

Niederschrift

Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

am Dienstag, 19.01.2016 von 16:15 Uhr bis 19:59 Uhr in: Sitzungssaal Neues Rathaus, D.-Martin-Luther-Straße 1

Zu Beginn der Sitzung stellt der Vorsitzende fest, dass sämtliche Mitglieder des Ausschusses ordnungsgemäß geladen wurden und die Mehrheit der Mitglieder anwesend und stimmberechtigt ist. Damit ist die Beschlussfähigkeit gegeben. Einwendungen gegen Ladung und Tagesordnung werden nicht erhoben.

Die anwesenden Stadtratsmitglieder sind aus der Anwesenheitsliste ersichtlich.

Als Berichterstatter war anwesend: Hr. Amtsleiter Sedlmeier

Anwesende:

Herr Walter Erhard -
Frau Irmgard Freihoffer -
Herr Dr. Tobias Hammerl -
Herr Norbert Hartl -
Herr Hans Holler -
Frau Margit Kunc -
Frau Christa Meier -
Frau Gabriele Opitz -
Herr Dr. Klaus Rappert -
Herr Günther Riepl -
Herr Christian Schlegl -
Frau Dagmar Schmidl -
Herr Benedikt Suttner -
Herr Hermann Vanino -
Herr Joachim Wolbergs -
Herr Dr.-Ing. Josef Zimmermann -

Abwesende:

Herr Dr. Armin Gugau -

Vertretung: Fr. Stadträtin Dechant

Tagesordnung:

(öffentlich)

- 1 Eröffnung der Sitzung

- 2 Vollzug der Baugesetze;
Verzeichnis der im Amtsweg behandelten Baugesuche und Vorbescheide
- Veröffentlichung unzulässig, Art. 84 BayBO
Vorlage: VO/15/11705/63
Berichtersteller/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

- 3 Verkehrliche Situation in und um Harting
Vorlage: VO/15/11452/61
Berichtersteller/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

- 4 Nachverdichtungs- und Umnutzungspotenziale für Wohnungsbau im Stadtgebiet Regensburg
Vorlage: VO/15/11588/66
Berichtersteller/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

- 5 Einleitung der Verfahren zur Änderung der Bebauungspläne
Nr. 217 I, Rennplatz Nord 217 II Änderungsbereich
Nr. 217, Rennplatz-Nord Lilienthalstraße 217 III Änderungsbereich
Nr. 232, Westlich der Lilienthalstraße 232 I Änderungsbereich
- Aufstellungsbeschluss § 2 Abs. 1 BauGB
Vorlage: VO/15/11604/61
Berichtersteller/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

- 6 Sicherheitsoffensive
"Einführung von Frauen-Taxis (Lady-Taxis) und Frauen-Zonen (Lady-Zonen) in öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV)";
Antrag von Herrn Stadtrat Janele vom 18.11.2015
Vorlage: VO/15/11602/32
Berichtersteller/in: Rechts- und Regionalreferent Dr. Schörnig

- 7 Sachstandsbericht der Verwaltung über die aktuelle Situation aller anstehenden Verkehrsprojekte,
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 10.12.2015
Vorlage: VO/15/11700/61
Berichtersteller/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

- 8 Anfrage: Ausgleichsfläche südlich von Oberisling
Fragesteller: Fr. Stadträtin Schmidl

Protokoll:

zu 1 Eröffnung der Sitzung

Diskussion:

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs weist darauf hin, dass die Niederschriften über die Sitzungen vom 20.10.2015, 11.11.2015 und 24.11.2015 am Protokolltisch zur Genehmigung ausliegen. Wenn bis zum Ende der Sitzung keine Einwendungen erhoben werden, gelten die Niederschriften als genehmigt.

zu 2 **Vollzug der Baugesetze;
Verzeichnis der im Amtsweg behandelten Baugesuche und Vorbescheide
- Veröffentlichung unzulässig, Art. 84 BayBO
Vorlage: VO/15/11705/63**

Diskussion:

Hr. Stadtrat Erhard bemerkt, die Vorlage beinhalte zwei Nutzungsänderungen von Wohnungen in Ferienwohnungen. Zwar relativiere sich dies, da unter Punkt 18 ein Hotel in Wohnungen umgebaut werde. Allerdings solle grundsätzlich den Wohnungen Priorität eingeräumt werden. Wohnraum sei ohnehin knapp, daher sollten die vorhandenen Wohnflächen nicht in Ferienwohnungen umgewandelt werden. Einzelfälle seien aber unproblematisch.

