitige Beteiligung von Träger öffentlicher Belange;

1. Sachverhalt:

Die Stadt Regensburg beabsichtigt mit der Aufstellung des BP 279 „Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd“ Parkierungseinrichtungen mit zusätzlichen Infrastruktureinrichtungen und Flächen für tangierende Maßnahmen wie z. B. Verleihstationen bereitzustellen.

2. Standort:



3. Beurteilung:

Lärmschutz:

Für das BP-Verfahren ist eine schalltechnische Untersuchung durch eine Messstelle nach § 29 b BImSchG vorzulegen. Die schalltechnische Untersuchung muss die lärmtechnischen Auswirkungen des Planungsgebietes auf die Nachbarschaft schalltechnisch untersuchen und bewerten.

Dabei ist die mögliche Neuerrichtung und wesentliche Änderung von Verkehrswegen bzw. die Verkehrszunahme auf bestehenden Verkehrswegen zu berücksichtigen.

I. A.



Dr. Elsner

15

Umweltamt

Regensburg, 15.03.2022

SB: H. Plötz

Tel.: 1711

Az.: 31. 1 Pl

STADTAMT REGENSBURG					
17. März 2022					
<input type="checkbox"/> Rückmeldung			<input type="checkbox"/> Rückantwort		
AL	61.1	61.2	61.3	61.4	VerwFI

i.v. ja

Amt 61

Vollzug der Wassergesetze;

Beteiligung im Verfahren BP Nr. 279, Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd;

Anpassung des Aufstellungsbeschlusses vom 19.11.2019

Hier: Stellungnahme Sachgebiet Wasserrecht

Im Rahmen des o.g. Beteiligungsverfahrens äußert sich das Sachgebiet Wasserrecht beim Umweltamt, ausgehend von den bislang vorliegenden Unterlagen, wie folgt:

Es werden aus wasserrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Einwendungen gesehen.

Die in Punkt 4 der Beschlusvorlage VO/21/18628/61 genannten Belange hinsichtlich der Lage im Ü-Gebiet sind zu berücksichtigen und abzuarbeiten.

Eventuelle Forderungen des WWA Regensburg sind zu beachten.

Im Auftrag

Plötz *[Handwritten Signature]*

Gartenamt
67.2

Regensburg, den 14.03.2022

Stadtplanungsamt, 61.1 Sk

STADTPLANUNGSAMT	
16. März 2022	
<input type="checkbox"/> Rücksprache	<input type="checkbox"/> Kopie an:

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) an der 76. Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 279 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd

Die Stellungnahme bezieht sich auf die beiden Beschlussvorlagen vom 18.01.2022 VO/21/18627/61 76. Änderung des Flächennutzungsplanes Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd und VO/21/18628/61 BP Nr. 279 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd. - Anpassungen der Aufstellungsbeschlüsse vom 19.11.2019.

Den grünordnerischen Belange

Sämtlicher Baumbestand sollte, soweit keine anderen Belange dagegensprechen, erhalten werden. Insbesondere die Landschaftsbild prägende Baumallee entlang der Donau sollte zwingend erhalten werden.

Gartenamt, 67.2
i.A.

A. Diewald

Angelika Diewald

Anlage: Ausschnitt CityView

Anlage:



Anlage 1: Ausschnitt CityView (ohne M.)

Umweltamt
SB: List
Tel.: 2314

Regensburg, 06.04.2022

Az.: 31.2 Li

An
Amt 61 Fr. Fuchs

Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 279 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd, frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) (Scoping) Bebauungsplan-Vorentwurf vom Ihre E-Mail vom 04.03.2022

Stellungnahme Sachgebiet Abfallwirtschaft und Bodenschutz

1. Sachstand Altlasten - Beurteilung

Für den Bauort liegt ein Eintrag im Altlastenkataster (A1102) vor.

Für die Planung der Mobilitätsdrehscheibe auf dem Grundstück am Unteren Wöhrd, erstellte - im Auftrag der Stadt Regensburg - das Fachbüro für Angewandte Geologie Dr. Holzhauser eine Zusammenfassung aller vorliegenden geotechnischen – und umweltgeologischen Untersuchungen (Br. Nr. 020-B-19 vom 20.03.2021, Abb. 5).

Auf Grundlage dieses Gutachtens ergibt sich folgender Sachverhalt:

Hafenverfüllung

Im Bereich des ehemaligen Hafenbeckens wurde eine sehr heterogene Auffüllung mit einer Mächtigkeit von über 10 m angetroffen, die sich größtenteils aus sandigem Kies mit Bauschutt-, Schlacke-, Kohlebeimengungen und Asphaltbrocken zusammensetzt. Chemische Untersuchungen an Bodenmaterial ergaben erhebliche Konzentrationen an altlastspezifischen Schadstoffen (PAK, MKW, Schwermetalle). Es ist davon auszugehen, dass sich größere Auffüllkörper (z.B. alte Uferbefestigung) im Untergrund befinden. Hausmüllablagerungen können nicht ausgeschlossen werden.

Auffüllboden im Bereich Eisstadion

Im Bereich des alten Eisstadions wurden, ähnlich wie im alten Hafenbecken, heterogen zusammengesetzte anthropogene Auffüllböden angetroffen. Die Mächtigkeit ist max. 5 m und altlastspezifische Schadstoffkonzentrationen (PAK, MKW, Schwermetalle) sind geringer (< Z2). Die Fläche ist durch die Bodenplatte des ehemaligen Eisstadions zum größten Teil versiegelt.

Bodenluft

Die Bodenluftuntersuchungen der LUBAG GmbH aus den Jahren 2000/2001 ergaben keine oder nur in Spuren nachweisbare LHKW und BTEX Belastungen (S1 bis S28)

Kampfmittel

Regensburg wurde im Zweiten Weltkrieg bombardiert, daher ist die Gefahr von Blindgängern und Kriegshinterlassenschaften im Boden gegeben.

Bodendenkmal

auf der Bebauungsfläche befindet sich ein ausgewiesenes Bodendenkmal (D-3-6938-0934).

Wirkungspfad Boden-Mensch

Aufgrund der derzeitigen Nutzung, ist nicht von einer schädlichen Gefährdung durch den Wirkungspfad Boden-Mensch auszugehen.

Wirkungspfad Boden-Wasser

Grundwasseruntersuchungen aus dem Jahr 2013 (TAUW GmbH) zeigen eine relevante Beeinflussung des Grundwassers durch die Altablagerung bei Gegenüberstellung von zustromigen und abstromigen Messwerten. Das Grundwasser an der abstromig gelegenen Messstelle (Abb. 4) B2 ist höher mineralisiert als an den oberstromigen Messstellen B3 und B1. Erhöhte Ammoniumgehalte sowie ein Nitrat- und Sulfatgehalt unter der Nachweisgrenze an der Messstelle B2 weisen auf reduzierende Bedingungen hin. Zudem sind die Calcium-, Eisen-, Bor- und Manganerhalte erhöht.

Die Differenzwertbetrachtung für Basisparameter in Grundwasser (Merkblatt 3.8/1) ergibt eine Änderung mehrerer Parameter, woraus sich eine Überschreitung des Stufe-1-Wertes ableiten lässt. Hausmüllablagerungen können im Altlastenbereich nicht ausgeschlossen werden.

2. Vergleich der bisherigen Untersuchungen

Bereich Hafenbecken des alten Winterhafens

Für die Beurteilung der Baugrundsituation im Bereich des damals neu geplanten Jugendwohnheims, wurden im Zeitraum von 16.03.2021 bis 04.04.2021 von der IMH mbH Rammkernsondierungen (RKS) und schwere Rammsondierungen (DPH) durchgeführt. Wie der Lageplan in Abb. 1 zeigt, sind die DPH 3,4,5,6 und die RKS B3, B4, B5, B6 innerhalb des alten Hafenbeckens niedergebracht.

Der Auffüllboden hat in der Bohrung B4 eine Mächtigkeit von 10,40 m und wird im Gutachten allgemein als sehr gering tragfähig mit einem ungünstigen Verformungsverhalten beschrieben. Die unterhalb der Auffüllung anstehende bindige Schicht besitzt nach bodenmechanischen Laborwerten eine weiche Konsistenz. Die folgende Kiesschicht hat weitgehend eine mitteldichte bis dichte Lagerung, jedoch mit lockeren Bereichen. Somit sind die angetroffenen und untersuchten Bodenschichten für eine Gründung nur mäßig brauchbar. Abgeleitet wird diese Aussage aus der Gegenüberstellung der Ergebnisse der schweren Rammsondierungen (N_{10}), der Rammkernsondierungen und der bodenmechanischen Laboruntersuchungen. Neben der Ableitung der Lagerungsdichte, des Reibungsverhaltens oder der Konsistenz, kann aus dem Ergebnis der Rammsondierung und der bodenmechanischen Laboruntersuchungen auch das für die Setzungsberechnung (Nachweis der Gebrauchstauglichkeit) maßgebende Steifemodul abgeleitet werden.

Die Untersuchungen zeigen, dass eine Gründung in der anthropogenen Auffüllung ohne Zusatzmaßnahme nicht möglich ist, da geotechnische Grenzzustände (DIN EN 1997-1, DIN 1054) nicht eingehalten werden können. Ein reiner Bodenaustausch wird aufgrund der hohen Schadstoffbelastung der angetroffenen Auffüllung und der gegebenen Wassersituation als unwirtschaftlich angesehen. Aus diesem Grund sind Tiefgründungsmaßnahmen empfohlen.

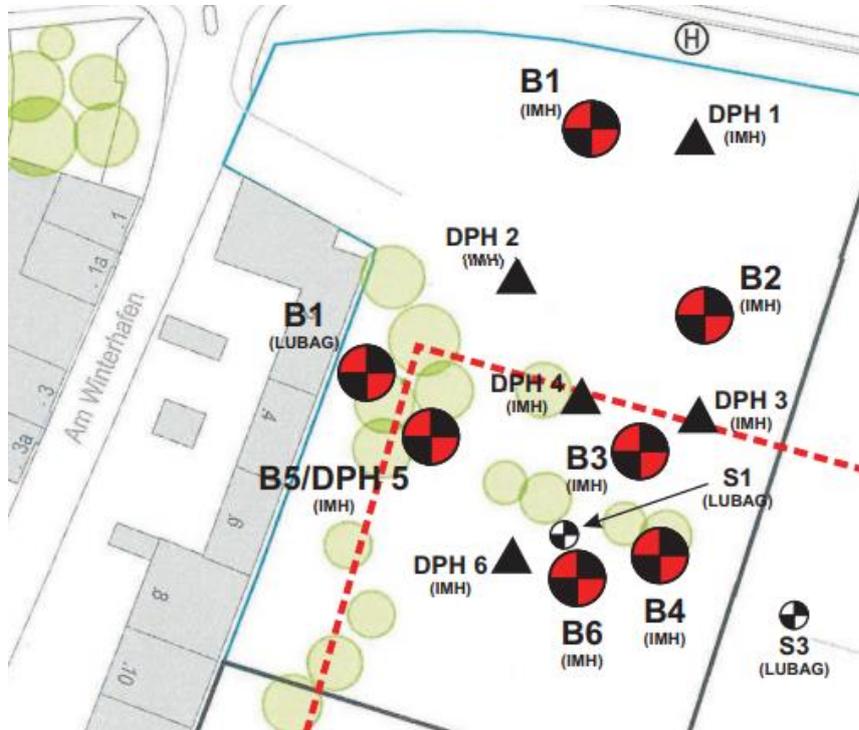


Abbildung 1: Lageplan der durchgeführten Bodenuntersuchungen der IMH vom 16.03.2021 bis 04.04.2021. Die rot gestrichelte Linie markiert den Bereich des verfüllten alten Hafenbeckens.

In der Vorplanung einer geplanten Kongresshalle ist das Ingenieurbüro Schulze u. Lang im Jahr 2005 beauftragt worden, den betreffenden Baugrund geotechnisch zu erkunden. Hierbei wurden weiter Rammkernsondierungen und Rammsondierungen abgeteuft (Abb. 2). Die Ergebnisse decken sich mit der Erkundung der IMH mbH. Die höchste Mächtigkeit der anthropogenen Auffüllung im alten Hafenbecken wird im Bericht vom 29.09.2005 mit 10,50 m (B4) angegeben.

Ein Vergleich mit den Untersuchungsergebnissen der IMH mbH und dem Ing. Büro Schulze u. Lang zeigt ebenfalls, dass die anthropogene Auffüllung und die stellenweise darunterliegende bindige Schicht sehr gering tragfähig sind.

Für genauere Aussagen über das bodenmechanische Verhalten der anstehenden Böden, sollten weitere direkte und indirekte Untersuchungen vorgenommen werden. Für die Auslegung der Tiefgründung ist vor allem zu klären, in welcher Tiefe sich tragfähige Schichten (z.B. Kies, Festgestein) befinden und wie mächtig diese vorliegen. Außerdem ist für die weitere Planung der Gründung auch die Art und Höhe des Lasteintrages in den Untergrund entscheidend.

Im Zuge einer orientierenden Untersuchung der LUBAG GmbH (siehe Abb. 3), sind im Jahr 2000 weitere Bodenproben auf der jetzigen Baufläche des Systemparkhauses mit Hilfe von Rammkernsondierungen (in-Situ) entnommen worden. Die Materialproben wurden chemisch untersucht und umwelttechnisch deklariert. Die entstandenen Schichtprofile zeigen im Bereich des alten Hafenbeckens (S1 bis S16) die zu erwartende anthropogene Auffüllung mit einer Mächtigkeit von sieben Metern (max. Bohrtiefe). Natürlich anstehende Tone wurden geringmächtig in den Bohrungen S5, S7, S9 und S8 vorgefunden. Die umwelttechnische

Deklaration der aufgefüllten Bodenschichten ergab nach Eckpunktepapier, dass 13 von 15 beprobten Bohrungen dem Zuordnungswert >2 zugeordnet werden können ($>Z2$). Eine hohe MKW und PAK Verunreinigung konnte in allen Bohrungen nachgewiesen werden (S1 bis S16). Bodenmechanische Untersuchungen wurden nicht durchgeführt. Chemische Grundwasseranalysen der TAUW GmbH (Abb. 4) vom 19.08.2013 schließen eine Betonaggressivität im alten Hafenbecken nicht aus. Deshalb sollten weitere Grundwasseruntersuchungen im Bereich der potenziellen Tiefgründung speziell auf Betonaggressivität durchgeführt werden. Dabei ist der Gehalt an Magnesium, Ammonium, Sulfat, Chlorid und kalklösender Kohlensäure sowie der pH-Wert zu bestimmen.