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs kündigt an, künftig würden derartige Nutzungsänderungen häufiger vorkommen. Der Grund dafür sei, dass alle Betreiber von Ferienwohnungen dazu aufgefordert worden seien, die bauordnungsrechtliche Genehmigung einzuholen. Andernfalls seien die Ferienwohnungen unzulässig. Die Stadtverwaltung sei nach wie vor der Auffassung, dass es in Regensburg kein Überangebot an Ferienwohnungen geben solle. Die aktuelle Situation entspreche dem. Jedoch sei eine gewisse Anzahl an Ferienwohnungen unter touristischen Gesichtspunkten sinnvoll.

Beschluss:

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

zu 3 Verkehrliche Situation in und um Harting
Vorlage: VO/15/11452/61

Diskussion:

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs fragt, ob ein Bericht mitsamt einer PowerPoint-Präsentation gewünscht werde.

Die Ausschussmitglieder verneinen dies.

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs teilt mit, dass der Beschlussvorschlag um folgenden Satz ergänzt werde: „Zum Schutz der Hartinger Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen soll unnötiger Schleichverkehr von der Rathenaustraße durch Harting nach Neutraubling unterbunden werden. Aus diesem Grund soll für einen Probezeitraum von einem Jahr ein Linksabbiegeverbot für LKWs von der Rathenaustraße in die Burgweintinger Straße angeordnet werden.“

Hr. Stadtrat Hartl befürwortet das probeweise Linksabbiegeverbot für LKWs sowie die restlichen vorgeschlagenen Maßnahmen. Durch diese Lösungen stelle man die Hartinger Bürger zufrieden. Seiner Meinung nach sei jedoch der LKW-Verkehr in Harting nicht außerordentlich stark. Dies sei ein subjektives Empfinden der Bürger.

Ein Gutachter habe bestätigt, dass ein Parkhaus für das BMW-Werk keine Probleme für Harting bringe und die Verkehrssituation nicht verschlechtere.

Er erkundigt sich, ob es bereits eine neue Regelung für die Ampelschaltung an der Kreuzung der Staatsstraße in Neutraubling gebe. Zudem schlägt er vor, bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen die Busbucht zu entfernen.

Hr. Stadtrat Erhard findet, die Vorlage beinhalte Maßnahmen hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs. Grundsätzlich könne auch der ÖPNV zur Beruhigung von Verkehrssituationen beitragen. Die neue Buslinie 79 entlaste den Verkehr bereits erheblich.

Fr. Stadträtin Freihoffer ist ebenfalls der Meinung, das Lärmempfinden der Hartinger Bürger sei subjektiv. Der motorisierte Individualverkehr sei überall stark vertreten. Daher nehme der Verkehrslärm im ganzen Stadtgebiet zu, nicht nur in Harting. Das probeweise Linksabbiegeverbot für LKW-Verkehr sei begrüßenswert.

Sie möchte wissen, ob im östlichen Bereich der Herbert-Quandt-Allee tatsächlich eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zulässig sei. Sollte dem so sein, müsste hier eine niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzung verfügt werden.

Hr. Stadtrat Schlegl äußert, die Vorlage analysiere die derzeitige Situation gut. Ohne den ergänzenden Zusatz wäre sie allerdings inakzeptabel gewesen. Die Ergänzung verursache nun Konsequenzen, die restlichen Maßnahmen seien vermutlich wenig wirkungsvoll.

Er warnt vor der pauschalen Aussage, die Bürger lägen falsch. Jeder habe sein eigenes subjektives Lärmempfinden. Die Situation vor Ort sei anhand der durchgeführten Bürgerversammlungen bekannt. Nicht nur innerstädtische Verkehre würden Harting belasten, sondern auch LKW-Fahrer, die von ihrem Navigationsgerät geleitet würden. Es müsse eine konkrete Verkehrsregelung erfolgen, welche in den Navigationsgeräten erfasst werden könne. Er fragt, ob in Harting möglicherweise ein Durchfahrtsverbot für LKWs verfügt werden könne. Das probeweise Abbiegeverbot sei ein wichtiger Versuch, um die Verkehrslage zu beruhigen. Die CSU-Stadtratsfraktion stimme dem Beschlussvorschlag zu.

Fr. Schimpfermann informiert, dass täglich etwa 36 LKWs am westlichen und 49 LKWs am östlichen Ortsende nach Harting einführen. Diese Zahlen seien relativ gering und sprächen nicht für einen hohen Durchgangsverkehr. Außerdem gebe es auch Lieferverkehr nach Har-

ting. Trotzdem werde das probeweise Linksabbiegeverbot für LKWs die Verkehrssituation sicherlich verbessern.

Die Kreuzung an der Staatsstraße liege nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Regensburg. Dafür sei das Staatliche Bauamt zuständig. Die Frage nach der Ampelschaltung werde in der nächsten Gesprächsrunde des Verkehrskonzepts Süd-Ost eingebracht

Sie bestätigt, dass am östlichen Ende der Herbert-Quandt-Alle eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sei. In Wirklichkeit werde dieses Tempo auf der kurzen Strecke jedoch kaum erreicht. Daher habe es bislang keine Notwendigkeit gegeben, hier ein Tempolimit einzuführen.

Hr. Dr. Schörnig erinnert, das Durchfahrtsverbot für LKWs sollte ursprünglich in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden. Die Regierung der Oberpfalz hätte dieses Thema nur zögerlich behandelt; die zuständigen bayerischen Staatsministerien seien bei der Abstimmung uneinig gewesen. Die Fortschreibung des Luftreinhalteplans stehe noch aus. Er glaubt aber, dass das Durchfahrtsverbot für LKWs auch künftig nicht in den Luftreinhalteplan aufgenommen werde, da dafür keine Notwendigkeit gesehen werde.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung die vorgeschlagenen Maßnahmen, **sowie die nachfolgende Ergänzung**, zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduzierung in Harting zu prüfen und im Rahmen der verfügbaren Mittel und Kapazitäten umzusetzen.

Zum Schutz der Hartinger Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen soll unnötiger Schleichverkehr von der Rathenaustraße durch Harting nach Neutraubling unterbunden werden. Aus diesem Grund soll für enien Probezeitraum von einem Jahr ein Linksabbiegeverbot für LKWs von der Rathenaustraße in die Burgweintinger Straße angeordnet werden.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

zu 4 Nachverdichtungs- und Umnutzungspotenziale für Wohnungsbau im Stadtgebiet Regensburg
Vorlage: VO/15/11588/66

Diskussion:

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs verbindet TOP 4 und TOP 5 zur gemeinsamen Beratung.

Hr. Stadtrat Hartl ist der Ansicht, die Vorlage zu TOP 5 sei missverständlich. Es sei unklar, ob zunächst eine Untersuchung notwendig sei oder ob sofort eine Umwandlung von Gewerbe- in Wohnbauflächen erfolge. Er fordert hier Aufstellungsbeschlüsse, um eine Wohnbebauung realisieren zu können. Das Grundstück an der Lilienthalstraße hinter der Landeszentralbank sei für eine Wohnbebauung gut geeignet. Dort könne das dringend benötigte Wohnheim für das Pflegepersonal des Krankenhauses der Barmherzigen Brüder errichtet werden. Auch am Roten-Brach-Weg sei ein Bedarf an Wohnungen vorhanden. Er bittet um Prüfung, ob sich das E.ON-Grundstück ebenfalls zur Wohnbebauung eigne.