Bereich Eisstadion

Auf Grundlage der ausgeführten Untersuchungen der LUBAG GmbH aus den Jahren 2000/2001 und dem Ing. Büro Schulz u. Lang besitzt die wenig tragfähige anthropogene Auffüllung im Bereich des ehem. Eisstadions eine Mächtigkeit von unter 5 m. Im Liegenden der Auffüllung befindet sich Sand, der ab ca. 6,50 m u. GOK von Kies unterlagert wird. Die vom Ing. Büro Schulz u. Lang durchgeführte leichte Rammsondierung (RS2), zeigt ein vergleichbares Ergebnis der Schlagzahlen (DPH/DPL-5= 0,45) wie an anderen Ansatzpunkten innerhalb der Untersuchungsfläche. Der Belastungsgrad der Auffüllung lag im Rahmen der abfallrechtlichen Vorab-Einstufung (in-Situ) nach EPP im Bereich zwischen Z 0 und Z 2.

Die Ergebnisse zeigen, dass eine Gründung im Bereich des alten Eisstadions, geotechnisch und umweltgeologisch weniger Aufwand bedeutet als im Bereich des alten Hafenbeckens. Diese Annahme stützt sich auf die geringere Mächtigkeit der Auffüllung (wenig tragfähig, stark heterogen, Belastung), weniger Entsorgungskosten eines anfallenden Erdaushubs (max. Z2), geringerer Aufwand bei Gründungsarbeiten und weniger aufwändige Voruntersuchungen (tragfähige Schichten, Betonaggressivität).

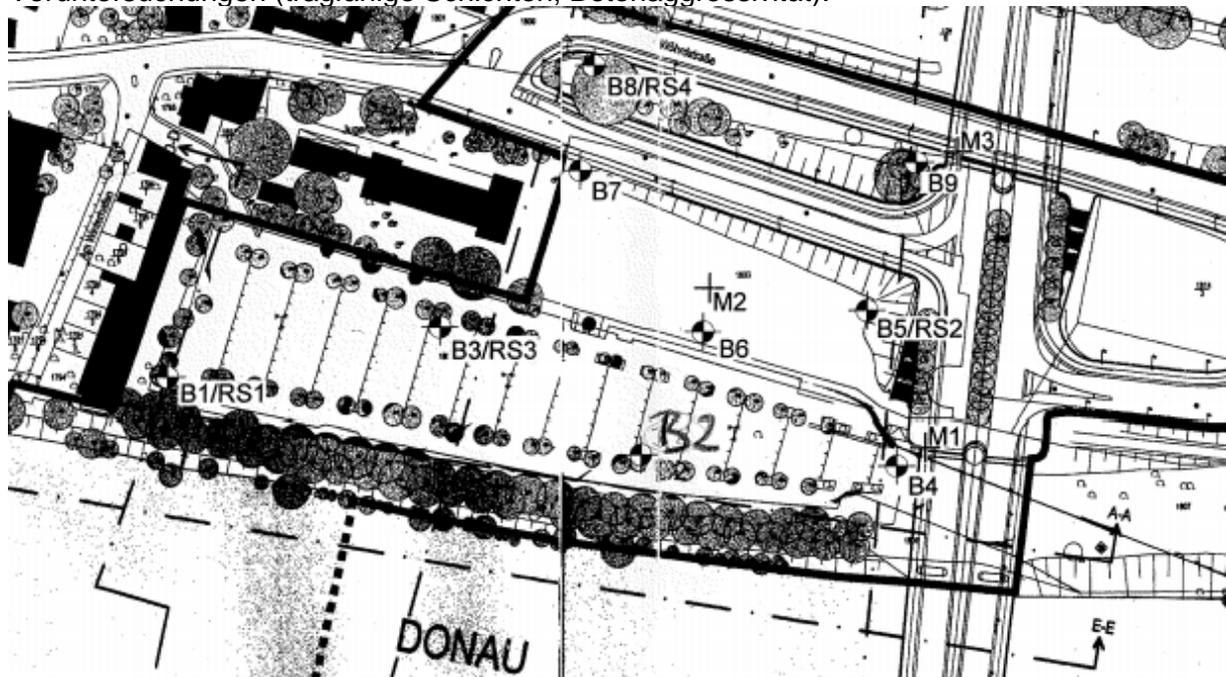


Abbildung 2: Übersicht der bestehenden Bodenaufschlüsse des Ing. Büros Schulze u. Lang aus dem Jahr 2005. Für die Baugrundbewertung im Bereich des alten Hafenbeckens sind B1/RS1, B2, B3/RS3 und B4 wichtig.

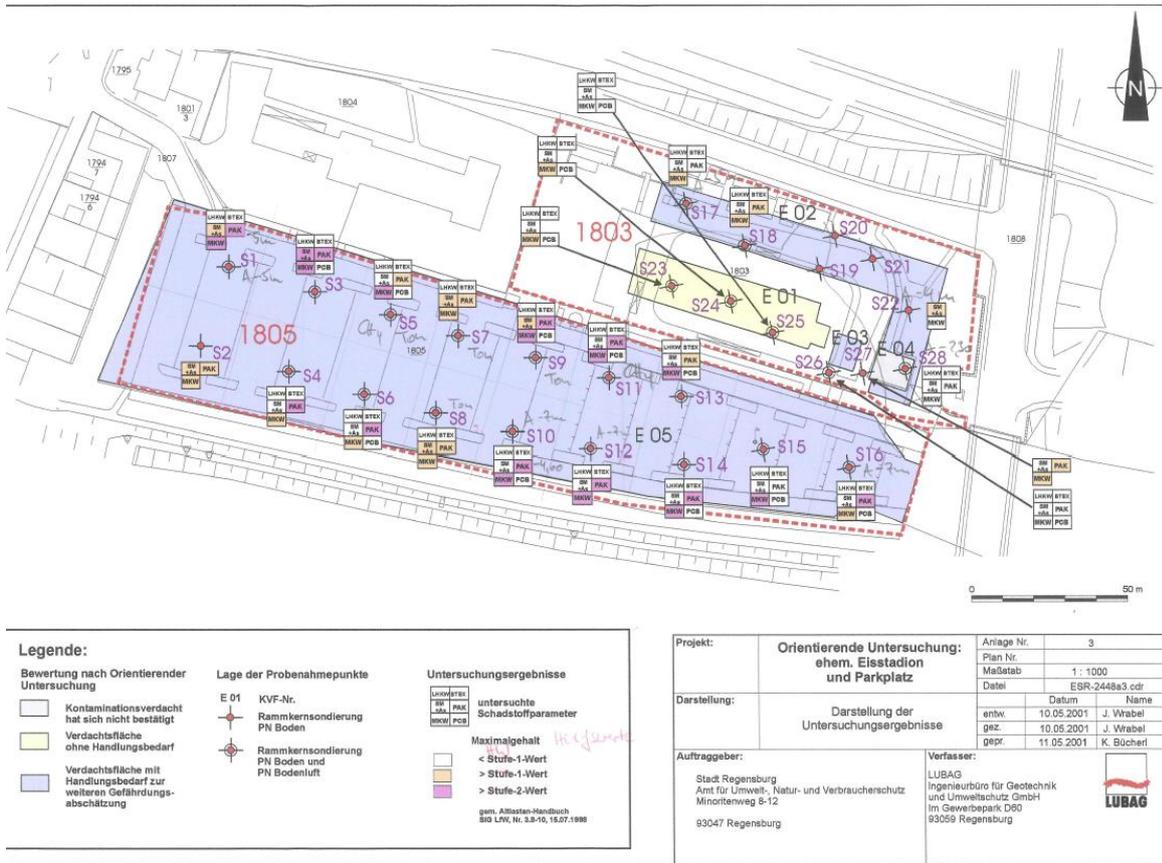


Abbildung 3: Bohraufschlüsse der LUBAG GmbH aus dem Jahr 2000.

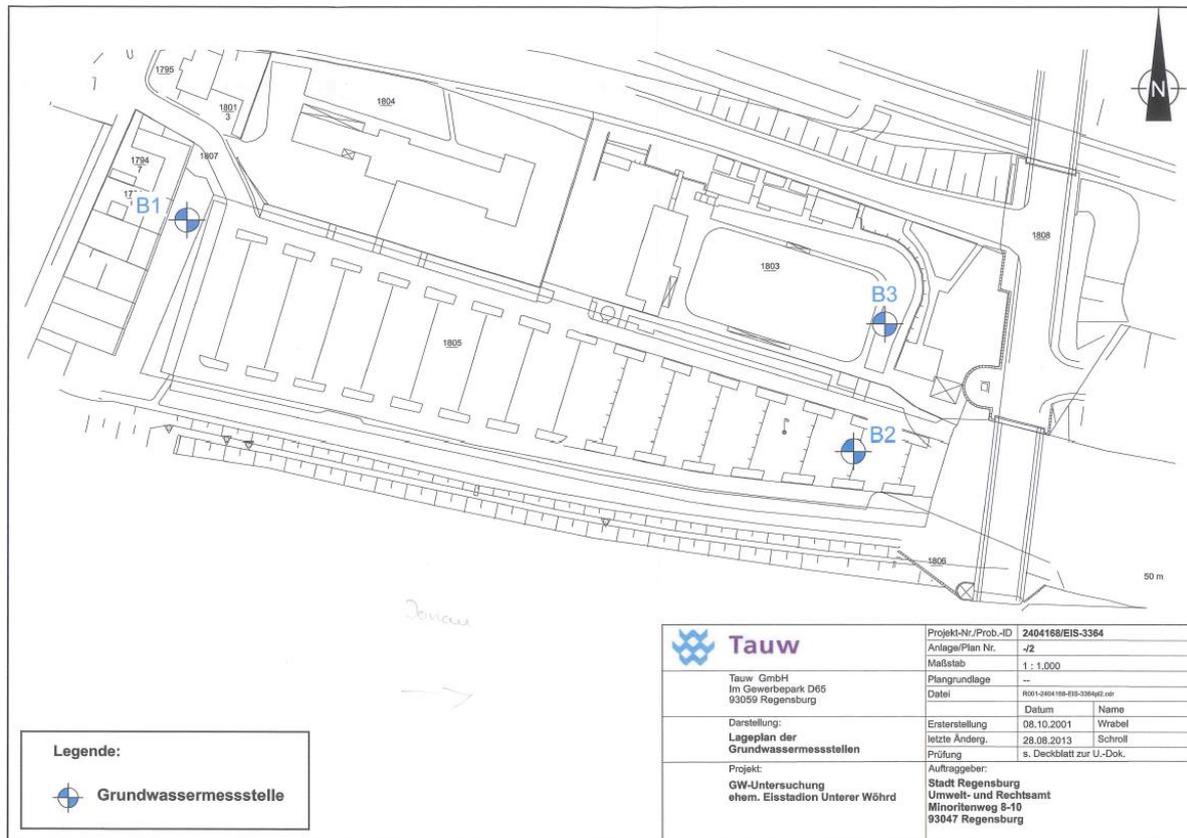


Abbildung 2: Übersichtskarte der verwendeten GWM für die chemische Grundwasseruntersuchung der TAUW.

3. Zusammenfassung

anthropogene Auffüllung:

- die Mächtigkeit und die abfallspezifische Belastung der anthropogenen Auffüllung sind nicht über die gesamte Bebauungsfläche gleich:
 - Im Bereich des **ehem. Eisstadions max. Z2, unter 5 m Mächtigkeit**
 - Im Bereich des **alten Hafenbeckens > Z2, über 10 m Mächtigkeit,**

4. Vergleich die Planungsvorschläge

Das Amt 61 hat mehrere Varianten (1,2 und 3) für ein Parkhaus am Unteren Wöhrd vorgelegt. Aufgrund der oben dargestellten Baugrundsituation ist es zu empfehlen, die Baumaßnahme auf die Fläche des ehemaligen Eisstadions zu begrenzen. Die kompakte Variante 1 ist somit einer vollflächigen oder teilflächigen Variante vorzuziehen.

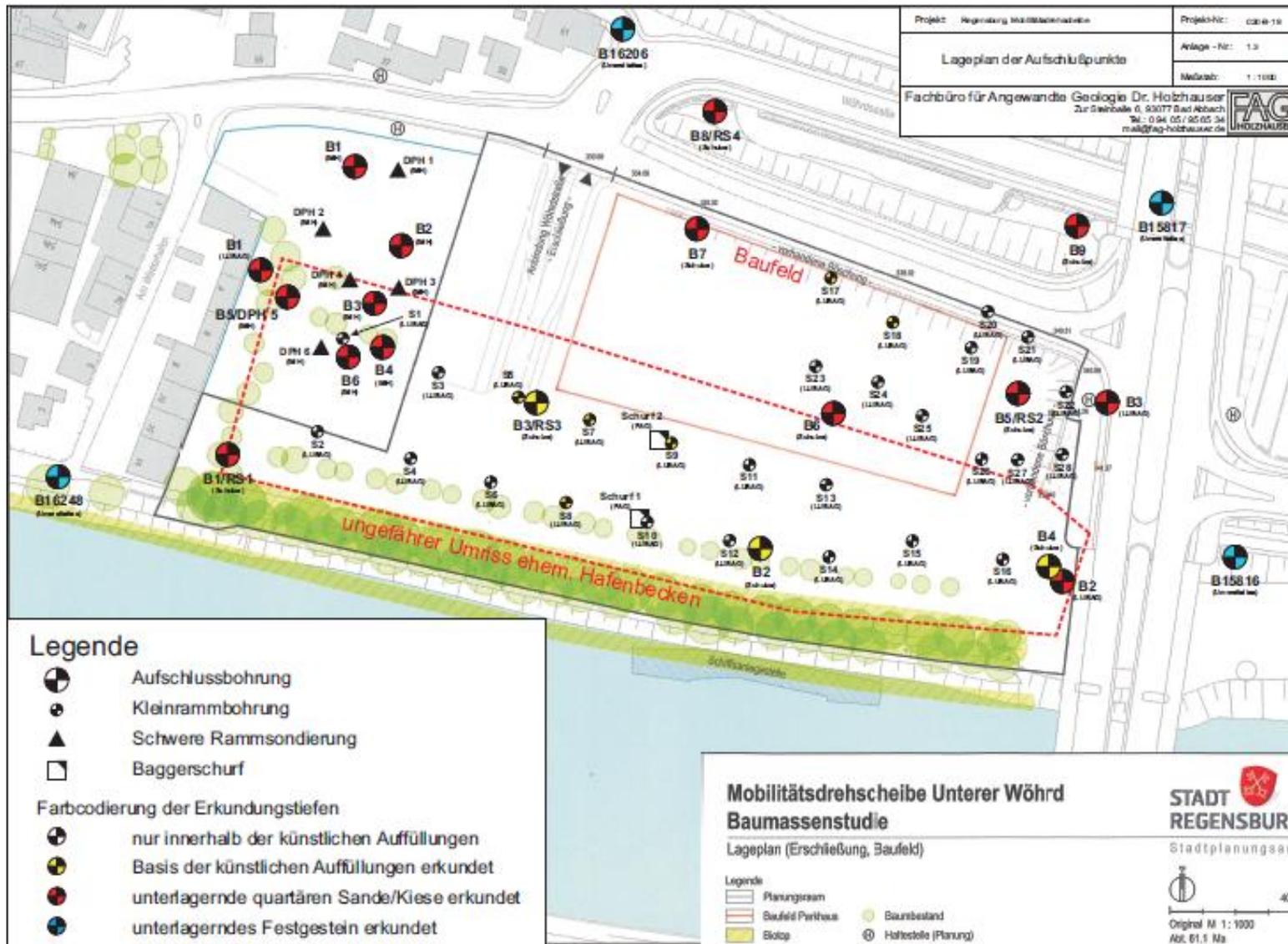


Abbildung 3: Übersicht aller Untersuchungspunkt

5. Sachbearbeitung

Hr. List, Tel.: 0941/507-2314, e-mail: list.wolfgang@regensburg.de

Abteilungsleitung: Fr. Dr. Elsner, Tel.: 0941/507-2310, e-mail: elsner.regina@regensburg.de

Im Auftrag

List



Regierung der Oberpfalz – 93039 Regensburg

Per E-Mail

Stadt Regensburg
Postfach 110643
93019 Regensburg

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht

Unser Zeichen
ROP-SG24-8314.11-147-16-2

E-Mail
Markus.Beier@reg-opf.bayern.de

Bearbeiter(in)
Herr Beier

Telefon / Telefax
(0941) 5680-1814/- 91814

Regensburg
25.03.2022

Zimmer-Nr.
D 227

Stadt Regensburg

76. Änderung des Flächennutzungsplans

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 279 „Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd“

Frühzeitige Behördenbeteiligung

hier: landesplanerische Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 04.03.2022 haben Sie uns um Stellungnahme zur 76. Änderung des Flächennutzungsplans gebeten. Ziel des Änderungsverfahrens ist es, einen bislang als Grünfläche dargestellten, derzeit bereits als Parkplatz genutzten Bereich auf dem Unteren Wöhrd in ein Sondergebiet Mobilitätsdrehscheibe umzuplanen. Damit sollen Möglichkeiten geschaffen werden, die aktuelle Nutzung durch neue Parkierungsmöglichkeiten (z.B. Parkhaus) künftig weiter nutzen und ggf. sogar intensivieren zu können. Darüber hinaus sollen ergänzende Mobilitätsangebote wie z.B. Verleihstationen sowie Lade- und Serviceeinrichtungen ermöglicht werden.

Im Parallelverfahren wird ein Bebauungsplan Nr. 279 „Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd“ aufgestellt.

Gemäß Ziel 4.1.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.

Das geplante Sondergebiet trägt diesem Ziel Rechnung. Nach dem Regionalplan der Region Regensburg (B IX 1) sollen bei Baumaßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur und bei der Verkehrs-

bedienung insbesondere auch die Belange der Wasserwirtschaft sowie des Natur- und Umweltschutzes berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Markus Beier

Stadtplanungsamt

Frau Fuchs

Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 279 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd Frühzeitige Beteiligung der Behörden (Scoping)

Straßenbau:

Das Plangebiet liegt an der als Bundesstraße B8/B15 gewidmete Straßenflächen (Nibelungenbrücke, Anschlussrampe zur Wöhrdstraße) an und überplant dieses in Teilen. Der Bundesstraßenabschnitt ist zwar teil der Ortsdurchfahrt, aber Verknüpfungsbereich, d.h. nicht zur Erschließung der Anliegergrundstücke bestimmt.

Es gilt nach § 9 (1) Nr. 1 FStrG für Hochbauten jeder Art die Anbauverbotszone von 20 m vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn gemessen. Die Anbauverbotsszonen sind im Plan einzutragen. Dies gilt auch für Abgrabungen oder Aufschüttungen größeren Umfangs.

Nach § 9 (1) Nr. 2 FStrG dürfen keine baulichen Anlagen errichtet werden, die über Zufahrten oder Zugänge unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen.

In § 9 (2) FStrG geht es um die Zustimmungsbedürftigkeit für die Baugenehmigung baulicher Anlagen innerhalb der Baubeschränkungszone von 40 m.

Nach § 9 (7) FStrG gelten die Absätze 1 bis 5 des § 9 nicht, „soweit das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplanes entspricht (§ 9 des Baugesetzbuchs), der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie an diesen gelegene überbaubare Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist.“

unbedingte Konsequenzen daraus:

- keine Zufahrten zur Nibelungenbrücke (Nordgaustraße)
- eine Zufahrt zur Rampe Wöhrdstraße nur an einer dafür geeigneten Stelle, wenn diese Zufahrt erwiesenermaßen leistungsfähig und verkehrssicher ist. Dafür bedarf es vor weiteren Verfahrensschritten eines Gutachtens zur Verkehrsprognose und eines Leistungsfähigkeitsnachweises für beabsichtigte Knotenpunkte. Weiterhin bedarf es eines verkehrstechnischen Entwurfs für die beabsichtigte Erschließung. Danach erst beurteilt sich die Realisierungsfähigkeit der Erschließung.
- Sollte eine Verknüpfung mit dem ÖPNV über die Flächen der Bundesstraße vorgesehen sein, so gilt auch dafür das im voranstehenden Spiegelstrich Genannte.

- die Fläche um das Widerlager der Nibelungenbrücke und unter der Brücke muss von der Wöhrdstraße aus mit Lkw anfahrbar sein, d.h. der Streifen zwischen Bebauungsplangrenze und Baulinie muss im Westen und Süden dafür jederzeit befahrbar ausgelegt werden.

Weitere Hinweise:

- Lärmschutzgutachten müssen den Verkehrslärm der öffentlichen Straßen berücksichtigen.
- Auch der Rad- und Fußverkehr muss erschließungsmäßig abgebildet werden
- Der Parhausverkehr darf den Straßenverkehr nicht blenden

Hochwasserschutz und Gewässerbau:

1. Das Bauvorhaben liegt im hochwassergefährdeten Bereich des Abschnittes H Unterer Wöhrd.
2. Auf das Planungsvorhaben Schiffsanlegestelle Altes Eisstadion wird hingewiesen. Die Erschließung und Versorgung dieser Schiffsanlegestelle ist zu berücksichtigen. Inwieweit derzeit noch Bedarf für diese Anlegestelle besteht, ist vom Amt für Wissenschaft und Wirtschaftsförderung mit den Reedereien abzuklären.

Stadtentwässerung:

1. Kanalisation - bestehende Kanäle und Abwassereinrichtungen

Folgende öffentliche Kanäle sind im Bereich des Bebauungsplangebietes vorhanden:

- Anschlusskanal (DN200) in Richtung Norden/Wöhrdstraße (unter der Rampe Nibelungenbrücke hindurch zum Mischwasserkanal in der Wöhrdstraße)
- Straßenentwässerungsleitung (DN 250) in Richtung Mischwasserkanal „Am Winterhafen“

Folgende weitere Abwassereinrichtungen befinden sich auf dem Gelände:

- Im westlichen Bereich ein (nicht öffentlicher) Stauraumkanal für das Oberflächenwasser (Zuständigkeit: Liegenschaftsamt), der bei den Planungen berücksichtigt werden muss.
- eine WC-Anlage (Zuständigkeit: Hochbauamt); die zugehörige Abwasserableitung auf dem Gelände (Zuständigkeit: Liegenschaftsamt) weist Schäden auf, die saniert werden müssen sofern die WC-Anlage mit Ableitung erhalten bleiben soll.

2. Niederschlagswasser:

Bei den weiteren Planungen ist zu berücksichtigen, dass nach den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes § 55 (2) Niederschlagswasser möglichst versickert oder in ein Gewässer abgeleitet werden soll. Zudem ergeben sich bei den o.g. Anschlüssen an den Mischwasserkanal entsprechende (hydraulisch bedingte) starke Einleitbeschränkungen in den Mischwasserkanal.

Sofern die Fläche weitestgehend versiegelt werden soll, sind daher vom Vorhabenträger entsprechende Lösungen zu erarbeiten, um das Niederschlagswasser weitestgehend nicht

in den Mischwasserkanal einzuleiten. Der Platzbedarf für notwendige Entwässerungsanlagen (wie Rückhaltungen, Versickerungsanlagen etc.) ist dabei entsprechend zu berücksichtigen.

Aufgrund der Nähe zur Donau ist aus unserer Sicht hier eine wasserwirtschaftlich sinnvolle und kostengünstige Lösung durch Ableitung in die Donau möglich. Nach unserer Kenntnis liegt dem Liegenschaftsamt für eine geplante Einleitung von Niederschlagswasser in die Donau aus dem bestehenden Parkplatzgelände bereits eine wasserrechtliche Genehmigung vor, auf der ggf. aufgebaut werden kann.

3. Abflussbeiwert / Einleitbeschränkung

Die maximal zulässige Einleitmenge in den öffentlichen Kanal kann erst festgelegt werden, wenn die jeweiligen Anschlusspunkte feststehen. Es besteht jedoch wie oben dargestellt eine starke Beschränkung bezüglich der Einleitmenge in die Mischwasserkanalisation.

4. Starkregenereignisse

Seltene und außergewöhnliche Starkregenereignisse können i.d.R. nicht von den Entwässerungsanlagen aufgenommen werden. Bei Bedarf sind ggf. entsprechende Maßnahmen zur schadlosen Ableitung von oberflächlich abfließendem Niederschlagswasser im Rahmen der Bauleitplanung vorzusehen.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Leitfäden der Stadt Regensburg „Starkregenvorsorge – Empfehlungen für Planung und Umsetzung“ und „Wassersensibel Planen und Bauen in Regensburg – Leitfaden zur Starkregenvorsorge für Hauseigentümer, Bauwillige und Architekten“

Brückenbau:

Es bestehen keine Einwände seitens der Abteilung Brückenbau.

Stabstelle Straßen – und Brückenplanung:

Verknüpfung Mobilitätsdrehscheibe / Stadtbahn:

Im Bereich der Jugendherberge (Wöhrdstraße) ist eine Stadtbahnhaltestelle geplant. Im Rahmen der Planung der Mobilitätsdrehscheibe ist diese Haltestelle zu berücksichtigen und in das Gesamtkonzept zu integrieren. Die Zufahrtsituation zur Mobilitätsdrehscheibe muss unter Berücksichtigung der engen Taktung der Stadtbahn sowohl für den IV als auch für den Busverkehr möglich und vor allen leistungsfähig sein.

Paur, Sylvia

Von: Hofmann, Svenja <Svenja.Hofmann@wsv.bund.de>
Gesendet: Dienstag, 5. April 2022 15:00
An: Skala, Andreas
Cc: Wasserstrueberw.Rbg.W811-REG
Betreff: Stellungnahme WSA Donau MDK - 61.2 76. FNP 4.1 & 61.2 BP 279 4.1

Az. 61.2 76. FNP 4.1 und 61.2 BP 279 4.1

Sehr geehrter Herr Skala,

Ihre Bitten um Stellungnahme vom 28.02.2022 zur 76. Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 279 "Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd" habe ich erhalten.

Seitens des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Donau MDK bestehen keine Bedenken gegenüber der Bauleitplanung zur "Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd".

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Svenja Hofmann

Fachbereich S
Bürosachbearbeitung Wasserstraßenüberwachung
GS12-211
Telefon +49 (0)941 8109 3121
Telefax +49 (0)941 8109 1150
Kom-Netz: 9640-3121
svenja.hofmann@wsv.bund.de

Wasserstraßen und
Schifffahrtsamt Donau MDK
Erlanger Straße 1
93059 Regensburg
wsa-donau-mdk@wsv.bund.de
www.wsa-donau-mdk.wsv.de
www.wsv.de

Datenschutzhinweis:

Ihre personenbezogenen Daten werden zur weiteren Bearbeitung und Korrespondenz entsprechend der Datenschutzerklärung des WSA Donau MDK verarbeitet.