Die SPD-Stadtratsfraktion fordert außerdem, auf allen drei Grundstücken 20 % sozialen Wohnungsbau zu realisieren. Die Grundstücke seien ausreichend groß und preisgünstiger Wohnraum erforderlich. Er fragt nach dem Zeitplan und wann auf den Grundstücken eine baureife Situation vorliegen könne. Ansonsten werde die SPD-Stadtratsfraktion dem Beschlussvorschlag unter TOP 5 zustimmen.

Hr. Stadtrat Schlegl weiß, in Regensburg müssten mindestens 1.500 neue Wohnungen geschaffen werden. Nur so könne man der problematischen Situation auf dem Wohnungsmarkt sowie der verschärften Flüchtlingssituation entgegenwirken. Er bittet um zügige Umsetzung der angekündigten Maßnahmen. Bedauerlicherweise werde heute nur eine Untersuchung beschlossen, obwohl bereits vor Monaten eine Vorlage zur Verbesserung der Wohnungssituation angekündigt worden sei. Die CSU-Stadtratsfraktion werde dem Beschlussvorschlag zwar zustimmen, wünsche aber, dass künftig weniger Zeit verschwendet werde. Sicherlich seien innerhalb der Stadtverwaltung wenig freie Kapazitäten verfügbar. Dieses Argument lasse er jedoch nicht gelten. Im Planungs- und Baureferat müssten dringend zusätzliche Stellen geschaffen werden; dafür müsse Geld investiert werden. Zudem sei eine Wohnungsbauoffensive unumgänglich, da weiterhin eine Verschärfung der Wohnungsmarktsituation zu befürchten sei.

Grundsätzlich vertrete die Stadtverwaltung die Meinung, Gewerbeflächen dürften nicht für die Wohnbebauung genutzt werden, weil zur Entwicklung der Wirtschaft Gewerbeflächen vorzuhalten seien. Diese Meinung teile er. Aber insbesondere zur Nachverdichtung gebe es zahlreiche leerstehende ehemalige Gewerbeimmobilien, welche man mit einem Stadtratsbeschluss und einer Flächennutzungsplanänderung umgehend mit Baurecht versehen könne. Er kündigt an, dass die CSU-Stadtratsfraktion künftig Einzelanträge für Projekte stellen werde, welche nicht schnell genug vorangebracht würden. Außerdem werde er eine Liste aller leerstehenden Gewerbeimmobilien vorlegen. Seiner Einschätzung nach könnten bis zu 2.000 Wohnungen realisiert werden, wenn die Stadtverwaltung hier nachdrücklich vorgehen würde.

Er kritisiert, die drei Bebauungspläne unter TOP 5 seien schon lange Zeit bekannt. Eine Prüfung hätte bereits im zweiten Halbjahr 2014 auf den Weg gebracht werden können. Das Thema Wohnungsbau müsste mit höchster Priorität verfolgt werden, um die dramatische Situation bewältigen zu können.

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs bittet Fr. Schimpfermann um die Beantwortung der aufgeworfenen Fragen. Anschließend solle Hr. Sedlmeier berichten, wie die Zahlen von Baugenehmigungen und Baufertigstellungen der letzten Jahre im Verhältnis zum Bedarf in Regensburg stünden.

Fr. Schimpfermann informiert, bei TOP 5 handle es sich um Aufstellungsbeschlüsse. Allerdings existiere noch kein konkretes Konzept zur Erschließung oder zur Flächenfestlegung. Die Bereiche Rennplatz Nord (Nr. 217 I) sowie Westlich der Lilienthalstraße (Nr. 232) seien ihrer Meinung nach relativ eindeutig zur Wohnbebauung geeignet. Für das Grundstück an der Hermann-Köhl-Straße / Ecke Lilienthalstraße (Nr. 217) seien weitere Voruntersuchungen erforderlich. Insbesondere die Situation mit den benachbarten Gewerbebetrieben sowie der Sportanlage müsse zunächst geprüft werden. Die Voraussetzung für ein erfolgreiches Verfahren seien positive Gespräche mit den Grundstückseigentümern.