Diese können Sie über folgenden Link auf dem Internetauftritt des WSA Donau MDK abrufen: <https://www.wsa-donau-mdk.wsv.de/811-Datenschutz>

Sollte Ihnen ein Abruf der Datenschutzerklärung nicht möglich sein, kann diese Ihnen auf Wunsch auch in Textform übermittelt werden.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange an Bauleitplanverfahren und vergleichbaren Satzungsverfahren (§§ 4, 4a Baugesetzbuch)

A. Allgemeine Angaben

Stadt/Gemeinde/Amt	Regensburg
Ihr Zeichen, Ihre Nachricht	
<input checked="" type="checkbox"/> Flächennutzungsplan	76. Änderung
<input checked="" type="checkbox"/> Bebauungsplan	Nr. 279 „Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd“
<input type="checkbox"/> vorhabenbezogener Bebauungsplan (Vorhaben- und Erschließungsplan)	
<input type="checkbox"/> sonstige Satzung	
<input checked="" type="checkbox"/> Beteiligung gem.	§ 4 Abs. 1 BauGB

B. Stellungnahme des Trägers öffentlicher Belange

Bezeichnung des Trägers öffentlicher Belange	
Regionaler Planungsverband Regensburg	
Absender	
Regionsbeauftragter bei der Regierung der Oberpfalz	
E-Mail	Telefon/Telefax
Christoph.Huettl@reg-opf.bayern.de	(0941) 5680-1858/- 91858
Bearbeiter(in)	Aktenzeichen
Herr Hüttl	ROP-SG24-8314.11-147-16-3
<input checked="" type="checkbox"/> Keine Bedenken	
Das Vorhaben entspricht dem Regionalplan im Hinblick auf Kapitel B IX Verkehr, wonach bei Baumaßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur insbesondere auch die Belange der Wasserwirtschaft sowie des Natur- und Umweltschutzes berücksichtigt werden sollen.	
<input type="checkbox"/> Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die eine Anpassungspflicht nach § 1 Abs. 4 BauGB auslösen:	

Grundsätze der Raumordnung als zu berücksichtigende Vorhaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen nach Art. 3 Abs. 1 S. 1 BayLplG:

Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die den o. g. Plan berühren können, mit Angabe des Sachstandes und des Zeitrahmens:

Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die ohne Zustimmung, Befreiung o. ä. der Fachbehörde in der Abwägung nicht überwunden werden können:

1. Einwendungen

2. Rechtsgrundlagen

3. Möglichkeiten der Überwindung (z. B. Ausnahmen oder Befreiungen)

Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o. g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage:

Regensburg, 06.04.2022, gez. Hüttl

Ort, Datum, Unterschrift

Bebauungsplan Nr. 279
Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd

Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange
gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Beteiligungszeitraum: 18.06.2024 - 19.07.2024

Hinweis:

Die Planungsziele wurden mittlerweile geändert, sodass eine Wiederholung der Veröffentlichung im Internet gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und eine Wiederholung der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt wird. Die Inhalte der nachfolgend aufgeführten Stellungnahmen beziehen sich auf die ursprünglichen Planungsziele. Sofern die Inhalte aufrecht erhalten werden ist eine erneute Stellungnahme abzugeben.



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 Parkieranlage 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



Schematische Darstellung der Welterbe-Kernzone © Stadt Regensburg

Dimensionierung:

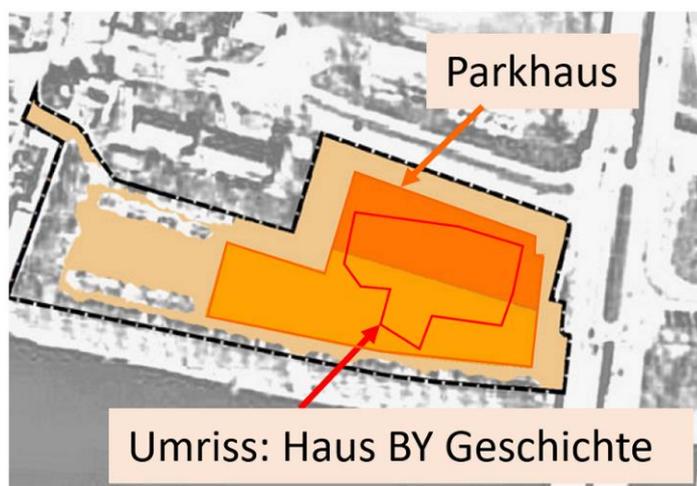
Das geplante Parkhaus ist viel zu groß dimensioniert. Am Unteren Wöhrd herrscht eine kleinteilige Bebauung vor. So ein „Mega-Bau“ zerstört nicht nur das ansonsten kleinteilige Stadtbild des Unteren Wöhrds, sondern strahlt deutlich auf den Weltkulturerbebereich des übrigen Unteren Wöhrds aus. Auch die 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 Stadttosen.



Nibelungenbrücke, Eisstadion, Winterhafen ca.1965



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“:

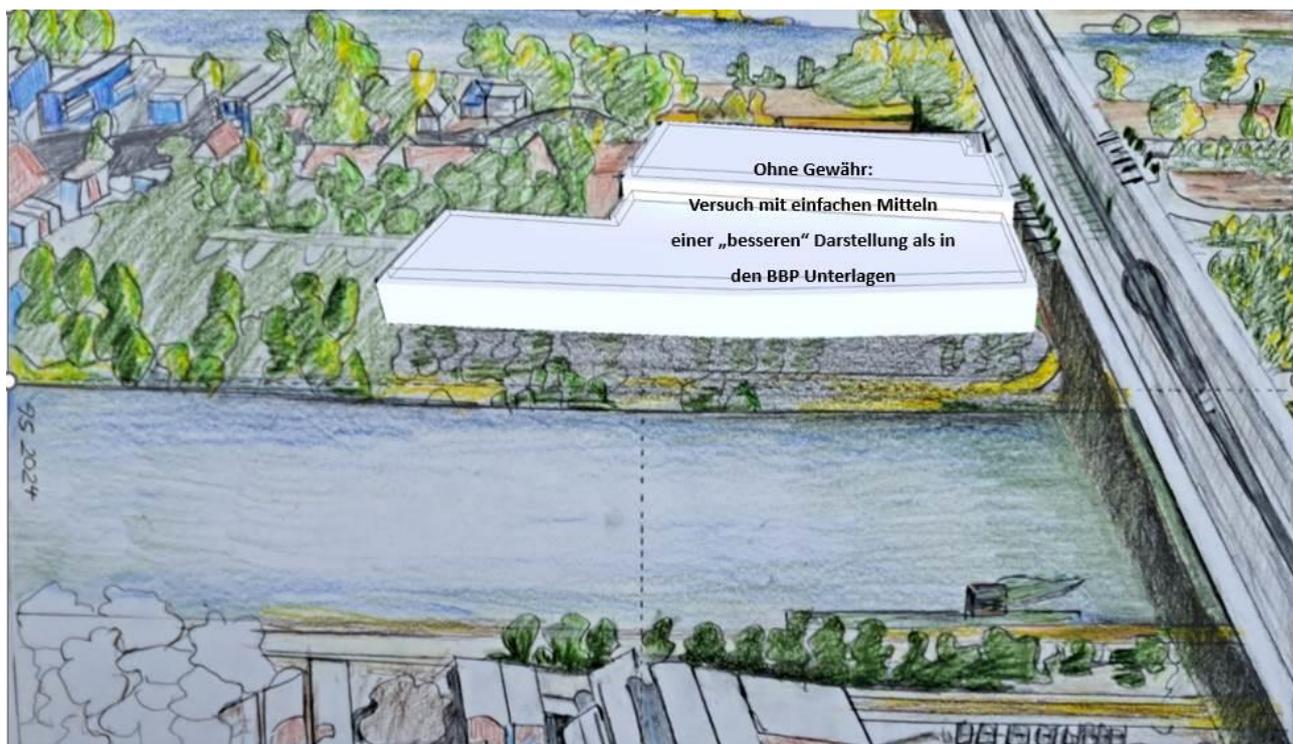


Visualisierung Ehrenamtlicher um die Baumassen zu erfassen:

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 angenommen 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.

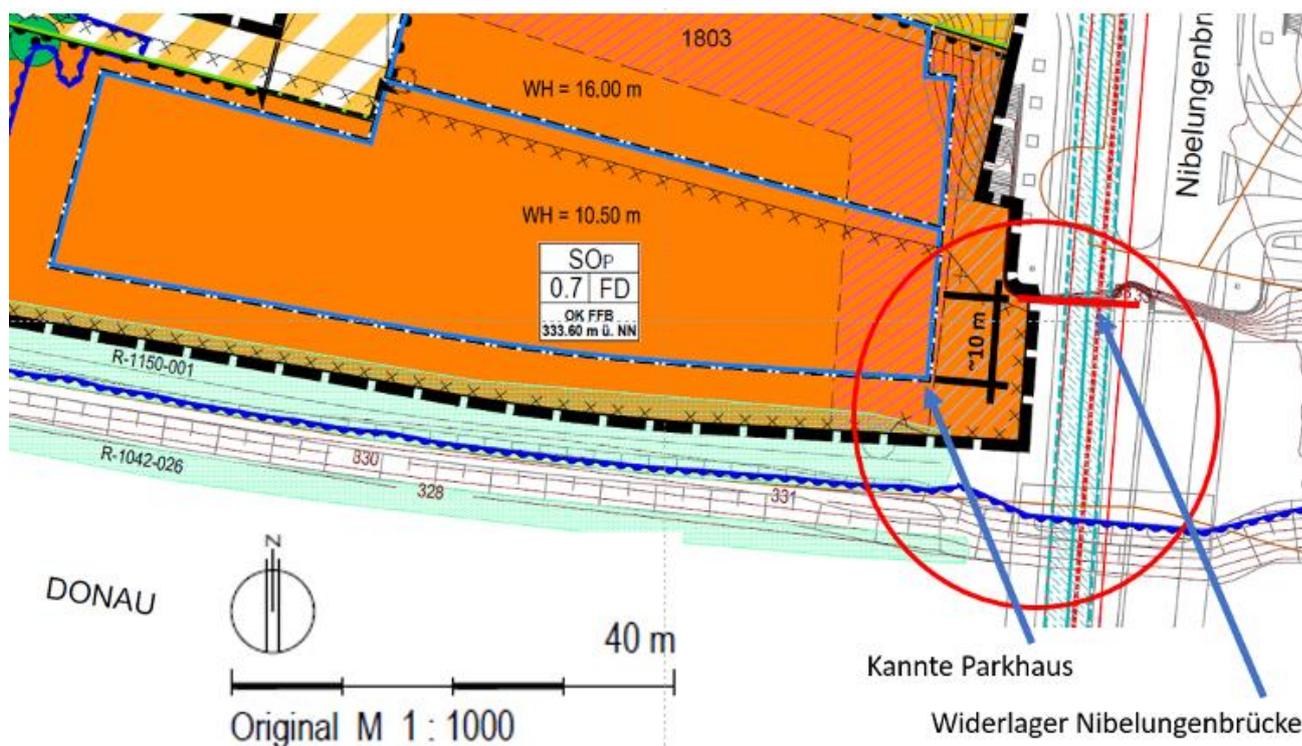
Ein bewirtschaftetes Parkhaus kann, im Gegensatz zu den über Jahrzehnte frei zugänglichen Parkplätzen, sogar dazu führen, dass der Parkausweichverkehr zunimmt und/oder die Attraktivität der Altstadt für Regensburger Bürgerinnen und Bürger sogar abnimmt, da z.B. das Parken am DEZ umsonst ist.

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.



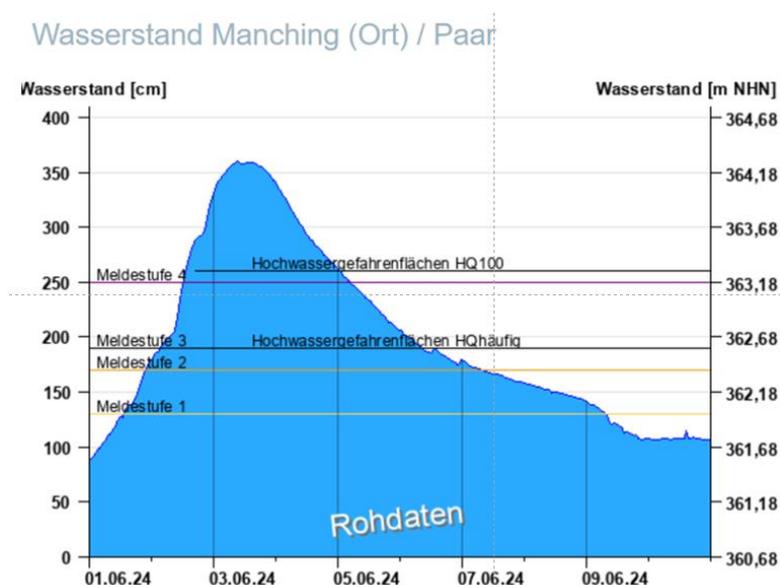
Bei genauerer Ansicht ist zudem festzustellen, dass das geplante Parkhaus rund 10 Meter (10 Meter!) Richtung Donau über das Widerlager der Nibelungenbrücke hineinragt. Ob das im Extremhochwasserfall auch Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss der Donau hat, wird in keiner Weise behandelt.

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.

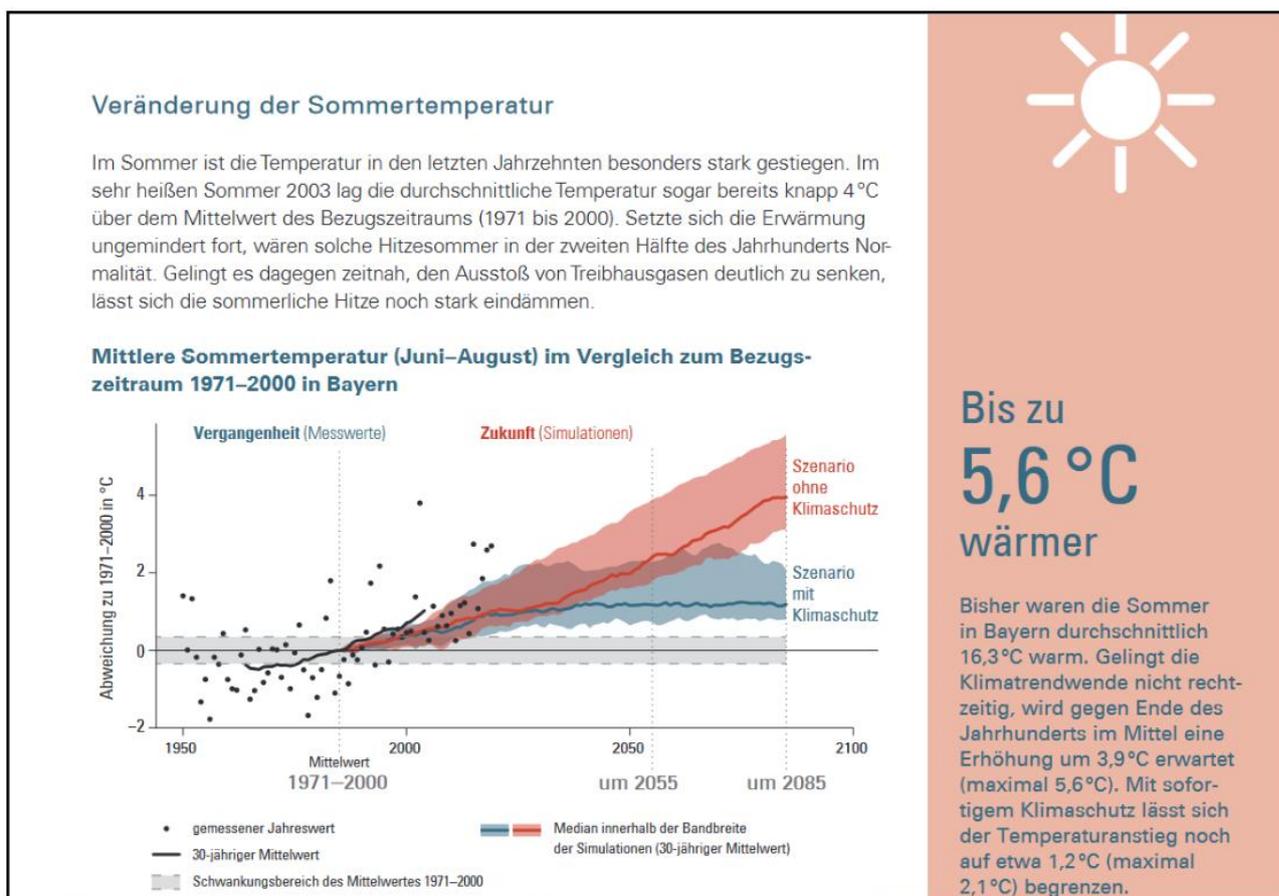


Wasserstandlinie beim Hochwasser 2024 an der der Donau zulaufenden Paar in Manching. Die Entfernung Manching Regensburg beträgt gut 50 km.

Die Hochwasserspitze ist rund einen Meter über einem hundertjährigen Hochwasser.

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

5 Klima



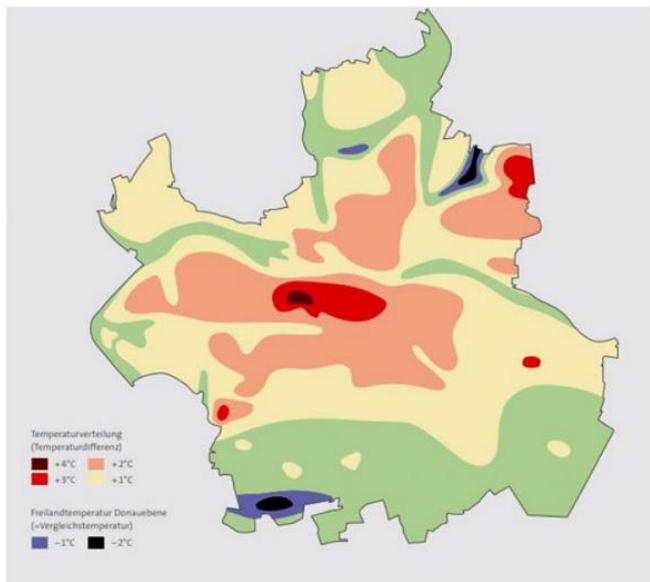
Sonderfall Stadtklima

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.

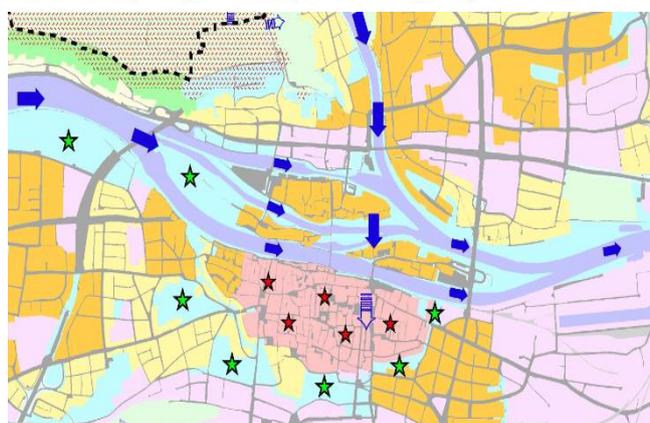
Quelle: „Bayerns Klima im Wandel / Klimaregion Donau / Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz)

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

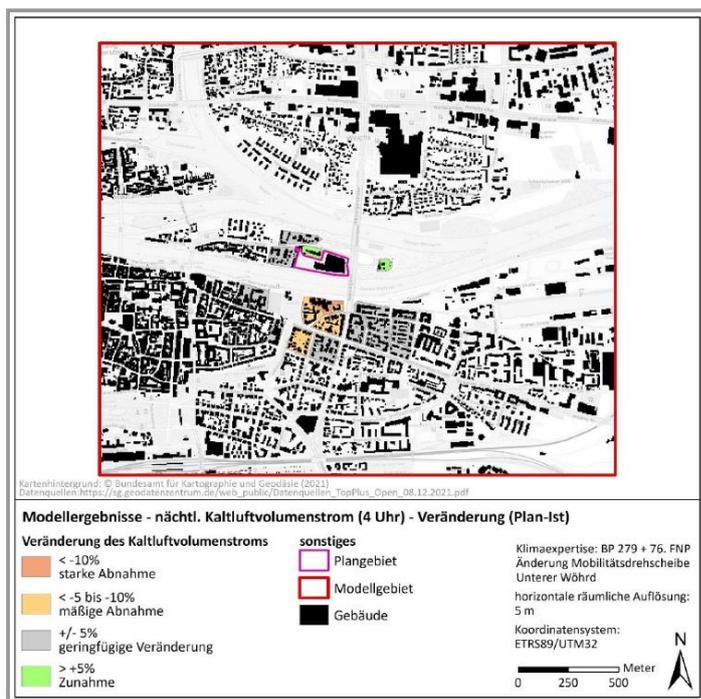
Ihre klimatische Leistung wird nicht näher thematisiert, **was einen weiteren Planungsmangel darstellt.**

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



Einbrecher versuchten Geldautomat zu öffnen

Zeitlarn. (red) In Zeitlarn haben sich in der Nacht von Freitag auf Samstag mehrere bisher noch unbekannte Täter Zutritt zu den Räumen der Raiffeisenbank verschafft und sich am dortigen Geldautomaten zu schaffen gemacht. Die Kriminalpolizeiinspektion Regensburg fahndet nun nach den Tätern.

Am Montag wurde der Polizei durch einen Mitarbeiter der versuchte Aufbruch eines der Geldautomaten in der Bank mitgeteilt. Wie auf der Videoaufzeichnung zu sehen ist, verschafften sich mehrere unbekannte Täter zwischen Freitag, 28. Juni, 23 Uhr und Samstag, 29. Juni, 2 Uhr gewaltsam Zutritt zu den Geschäftsräumen der Bankfiliale. Dort gingen sie den Geldautomaten an, scheiterten jedoch offenbar und entfernten sich ohne Beute vom Tatort.

Die Kriminalpolizeiinspektion Regensburg hat die Ermittlungen übernommen und bittet um Mithilfe auf der Suche nach den unbekannteren Tätern. Diese können wie folgt beschrieben werden: Männlich, circa 170 bis 180 Zentimeter, schlanke Figur, südliches Erscheinungsbild. Täter 1: Dunkle Kappe, dunkelblaue/schwarze Adidas-Jacke mit roten Streifen, weißes T-Shirt, dunkle Hose. Täter 2: Dunkle Mütze, schwarz-graue Kapuze-/Regenjacke, dunkle Hose. Zeugen sollen sich bitte melden unter der Rufnummer 0941/506-2888 bei der Kriminalpolizeiinspektion Regensburg.

Zwischen Donnerstag, 27. Juni, 22 Uhr und Freitag, 28. Juni, 4.50 Uhr wurde zudem in eine Backereifiliale in Wald eingebrochen. Die Täter erbeuteten hierbei Bargeld im niedrigen vierstelligen Bereich. In dem Gebäude befand sich ebenfalls ein Geldautomat, der jedoch nicht angegangen wurde. Die Kriminalpolizeiinspektion Regensburg prüft derzeit einen Zusammenhang zwischen den Fällen.

Auch hier werden Zeugen gesucht, sich unter der Rufnummer 0941/506-2888 bei der Kriminalpolizeiinspektion Regensburg zu melden.

Widerstand gegen Parkhaus wächst

Bauprojekt am Unteren Wöhrd: Umweltverbände befürchten mehr motorisierten Verkehr

Von Hanna Gibbs

Regensburg. Es regt sich Widerstand gegen das im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe geplante Parkhaus am Unteren Wöhrd: Umweltverbände befürchten, dass so noch mehr motorisierter Verkehr in die Nähe der Altstadt gelockt wird. Sie wollen das Parkhaus lieber weiter draußen, etwa am Lappersdorfer Kreisel, sehen.

Die Stadt plant auf dem Areal ein Parkhaus im östlichen Bereich. Im westlichen Bereich soll es einen Bewohnerparkplatz geben. Die Anlage soll 1000 bis 1100 Parkplätze bieten statt der bisherigen 700. Das Parkhaus soll Teil einer Mobilitätsdrehscheibe werden, mit der laut Stadt „der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV beziehungsweise das Fahrrad gelingen“ soll. Vor allem Berufstätige, Touristen und Altstadtbesucher sollen demnach zukünftig auf ein „attraktives Angebot am Altstadtrand zurückgreifen können, um Parksuchverkehre zu vermeiden“.

Kritisch sieht das geplante Parkhaus unter anderem der Bund Naturschutz (BN). „Für das Parkhaus sollen Bäume gefällt werden und das geplante Parkhaus wird, soweit es aus den Planunterlagen für uns erkennbar ist, sogar rund zehn Meter in das Lichtraumprofil der Nibelungenbrücke hineinragen“, bemängelt Raimund Schoberer, Kreisvorsitzender des Bund Naturschutz. Der BN ziehe auch eine Klage oder ein Bürgerbegehren in Erwägung, um das Parkhaus zu verhindern, kündigt er an.

Keine Verkehrswende mit 18-Millionen-Euro-Projekt

Wolfgang Bogie, Vorsitzender des Kreisverbands Regensburg des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), findet: „Alle erstellten Planungsunterlagen und Beschlüsse der Stadtverwaltung und Stadtpolitik mit Zielen, sich für den nachhaltigen Klimaschutz einzusetzen, werden ad absurdum geführt oder einfach ignoriert.“ In alte ideologische Formate Richtung Auto zu verfallen sei „sehr enttäuschend“.

Im Stadtentwicklungsplan „Regensburg Plan 2040“ werde dazu aufgefordert, eine Verkehrswende einzuleiten. „Das kann man bei dem anstehenden 18-Millionen-Euro-Projekt Parkhaus am Unteren Wöhrd nicht erkennen.“ Die Zusammenfassung des Parkraumkonzeptes zur Innenstadt von 2017 beginne mit dem Satz: „Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist grundsätzlich gut.“ Genau das ist aus Sicht von Bogie heute immer noch der Fall. „Die Parkraumsituation ist immer noch so gut, dass außerhalb gelegene, günstige Parkraumangebote mit sehr guter Busanbindung nicht genutzt werden.“



Bisher wurde an einer Zufahrt von der Brückenrampe auf die Parkfläche gebaut.

Foto: Bernina Doszal

Regine Wörle, stellvertretende Vorsitzende des ADFC Regensburg, verweist auf das erarbeitete Hauptradrouthenetz der Stadt. Die Umsetzung gehe extrem schleppend voran. Der Holzgartensteg, ein „Leuchtturmprojekt für Fuß- und Radverkehr“, sei auf Eis gelegt worden. Nun gehe es um ein Parkhaus am Rand der Altstadt, „das überflüssig ist, da mit den vorhandenen Parkhäusern mehr als genug Parkplätze angeboten werden“. Das Parkhaus werde noch mehr motorisierten Verkehr als derzeit zur Altstadt locken, befürchtet Wörle. Damit würden Luftverschmutzung, Feinstaub- und Lärmereizung steigen und weitere Flächenversiegelung zugunsten des Autoverkehrs vorangetrieben.

Petra Geigenfeind von der Gruppe „Transition Regensburg“ empfindet das Wort „Mobilitätsdrehscheibe“ als zynisch. „Eine Bushaltestelle, Car- und Bikesharing sind ja nett, werden aber nur einen kleinen Teil ausmachen. Hauptsächlich ist es ein Parkhaus, dazu gedacht, mehr Parkplätze für Tourismus zu schaffen und für Menschen, die in der Innenstadt arbeiten. Mehr Infrastruktur für Autos sorgt dafür, dass mehr Autos unterwegs sind. Das ist nicht Sinn der Verkehrswege und hilft auch nicht, Autos und Staus zu reduzieren“, kritisiert sie.