Gewerbeflächen seien für die Gesamtentwicklung von Regensburg ebenfalls von Belang. Durch den Stadtentwicklungsplan 2005 sei im Westen ein Gewerbeflächen-Schwerpunkt definiert worden. Grundsätzlich sollten dort zwei Drittel der Flächen für die Wohnbebauung genutzt und ein Drittel für gewerbliche Bebauung freigehalten werden. Dabei würden Dienstleistungsunternehmen bevorzugt, da es bei gewerblichen Unternehmen zu stärkeren Emissionen käme. Sie stellt klar, nicht alle freien Gewerbeflächen im Stadtgebiet dürften umgenutzt werden. Die bereits vorhandene Bebauung in der Umgebung müsse berücksichtigt werden. Eine Wohnbebauung im Zentrum oder am Rand eines bestehenden Gewerbegebiets könne zu Konflikten führen. Dies müsse man vermeiden.

In den Jahren 2014 und 2015 seien insgesamt 3.000 Wohnungen im Stadtgebiet fertiggestellt worden. Für das Gelände der ehem. Nibelungenkaserne sowie das Dörnbergviertel würden derzeit Bebauungspläne erstellt. Das bisherige Gewerbegebiet Candis II werde umgewandelt und solle künftig etwa 600 Wohnungen enthalten. Mit den Eigentümern des Areals Pfeleiderer an der Lechstraße werde derzeit über eine mögliche Wohnbebauung verhandelt. Weitere Gebiete würden folgen.

In den letzten Jahren habe es schlechte Bedingungen für den geförderten Wohnungsbau gegeben. Deshalb sei es bislang schwierig gewesen, Investoren für den sozialen Wohnungsbau zu motivieren. Der Freistaat Bayern habe kürzlich den Wohnungspakt Bayern beschlossen. Dadurch gewinne der geförderte Wohnungsbau an Wichtigkeit. Die Stadtbau GmbH werde dieses Thema unterstützen.

Die drei Grundstücke unter TOP 5 seien ausreichend groß, sodass die Quote von 20 % gefördertem Wohnungsbau abgedeckt werden könne. Die Bebauungspläne Nr. 217 I und Nr. 232 könnten vermutlich zügig umgesetzt werden, da das beschleunigte Verfahren angewandt werde. Dennoch seien wichtige Eckpunkte, beispielsweise der Lärmschutz, abzuarbeiten. Einen konkreten Zeitplan gebe es nicht.

Hr. Sedlmeier verweist auf die Grafik auf Seite 3 der Vorlage zu TOP 4. Im Jahr 2014 seien etwa 1.600 Wohnungen fertiggestellt worden. Er geht davon aus, dass im Jahr 2015 eine Zahl von über 1.400 vorliegen werde. Die genaue Zahl werde relativ spät ermittelt. Hinzu kämen allerdings die enormen Bauüberhänge. Dabei handle es sich um genehmigte Vorhaben, die jedoch bis Jahresende nicht fertiggestellt seien. Im Jahr 2014 habe ein Bauüberhang von 3.000 Wohnungen bestanden, im Jahr 2015 vermutlich von mehr als 2.500. Da das Baurecht für diese Wohnungen unmittelbar gegeben sei, könne man davon ausgehen, dass auch künftig über 1.000 Wohnungen pro Jahr fertiggestellt werden könnten.

Insbesondere zum öffentlich geförderten Wohnungsbau würden Gespräche mit den Grundstückseigentümern geführt. Möglicherweise könnten dafür bereits im Lauf dieses Jahres Baugenehmigungen erteilt werden. Man müsse allerdings bedenken, dass bis zur Fertigstellung der Wohnungen in der Regel zwei Jahre vergingen.

Fr. Stadträtin Kunc bemerkt, nicht alle brachliegenden Gewerbeflächen oder leerstehenden Gebäude könnten sofort zur Wohnbebauung genutzt werden. Die rechtlichen Voraussetzungen müssten eingehalten werden. Viele Grundstücke befänden sich zudem nicht im Eigentum der Stadt Regensburg.