ÖDP und Grüne schließen sich Kritik an

Und auch zwei Parteien melden sich zu Wort. „Eine Mobilitätsdrehscheibe ist eine sehr gute Idee, nur der Platz ist falsch gewählt“, teilt Helene Sigloch, Sprecherin der Regensburger Grünen, in einer Pressemitteilung mit. „Der Verkehr muss am Stadtrand abgefangen werden. Nach der aktuellen Planung wäre die Mobilitätsdrehscheibe an dieser Stelle nicht nur rausgeschmissenes Geld, sondern regelrecht schädlich für Regensburg.“ In Frage kämen etwa ein Standort am Lappersdorfer Kreisel, am Walhallabahnkopf oder an der Autobahnausfahrt Pfaffenstein, sagt Sigloch. Die Fläche in bester Lage am Unteren Wöhrd sei

mit einem Parkhaus „ähnlich verstellte, Car- und Bikesharing sind ja nett, werden aber nur einen kleinen Teil ausmachen. Hauptsächlich ist es ein Parkhaus, dazu gedacht, mehr Parkplätze für Tourismus zu schaffen und für Menschen, die in der Innenstadt arbeiten. Mehr Infrastruktur für Autos sorgt dafür, dass mehr Autos unterwegs sind. Das ist nicht Sinn der Verkehrswege und hilft auch nicht, Autos und Staus zu reduzieren“, kritisiert sie.

ÖDP-Kreisvorsitzender Robert Fischer findet, der Bau der „Mobilitätsdrehscheibe“ sei 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“, sagt er. Laut Stadtverwaltung seien bis zu 50 Prozent der jetzigen Autos auf der vorhandenen Parkfläche Dauerparker. Durch die jetzt stattfindende 24-Stunden-Parkbeschränkung und durch die Erhebung von Parkgebühren löse sich das Problem vermutlich sowieso von selbst, glaubt Fischer.



Skandal! Nachholen!

Viele Fußball-Fans unterstützen eine Online-Petition, dass das Spiel der deutschen Mannschaft bei der Europameisterschaft gegen Spanien wiederholt werden sollte...

Die Erfolgsaussichten der Petition gehen allerdings praktisch gegen Null. Ganz anders sähe es da aus, wenn sich die Jazz-Fans aus Regensburg und Umgebung zusammenschließen würden...

Hier gab es nämlich auch eine klare Fehlentscheidung. Und zwar eine von ganz oben. Ab 17 Uhr die Schleusen zu öffnen und dann so viel Regen runterzulassen...

Deswegen gibt es nur eins: Der Samstagabend des Jazz-Weekends muss wiederholt werden. Und eine Neuansetzung sollte alsbald erfolgen...



Regen am Jazz-Weekend: Das darf nicht sein. Foto: altroloto.de



Diese Demonstration Mitte Juni war erst der Anfang, heute geht der Protest am alten Eisstadion weiter.

Fotos: altroloto.de/Archiv, Wandl, Homaker

Mobilitätsdrehscheibe: Dreht der Wind?

Neben den „üblichen Verdächtigen“ zieht auch die CSU die Parkhaus-Planung in Zweifel – Heute Demo

Von Rainer Wendt

Regensburg. Drei Wochen nach einer ersten Demonstration gegen die Parkhaus-Pläne am Unteren Wöhrd folgt am heutigen Dienstag eine zweite Protestaktion...

Herzstück dieses 18 Millionen Euro teuren Projekts mit bis zu 1400 Stellplätzen ist ein großes Parkhaus. Dieses soll auf dem Areal der bereits bestehenden Parkierungsanlage mit 670 Plätzen entstehen...

„Rausgeschmissenes Geld“

In der Stellungnahme gegen das Vorhaben ist der BN nicht die einzige Stimme. Auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)...



Raimund Schoberer zeigt auf die Fläche des früheren Eisstadions. Ein auf diesen Raum begrenztes Parkhaus fände er verträglich.

flüssig, „da mit den vorhandenen Parkhäusern mehr als genug Parkplätze angeboten werden“. Auch Wolfgang Bogie vom VCD erkennt keinen „wirtschaftlichen Bedarfsnachweis für dieses geplante Parkhaus“...

Für den ÖDP-Kreisvorsitzenden Robert Fischer steht die Planung für „viel zu teure Parkplätze auf einem dafür unpassenden Platz“, er plädiert stattdessen für P&R-Konzepte an der Donau-Arena...

schädlich für Regensburg“. Den Aspekt der Weiterverträglichkeit bringt der AKK ins Spiel. Vorstand Jochen Buck setzt sich „überrascht und entsetzt“ von der „außerordentlich lieblosen“ Darstellung des Baukörpers in der aktuellen Berichtsvorlage der Stadt...

Im Stadtrat galt das Projekt bislang als gesetzt, weil es ein erklärtes Ziel der Koalition war. Geht es nach SPD-Fraktionschef Thomas Burger, hat sich daran auch nach dem Bruch des Bündnisses nichts geändert...



„Die Drehscheibe wäre letztendlich nicht das erste Verkehrsprojekt, bei dem die CSU-Fraktion eine Kehrtwende hinlegt.“ Thomas Burger SPD-Fraktionsvorsitzender

schette, die verschiedene Verkehrsträger zusammenbringt und vielfältige Funktionen in sich vereint – im Sinne einer erfolgreichen Verkehrswende und eines effektiven Klimaschutzes“, sagt er und verweist auf Serviceangebote wie Sanitäranlagen, Sharing-Angebote, Lastenradverleih, Touristeninformation, Hotel-Dienstleistungen oder auch Postfilialen, die integriert werden sollen.

Lehner: „Nicht optimal“

Bei den letztjährigen Beratungen über das Investitionsprogramm sei die Mobilitätsdrehscheibe auch für die CSU noch eine „Prio-1-Maßnahme“ gewesen, erinnert sich Burger, denkt aber unwillkürlich an die Volten des Ex-Partners beim Container-Terminal und bei der Stadtbahn. „Jetzt bin ich ge-

spannt, wie die sich abschließend positionieren wollen. Die Drehscheibe wäre letztendlich nicht das erste Verkehrsprojekt, bei dem die CSU-Fraktion eine Kehrtwende hinlegt.“

Tatsächlich war man in der CSU schon einmal deutlich überzeugter von dem Vorhaben. „Es gibt gute Gründe dafür, aber auch gute dagegen. Die Planung ist jedenfalls nicht optimal“, sagt der Fraktionsvorsitzende Michael Lehner und stellt sich beispielsweise die Frage, ob hier nicht zu viel Geld für einen verhältnismäßig zu geringen Zuwachs an Parkplätzen ausgegeben werde...

Der BN-Vorsitzende Schoberer denkt derweil schon an Instrumente wie Klage oder Bürgerbegehren und hofft gleichzeitig noch auf ein Einlenken des Stadtrats. Einen Kompromissvorschlag hätte er ebenfalls parat: Ein aus seiner Sicht vertraglich dimensioniertes Parkhaus, das sich rein auf die Fläche des alten Eisstadions beschränkt und rund 800 Plätze bieten würde...

Regensburger Zeitung 10.7.2024

Breites Bündnis gegen ein Parkhaus

Knapp 200 Menschen demonstrieren gegen die Pläne der Stadt. Noch könnte der Bau abgewendet werden. Die Grünen haben eine Abstimmung im Stadtrat beantragt

Von Bettina Dostal

Regensburg. Die Argumente gegen das geplante Parkhaus am Unteren Wöhrd sind vielfältig. Und groß ist auch die Verwunderung über die Vorgehensweise der Stadtverwaltung, die, wie Raimund Schoberer, Kreisvorsitzender des Bund Naturschutz, am Dienstagnachmittag auf dem Parkplatz am Alten Eisstadion sagt, noch vor der Aufstellung des Bebauungsplans bereits Aufträge für den Bau vergeben hat. Es gebe noch kein Baurecht, sagt er. Er erwarte, „dass das regulär abläuft“. Das Parkhaus ist Bestandteil der Mobilitätsdrehscheibe, die an diesem Ort von Beginn an umstritten war. Der Bau des Parkhauses soll bereits Anfang nächsten Jahres beginnen. Knapp 200 Menschen haben sich eingefunden, um kundzutun, dass dieses Gebäude an dieser Stelle nicht sinnvoll ist. Darunter sind auch Vertreter aus dem Stadtrat von CSU, Grünen, ÖDP, und Ribisl, sowie Bürgermeisterin Astrid Freudenstein (CSU).

Aktuelle Bedarfsanalyse hat es nie gegeben

Schoberer spricht von der Kaltluftschneise, die durch das Parkhaus verbaut würde, von einer wichtigen Hochwasserretentionsfläche, von Bäumen, die gefällt werden müssten. Bereits ab 1. Oktober soll das geschehen. Deshalb werde jetzt eine gemeinsame Klage verschiedener Verbände vorbereitet.

Peter Morsbach, Vorsitzender der Altstadtfreunde, erklärt, der Untere



Bereits am 1. Oktober soll mit den Baumfällungen begonnen werden, sagt Raimund Schoberer (rechts). Deshalb müssten schnell Schritte gegen den geplanten Bau des Parkhauses eingeleitet werden. Foto: Herbert Baumgärtner

Wöhrd sei schon immer ein „architektonisches Chaos und erstickte im Verkehr“. Sinnvoll wäre eine „vernünftige Quartiersgarage“ und ein Parkverbot im öffentlichen Raum, um die Werftstraße vom Autoverkehr zu befreien. Dafür bekommt er viel Zuspruch von den Anwesenden.

Die fehlende Bedarfsanalyse für das Parkhaus bemängelt Joachim Buck, Vorsitzender des Arbeitskreis Kultur. Erst jetzt, mit einer Parkgebühr, könne man evaluieren, wie groß der Bedarf an kostenpflichtigen Parkplätzen an dieser Stelle sei. Es seien vor mehr als zehn Jahren 350 Parkplätze auf dem Donaumarkt weggefallen, und der Verkehr sei nicht zusammengebrochen. Entsetzt sei er darüber, mit welcher Lieblosigkeit die Stadt diese große

Baumasse behandle, sagt Buck. Stadtrat Jakob Friedl (Ribisl) erinnert daran, dass die Stadt ursprünglich von einem Parkhaus gesprochen habe, das man auch wieder wegbauen könne. Davon sei bald nicht mehr die Rede gewesen.

Kein Wettbewerb und keine Visualisierung

Dann habe der Stadtrat alles getan, damit schnell gebaut werden könne. „Es gab keinen Wettbewerb, bis heute liegt keine Visualisierung vor“, sagt Friedl.

Wolfgang Bogie, Vorsitzender des VCD, bezeichnet das Parkhaus als Fehlinvestition. Es werde über Jahrzehnte Geld in ein System gesteckt, „das wir nicht haben wollen“. Für

18 Millionen Euro solle man lieber Brücken für den Radverkehr bauen.

Am Dienstagvormittag hatte bereits die Fraktion der Grünen einen Antrag angekündigt, der im Stadtrat diskutiert werden soll. Darin wird gefordert, das Bebauungsplanverfahren „Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd“ umgehend und rechtlich verbindlich zu stoppen. Um weiteren Schaden zu vermeiden, soll die Stadt auf einen Stopp der begonnenen Arbeiten für das Parkhaus hinwirken. Die Grünen begründen ihren Antrag damit, dass weder der Bedarf für das Parkhaus tatsächlich geklärt wurde, noch sei der Standort klug gewählt. Es drohe weiterer defizitärer Leerstand, der den Verwaltungshaushalt mittelbar auf Jahrzehnte belastet.

Regensburg Digital: <https://www.regensburg-digital.de/>



Grünen-Antrag im Stadtrat

„Völliger Unsinn“: Demo gegen Millionen-Parkhaus am Altstadt-Rand von Regensburg

Von **Stefan Aigner** am 10. Juli 2024 in **Nachrichten**

Knapp 200 Menschen haben am Dienstag gegen das geplante Parkhaus am Alten Eisstadion demonstriert. Die Grünen haben beantragt, dessen Planung zu stoppen.

Weiter lesen | **42 Kommentare**

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 Inselpark: Eine weitere Variante wäre, die Parkplätze zu Gunsten eines Inselparks 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**“

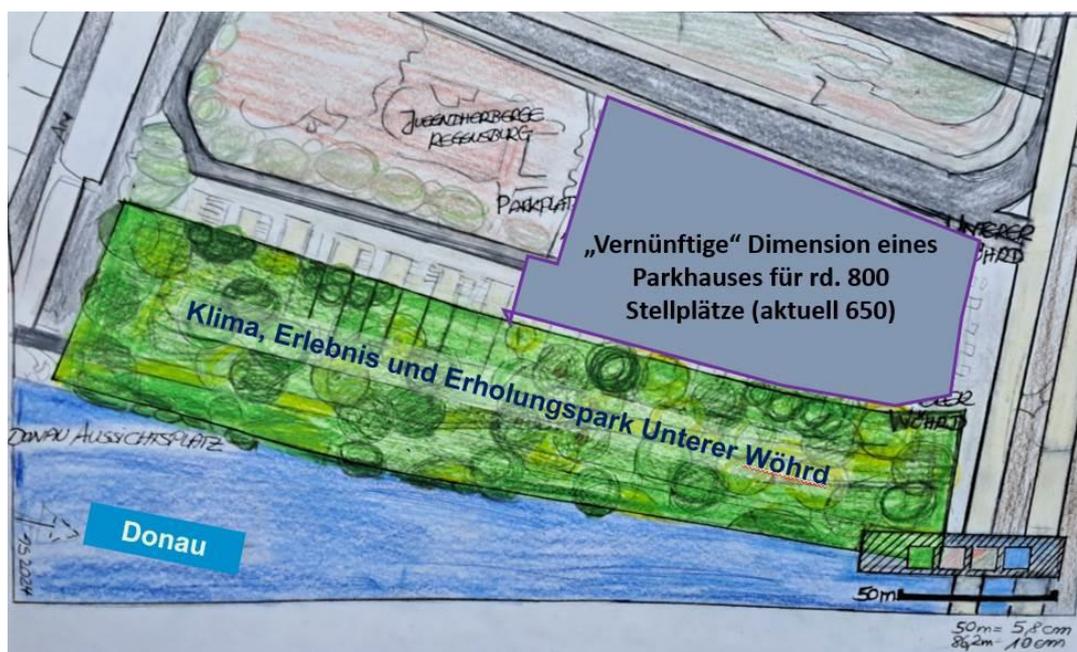
- ein der **örtlichen Situation angepasstes Parkhaus** (eine räumlich begrenzte Mobilitätsdrehscheibe und
- im „positiven Sinne der doppelten Innenverdichtung“ ein „**Klima, Erlebnis und Erholungspark Unterer Wöhrd**“ mit blauer und grüner Infrastruktur; städtebaulich sich einfügend und auch über die lokale Situation hinausdenkend. Analog der Situation am westlichen Altstadtende mit dem Herzogpark und dem gegenüber liegendem Inselpark 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!

Amt 31.2 Pö

SB: Dr. Pöhler

Tel.: 507-2313

Az.: 31.2 Planungen/Bebauungspläne/BPlan 279

An Amt 61.2 Frau Paur

**Bauleitverfahren – Aufstellung des Bebauungsplans 279 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd; Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)
Naturschutzfachliche Stellungnahme**

1. Sachverhalt

Zur Beurteilung wurde neben weiteren Gutachten die Beschlussvorlage vom 15.05.2024 (Entwurf Begründung, Planzeichnung, Satzungstext) und der Fachbeitrag zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vorgelegt.

Der Planungsbereich für die „Mobilitätsdrehscheibe“ umfasst den Bereich des ehemaligen Eisstadions und südlich angrenzende Grün- und Freiflächen, die aktuell mit Parkplätzen belegt sind. Es handelt sich um eine Fläche von ca. 2,2 ha. Es sollen ein Parkhaus und auf den nicht überbaubaren Flächen oberirdische Stellplätze entstehen.

2. Beurteilung

2.1 Baumschutzverordnung

Der südliche Teil des Parkplatzes ist aktuell mit Platanen bepflanzt. Südlich angrenzend befindet sich eine Lindenallee. Am westlichen Rand stocken ebenfalls deutlich ältere Bäume, darunter Ahorne und Linden. Auf dem Gelände der nördlich angrenzenden Jugendherberge stehen mehrere Bäume, hervorzuheben sind zwei sehr alte Linden mit hohem Biotopwert.

Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass die nicht betroffenen Bäume im direkten Umfeld (Lindenallee, Baumreihe im Westen, Linden der Jugendherberge) durch die Bauarbeiten keine Schäden davontragen. Mit den in der Begründung genannten Maßnahmen zum Schutz der Bäume besteht Einverständnis, zur Durchführung empfehlen wir dringend das Hinzuziehen einer baumfachlich kundigen Umweltbaubegleitung.

Ein Teil der Bäume, die gefällt werden müssen, sind durch die Baumschutzverordnung geschützt. Für die 10 geschützten Platanen entsteht insgesamt ein Ersatzerfordernis von 20 Bäumen der I. Wuchsordnung (Pflanzqualität gemäß Baumschutzverordnung). Ersatzpflanzungen sind auf geeigneten Flächen innerhalb des Geltungsbereichs der Baumschutzverordnung möglich. Die Fläche Flur-Nr. 1006 Gem. Winzer (Ökokontofläche Nordarm Donau, siehe Abschnitt Eingriff/Ausgleich) ist dafür geeignet.

2.2 Artenschutz

Mit den Aussagen und Schlussfolgerungen in dem Fachgutachten zur saP besteht Einverständnis. Um nicht naturschutzrechtliche Verbotstatbestände auszulösen, sind die genannten Vermeidungsmaßnahme V1, V2, V3 (Artenschutzmaßnahmen bzgl. Licht für Insekten, Fledermäuse und Vögel) und V4 (Lebensraum Fledermäuse, insbesondere Raufhautfledermaus) durchzuführen. Diese Maßnahmen wurden unter der Überschrift „Artenschutzrechtlicher Ausgleich“ in die Begründung und in § 8 „Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ in die Satzung aufgenommen.

2.3 Eingriff/Ausgleich

Zur Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich wurden die Vorgaben im Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ (Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Dez. 2021) genutzt. Es wurde ein Eingriff in Höhe von 24.757 Wertpunkten festgestellt. Mit dem Planungsfaktor von 5 % aufgrund des Einsatzes insektenfreundlicher Beleuchtung besteht Einverständnis. Somit muss in Summe ein Eingriff in Höhe von rund 23.519 Wertpunkten ausgeglichen werden. Der naturschutzrechtlich notwendige Ausgleich soll von Ökokontofläche erfolgen, die auf der Nordseite des Donaunordarms in der Nähe des Dultplatzes bestehen. Die Flächen sind im gleichen Flussraum und im gleichen Naturraum und geeignet, den entstehenden Eingriff zu kompensieren. 23.519 WP entsprechen hier einer Fläche von rund 3.360 m². Mit der Abbuchung dieser Fläche von den Ökokontoflächen am Donaunordarm besteht Einverständnis.

2.4 Natura 2000

Mit den Schlussfolgerungen im Umweltbericht besteht Einverständnis. Es sind keine negativen Auswirkungen auf die nahegelegenen FFH-Gebiete zu erwarten.

Ansprechpartnerin zum Vorgang ist:

Frau Dr. Pöhler, Tel. 0941/507-2313, E-Mail: poehler.hannaleena@regensburg.de

Im Auftrag

Dr. Pöhler

SB: H. Plötz

Tel.: 1710

Az.: 31.1.2 PI

Amt 61

Vollzug der Wassergesetze;

Beteiligung im Verfahren BP Nr. 279, Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd;

Hier: Stellungnahme Sachgebiet Wasserrecht

Im Rahmen des o.g. Beteiligungsverfahrens äußert sich das Sachgebiet Wasserrecht beim Umweltamt wie folgt:

Es werden aus wasserrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Einwendungen gesehen.

Auf unsere Stellungnahme vom 15.03.2022 wird Bezug genommen.

Die aus wasserrechtlicher Sicht relevanten Belange hinsichtlich der Lage im Ü-Gebiet sowie der Niederschlagswasserbeseitigung sind im Entwurf der Begründung ausreichend berücksichtigt.

Eventuelle Vorgaben des WWA Regensburg sind zu beachten.

Im Auftrag

P l ö t z



WWA Regensburg – Landshuter Str. 59 – 93053 Regensburg

Stadt Regensburg
Stadtplanungsamt
Postfach 11 06 43
93019 Regensburg

Ihre Nachricht
07.06.2024

Unser Zeichen
1-4622-R/R-18261/2024

Bearbeitung +49 (941) 78009-101
Ipfelkofer, David
David.Ipfelkofer@wwa-r.bayern.de

Datum
02.08.2024

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 279, Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd, sowie 76. Änderung des Flächennutzungsplans

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu o. g. Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Bebauungsplanes erhalten Sie unsere Stellungnahme wie folgt:

1 Einwendungen aufgrund rechtlicher Verbote der Bauleitplanung

1.1 Lage im festgesetzten Überschwemmungsgebiet

Das Gebiet liegt im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau, ein Gewässer erster Ordnung (vgl. Verordnung über das Überschwemmungsgebiet der Donau der Kreisverwaltungsbehörde vom 04.08.2015).

Die maßgebliche rechtliche Beurteilung obliegt der Wasserrechtsbehörde.

2 Eigene Vorhaben des Wasserwirtschaftsamtes

Die Hochwasserschutzmaßnahmen "Unterer Wöhrd" des Wasserwirtschaftsamtes wird durch den Bebauungsplan ggf. beeinträchtigt werden, weil in diesem Bereich ggf. Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen geplant sind. Der Bebauungsplan ist daher auf die Hochwasserschutzplanung abzustimmen.

Wir empfehlen einen engen Austausch mit unserem Hause, Hr. Zimmermann.

Vorschlag für Festsetzungen:

Text:



„Der Bebauungsplan ist auf die Hochwasserschutzplanung abzustimmen und darf dieser nicht widersprechen.“

3 Sonstige fachliche Hinweise und Empfehlungen

Die Belange des Hochwasserschutzes und der –vorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden, sind in der Bauleitplanung zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 12, Abs. 7 BauGB). Das StMUV hat gemeinsam mit dem StMB eine Arbeitshilfe „Hochwasser- und Starkregenrisiken in der Bauleitplanung“ herausgegeben, wie die Kommunen dieser Verantwortung gerecht werden können und wie sie die Abwägung im Sinne des Risikogedankens und des Risikomanagements fehlerfrei ausüben können. Es wird empfohlen, eine Risikobeurteilung auf Grundlage dieser Arbeitshilfe durchzuführen, s. <https://www.stmuv.bayern.de/themen/wasserwirtschaft/hochwasser/doc/arbeitshilfe.pdf>.

3.1 Oberirdische Gewässer

3.1.1 *Allgemeines*

Das südlich und nördlich des Planungsgebiet verlaufende Gewässer Donau ist Bestandteil des Oberflächenwasserkörpers (OWK) Donau und ist gemäß der EG-WRRL in einen "guten ökologischen Zustand" bzw. das "gute ökologische Potential" zu bringen. Um die Bewirtschaftungsziele der EG-WRRL bzw. des §§ 27 ff. WHG erreichen zu können, sind Maßnahmen zur strukturellen Verbesserung des Gewässers durch die Stadt Regensburg erforderlich. Der dafür ggf. notwendige Platzbedarf (Uferstreifen) ist im Plan darzustellen. Ebenso empfehlen wir, den ggf. für den Bebauungsplan erforderlichen naturschutzfachlichen Ausgleich im Rahmen von Maßnahmen zur Verbesserung des Gewässerzustandes an der Donau umzusetzen.

Maßnahmen am Gewässer sollen sich an bereits vorliegenden Gewässerentwicklungskonzepten orientieren und in Einklang mit der Hochwasserschutzplanung gebracht werden.

Vorschlag für Festsetzungen:

„Innerhalb eines Uferstreifens von 10 m Breite beidseitig entlang der Donau dürfen in Zuge dieser Planung weder höhenmäßige Geländeänderungen vorgenommen werden, noch bauliche oder sonstige Anlagen und Befestigungen erstellt werden. Ebenso darf diese Fläche nicht zur Lagerung von Materialien aller Art (z.B. Kompost oder Abfall) verwendet werden.“

3.1.2 Lage im festgesetzten Überschwemmungsgebiet im beplanten Bereich bzw. Innenbereich (in Gebieten nach § 30 Abs. 1 und 2 oder § 34 BauGB)

Das Planungsgebiet liegt teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau (bekannt gemacht im Amtsblatt der Kreisverwaltungsbehörde vom 04.08.2015). Die Wassertiefen liegen zwischen 0m und 0,5m.

Es gelten die Anforderungen des § 78 Abs. 3 WHG an die Abwägung.

Der Plan sieht die Errichtung oder Erweiterung von baulichen Anlagen vor. In festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 des Baugesetzbuchs untersagt (§ 78 Abs. 4 Satz 1 WHG). Eine Ausnahme von diesem Verbot im Einzelfall setzt unter anderem voraus, dass der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert werden und verlorengelender Rückhalteraum umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen wird (§ 78 Abs. 5 WHG). Es wird empfohlen, bereits im Rahmen der Bauleitplanung die erforderlichen Nachweise zu führen und die entsprechenden Maßnahmen aufzuzeigen.

Bestehende Hochwasserschutzanlagen dürfen durch die Errichtung oder Erweiterung der Anlagen nicht beeinträchtigt werden. Zu betrachten sind:

- Veränderung der Anströmung der Hochwasserschutzanlagen (Gefahr der Erosion)

- Veränderung des Wassertands an den Hochwasserschutzanlagen
- Kurzschlussströmungen im Grundwasser bei Baugruben die nahe an den Hochwasserschutzanlagen liegen und die schützende Deckschichten durchrörtern

Vorschlag für Festsetzungen:

„Die Rohfußbodenoberkante des Erdgeschosses der Gebäude wird mindestens auf 50 cm über dem HW100-Wasserspiegel festgesetzt.

Gebäude / Wohngebäude sind bis zu dieser Höhe wasserdicht zu errichten (Keller wasserdicht und auftriebssicher, dies gilt auch für Kelleröffnungen, Lichtschächte, Zugänge, Tiefgaragenzufahrten, Installationsdurchführungen etc.).“

„In Wohngebäuden müssen sich Wohn- und Schlafräume über dem HW100-Wasserspiegel befinden.“

„In Wohngebäuden müssen Fluchtmöglichkeiten in höhere Stockwerke bzw. Bereiche vorhanden sein.“

„In öffentlichen Gebäuden müssen öffentlich zugängliche beschilderte Fluchtmöglichkeiten in höhere Stockwerke oder Bereiche vorhanden sein.“

„Tiefgaragenzufahrten sind so zu gestalten, dass Oberflächenwasser nicht eindringen kann.“

„Der Fluchtweg aus der Tiefgarage muss auch im Falle einer Überflutung gesichert sein (Wasserdruck).“

„Die Gebäudetechnik, insbesondere die Heizungs-, Abwasser- und Elektroinstallation muss mindestens an das HW100 angepasst sein. Die wesentlichen Anlagenteile sind, soweit möglich, oberhalb der HW100-Kote zu errichten. Die Auftriebs- und Rückstausicherheit sowie die Dichtheit und Funktionsfähigkeit aller betroffenen Anlagen sind auch beim Bemessungshochwasser zu gewährleisten.“

Vorschlag für Hinweise zum Plan:

„Das Plangebiet liegt teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau.

„Es gelten die baulichen und sonstigen Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete nach §§ 78, 78a Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sowie der Überschwemmungsgebietsverordnung, die Regelung des §78c WHG für Heizölverbraucheranlagen sowie die Regelungen der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV).“

„Der Abschluss einer Elementarschadensversicherung wird empfohlen.“

3.1.3 Lage im 60 m Bereich eines Gewässers

Die Donau ist ein Gewässer mit Anlagengenehmigungspflicht nach Art. 20 BayWG. Das Planungsgebiet liegt z.T. im 60m – Bereich dieses Gewässers.

Vorschlag zur Änderung des Plans:

Die 60 m Linie ist im Plan darzustellen.

Vorschlag für Hinweise zum Plan:

„Anlagen (insbesondere bauliche Anlagen und Leitungsanlagen) im Abstand von weniger als 60 Meter zur Donau (einem Gewässer erster. Ordnung) oder Anlagen, die die Gewässerunterhaltung oder den Gewässerausbau beeinträchtigen können, sind nach § 36 Wasserhaushaltsgesetz und Art. 20 Abs. 1 Bayerisches Wassergesetz genehmigungspflichtig

Ein entsprechender Antrag ist bei der Kreisverwaltungsbehörde einzureichen. Ist eine

Baugenehmigung, eine bauaufsichtliche Zustimmung oder eine Entscheidung nach § 78 Abs. 5 Satz 1 oder § 78a Abs. 2 Satz 1 WHG zu erteilen, entfällt diese Genehmigung bzw. wird diese durch die entsprechende Entscheidung ersetzt. Für bauliche Anlagen im Bereich festgesetzter Überschwemmungsgebiete ist bei der Kreisverwaltungsbehörde gesondert eine wasserrechtliche Genehmigung nach § 78 Abs. 5 WHG, bei sonstigen Vorhaben ggf. nach § 78a Abs. 2 WHG zu beantragen.“

3.1.4 Gewässerunterhaltung

Das am südlichen Rand des Plangebietes verlaufende Gewässer Donau liegt in der Unterhaltung der WSV Donau MDK.

Die Gewässerunterhaltung umfasst gemäß § 39 WHG die Pflege und Entwicklung eines Gewässers. Hierzu gehört auch die Erhaltung der Ufer, insbesondere durch Erhaltung und Neuanpflanzung einer standortgerechten Ufervegetation sowie die Freihaltung der Ufer für den Wasserabfluss und die Zugänglichkeit. Es sind daher 10 Meter breite Uferstreifen entlang der Donau auszuweisen und im Plan als Flächen für die Wasserwirtschaft darzustellen.

Vorschlag für Festsetzungen:

„Innerhalb eines Uferstreifens von 10 m Breite beidseitig entlang der Donau dürfen in Zuge dieser Planung weder höhenmäßige Geländeänderungen vorgenommen werden, noch bauliche oder sonstige Anlagen und Befestigungen erstellt werden. Ebenso darf diese Fläche nicht zur Lagerung von Materialien aller Art (z.B. Kompost oder Abfall) verwendet werden.“

3.2 Überflutungen durch wild abfließendes Wasser infolge von Starkregen

Durch Starkregenereignisse kann es auch fernab von Gewässern zu Überflutungen kommen.

Gemäß der Hinweiskarten für Oberflächenabfluss und Sturzfluten stellen sich im Nordosteck zur Wöhrdstraße mäßige Abflüsse bei Starkregen ein. Vereinzelt füllen sich Geländesenken bei Starkregen.

Die Vorsorge gegen derartige Ereignisse beginnt auf Ebene der Bauleitplanung. Soweit Starkregen- oder Sturzflutgefahrenkarten der Gemeinde, des Freistaat Bayern oder des Bundes vorliegen, sind diese entsprechend zu beachten und auszuwerten. Die Ergebnisse sind im Plan zu berücksichtigen.

Der Zufluss aus den Außeneinzugsgebieten muss bei der Bebauungs- und Entwässerungsplanung berücksichtigt werden (z.B. Anlegen von Abfang- und Ableitungsgräben; Anlage von Gehölzstreifen oder Erosionsmulden in der landwirtschaftlichen Fläche oberhalb der Bebauung).

Die Stadt sollte weitere Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 16 Buchst. c und d BauGB treffen, um die Schäden durch Überflutungen infolge von Starkregen zu minimieren.

Gemäß §37 WHG darf der natürliche Ablauf wild abfließenden Wassers nicht zum Nachteil eines höher oder tiefer liegenden Grundstückes behindert, verstärkt oder auf andere Weise verändert werden.

Vorschlag für Festsetzungen

„Die Rohfußbodenoberkante des Erdgeschosses der Gebäude wird mindestens 25 cm über Fahrbahnoberkante/ über Gelände festgesetzt.“ (Hinweis: Dazu sollte die Gemeinde möglichst Kote(n) im Plan und Bezugshöhen angeben. Der konkreten Straßen- und Entwässerungsplanung ist hierbei Gewicht beizumessen).

„Tiefgaragenzufahrten sind konstruktiv so zu gestalten, dass infolge von Starkregen auf der Straße oberflächlich abfließendes Wasser nicht eindringen kann.“

„Zum Schutz vor eindringendem Abwasser aus der Kanalisation in tiefliegende Räume sind geeignete Schutzvorkehrungen vorzusehen, z.B. Hebeanlagen oder Rückschlagklappen.“

Vorschlag für Hinweise zum Plan:

„Schutz vor Überflutungen infolge von Starkregen.“

„Infolge von Starkregenereignissen können im Bereich des Bebauungsplans Überflutungen auftreten. Um Schäden zu vermeiden, sind bauliche Vorsorgemaßnahmen zu treffen, die das Eindringen von oberflächlich abfließendem Wasser in Erd- und Keller-geschosse dauerhaft verhindert. Eine Sockelhöhe von mind. 25 cm über der Fahr-bahnoberkante / über Gelände wird empfohlen. Kellerfenster sowie Kellereingangstü-ren sollten wasserdicht und/oder mit Aufkantungen, z.B. vor Lichtschächten, ausge-führt werden.“

„Der Abschluss einer Elementarschadensversicherung wird empfohlen.“

3.3 Altlasten und Bodenschutz

Im Planungsbereich sind Altlasten vorhanden. Zum Umgang mit diesen Altlasten im Zuge der Bebauung verweisen wir auf die Abstimmung mit unserem Hause, Fr. Dr. von Riesen.

3.4 Abwasserentsorgung

3.4.1 Niederschlagswasser

Der Bauleitplanung muss eine Erschließungskonzeption zugrunde liegen, nach der das an-fallende Niederschlagswasser schadlos beseitigt werden kann.

Wir empfehlen, bei der Aufstellung der Erschließungskonzeption frühzeitig alle Fachrichtun-gen (u. a. Naturschutz, Straßenbau, Wasserwirtschaft, Landschaftsplanung) einzubeziehen.

Für die geplante Versickerung ist nachzuweisen, dass im hydraulischen Wirkungsbereich keine schädlichen Bodenbelastungen vorhanden sind bzw. ein Austausch des Materials erfolgt.

Die Sickerfläche ist durch Rasenansaat zu begrünen. Für Bäume ist ein Mindestabstand von halber Kronenbreite zur Sickerfläche einzuhalten.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass bei einem Regenereignis und gleichzeitigem Hochwasser ein Rückstau im Entwässerungsnetz und ggf. der zu entwässernden Flächen erfolgen kann.

In Abhängigkeit der Belastung ist zu prüfen, welche Vorreinigung gemäß DWA-A 102 erfor-derlich ist.

Vorschlag zur Änderung des Plans:

Festsetzung der Flächen, die für die Versickerung, Ableitung bzw. Retention von Nieder-schlagswasser erforderlich sind (entsprechend der Erschließungskonzeption).

Vorschlag für Festsetzungen

„Die gekennzeichneten Flächen und Geländemulden sind für die Sammlung und natürliche Versickerung von Niederschlagswasser freizuhalten. Es darf nur eine Nutzung als Grünfläche erfolgen.“

„In Bereichen mit Versickerung des Niederschlagswassers sind – sofern Metall-dächer zum Einsatz kommen sollen – nur Kupfer- und Zinkbleche mit geeig-ner Beschichtung oder andere wasserwirtschaftlich unbedenkliche Materialien (z. B. Aluminium, Edelstahl) zulässig.“

„Verschmutzte Straßenabwässer sind vor Einleitung in ein Gewässer entspre-chend vorzubehandeln.“

Vorschlag für Hinweise zum Plan:

„Anlagen zur Ableitung von Niederschlagswasser sind so zu unterhalten, dass der Wasserabfluss dauerhaft gewährleistet ist. Die Flächen sind von Ab-flusshindernissen frei zu halten. Überbauen oder Verfüllen, Anpflanzungen,

Zäune sowie die Lagerung von Gegenständen, welche den Zu- und Abfluss behindern oder fortgeschwemmt werden können, sind unzulässig. Für die Versickerung vorgesehene Flächen sind vor Verdichtung zu schützen. Deshalb sind die Ablagerung von Baumaterialien, Bodenaushub oder das Befahren dieser Flächen bereits während der Bauzeit nicht zulässig.“

„Grundsätzlich ist für eine gezielte Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser oder eine Einleitung in oberirdische Gewässer (Gewässerbenutzungen) eine wasserrechtliche Erlaubnis durch die Kreisverwaltungsbehörde erforderlich. Hierauf kann verzichtet werden, wenn bei Einleitungen in oberirdische Gewässer die Voraussetzungen des Gemeingebrauchs nach § 25 WHG in Verbindung mit Art. 18 Abs. 1 Nr. 2 BayWG mit TREN OG (Technische Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer) und bei Einleitung in das Grundwasser (Versickerung) die Voraussetzungen der erlaubnisfreien Benutzung im Sinne der NWFreiV (Niederschlagswasserfreistellungsverordnung) mit TRENGW (Technische Regeln für das zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser) erfüllt sind.“

„Hinweise zur Bemessung und Gestaltung von erforderlichen Behandlungsanlagen für verschmutztes Niederschlagswasser von Straßen sind den einschlägigen Technischen Regeln zu entnehmen.“

„Anlagen und Entwässerungseinrichtungen zur Ableitung von Dränwasser (Dränanlagen) dürfen nicht an das öffentliche Netz angeschlossen werden und sind im Entwässerungsplan in Lage und Dimension zu kennzeichnen.“

„Bei der Erstellung der Bebauung und der Grundstücksgestaltung (Zugänge, Lichtschächte, Einfahrten etc.) ist die Rückstau ebene zu beachten. Unter der Rückstau ebene liegende Räume und Entwässerungseinrichtungen (auch Dränanlagen, sofern zulässig) müssen gegen Rückstau aus der Kanalisation gesichert werden.“

4 Zusammenfassung

Gegen den Bebauungsplan bestehen keine grundlegenden wasserwirtschaftlichen Bedenken, wenn obige Ausführungen – insbesondere Abstimmungen bzgl. unserer Hochwasserschutzmaßnahmen sowie zur Altlastenthematik – berücksichtigt werden.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

David Ipfelkofer

Abteilungsleiter Stadt und Landkreis Regensburg

verzögert eingegangen

15

bayernhafen



Bayernhafen GmbH & Co. KG • Linzer Straße 6 • 93055 Regensburg

Stadt Regensburg
Stadtplanungsamt
Neues Rathaus
Postfach 11 06 43
93019 Regensburg

STADTPLANUNGSAMT	
August 07. Juli 2024	
<input type="checkbox"/> Rücksprache	<input type="checkbox"/> Kopie an
AL	61.1 61.2 61.3 WAK Vorrat

Ihr Ansprechpartner:
Herr Tim Kraußner
Tel +49 (0) 941 / 7 95 04-27
t.krausser@bayernhafen.de

Unser Zeichen:
Ku - Kn

Regensburg, 24.07.2024

Bebauungsplan Nr. 279 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Offenlegung der Planunterlagen nach §3 Abs. 2 BauGB für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 279, Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd endete zum 19.07.2024.

Trotz der verzögerten Abgabe dieser Stellungnahme, bitten wir Sie, diese im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Im Ergebnis der Sichtung der Unterlagen stellen wir fest, dass bezüglich der gewerblichen Geräuscheinwirkungen im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung davon ausgegangen wird, dass an den Immissionsorten keine nennenswerte Vorbelastung einwirkt und deshalb in Rücksprache mit Vertretern der Immissionsschutzbehörde der Immissionsrichtwert vom Vorhaben ausgeschöpft werden kann.

Diese Feststellung ist in Abstimmung mit unserem beauftragten Lärmgutachter - IBAS Ingenieurgesellschaft mbH für Bauphysik, Akustik und Schwingungstechnik - aus fachtechnischer Sicht nichtzutreffend.

Aufgrund der Lage des Plangebietes bzw. der Immissionsorte mit dem großflächigen Hafensareal im Osten, kann eine „nennenswerte Vorbelastung“ nicht von vorneherein ausgeschlossen werden.

Dies gilt insbesondere deswegen, da die Geräusche aus dem Bebauungsplan Nr. 279 an einzelnen Immissionsorten zur Nachtzeit nach den Berechnungen den vollen Richtwert der TA-Lärm ausschöpfen und somit keine Reserven mehr für eine gewerbliche Geräuschbelastung gegeben sind.

Für den Fall, dass eine detaillierte Quantifizierung der Vorbelastung nicht möglich bzw. zu aufwendig ist, ist zumindest mit den Schalleinwirkungen aus dem B-Plan die Einhaltung des Irrelevanzkriteriums der TA-Lärm, d.h. die Unterschreitung der Richtwerte, um mindestens 6 dB anzustreben.

Die Ausschöpfung der Immissionsrichtwerte in der direkten Umgebung, allein durch die Geräusche aus dem B-Plan Nr. 279, betrachten wir als äußerst kritisch. Wir möchten mit unserer Stellungnahme daher sicherstellen, dass es durch die Aufstellung des B-Plans Nr. 279 zu keinen Einschränkungen der Nutzungen im angrenzenden SO-Hafen und dessen Umgebung, sowie für den derzeit in Aufstellung befindlichen B-Plan Nr. 274 „Westhafen – Ölhafen“, gibt.

Abschließend bitten wir darum im Zuge der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach §4 Abs. 2 BauGB im weiteren Verfahren beteiligt zu werden.

Mit freundlichen Grüßen



i. A. Tim Kraußner

Immobilienmanagement