Die ohnehin angespannte Wohnungssituation habe sich aufgrund der steigenden Flüchtlingszahlen verstärkt. Die Bevölkerung wachse und der Wohnraum sei knapp. Eine grundsätzliche Prüfung sowie eine Ermittlung der verfügbaren Flächen seien sinnvoll. Die Nachverdichtung dürfe allerdings nicht zu Lasten der Frei- oder Grünflächen erfolgen. Eine gute Lebensqualität müsse erhalten bleiben. Eine langfristige und nachhaltige Entwicklung sei wichtig, da die Flächenvorräte in Regensburg begrenzt seien. Es handle sich um eine Her-

ausforderung und viele Maßnahmen könnten nicht sofort umgesetzt werden. Ein Zusammenwirken vieler Akteure sei erforderlich. Gemeinsame Planungen mit den Landkreisen zur Entwicklung neuer Wohngebiete sowie zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben seien wünschenswert.

Hr. Stadtrat Suttner befürchtet, dass die Flächenreserven für die zukünftige Entwicklung möglicherweise nicht ausreichend seien. Zwar gebe es in Regensburg ausreichend Flächen für Büros und Dienstleistungsbetriebe, daraus dürfe man aber nicht schließen, dass alle für Gewerbe vorgesehenen Flächen künftig in Wohnflächen umgewandelt werden könnten. Zudem dürfe man nicht sämtliche Flächen überbauen.

Er erkundigt sich, ob auch eine Nachverdichtung in die Höhe geprüft werde. In anderen Städten werde zur Nachverdichtung auf bereits bestehenden Gebäuden aufgestockt. Solche Erweiterungen könnten mittels leichter Materialien, wie Holz, erfolgen. Natürlich müssten derartige Lösungen stadtbildverträglich sein. Er denkt dennoch, dass dies wünschenswerter wäre als Flächen im Landkreis zu bebauen.

Er fragt außerdem, ob es Planungen für das Areal des ehemaligen Max-Bahr-Baumarktes gebe und welche Nutzung auf diesem großen Gelände angedacht sei.

Zuletzt möchte er wissen, ob die Verwaltung die Quote für den sozialen Wohnungsbau bei Bebauungsplanverfahren für Flächen ab einer gewissen Quadratmeteranzahl erhöhen könne.

Hr. Stadtrat Erhard merkt an, die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen werde TOP 5 zustimmen. Es sei positiv, dass drei Grundstücke für eine mögliche Wohnbebauung gefunden worden seien. Die Verkehrssituation in der Hermann-Köhl-Straße, der Wernerwerkstraße und der Lilienthalstraße sei angespannt. Insbesondere zu Arbeitsbeginn und Feierabend käme es dort teilweise zu Staus und gefährlichen Situationen, speziell im Bereich des Supermarktes. Dies sei zwar kein Hinderungsgrund für eine Wohnbebauung, trotzdem sollte die Verkehrssituation beobachtet werden.

Laut Anlage 2 zu TOP 5 befinde sich ein dichter Baumbestand auf dem Grundstück. Er denkt, dass eine Erweiterung in die Höhe dort umsetzbar sei und den Baumbestand retten würde. In der Nähe stünden mehrere Häuser mit mehr als vier Stockwerken, daher sei diese Lösung auch stadtbildverträglich.

Fr. Stadträtin Freihoffer meint, es sei eine Herausforderung sei, dass die Stadt Regensburg pro Jahr durchschnittlich um 1.700 Einwohner wachse. Aktuell käme außerdem eine große Anzahl von Flüchtlingen hinzu. Auch wenn große Eile hinsichtlich der Schaffung von Wohnraum geboten sei, müsse auf eine gute Lebensqualität geachtet werden. Dafür müssten Grünflächen geschaffen bzw. erhalten werden. Es dürften nicht ausschließlich Wohnungen geplant werden, sondern auch öffentliche Räume in neuen Stadtteilen oder größeren Baugebieten.

Es sei erfreulich, dass in den nächsten Jahren etwa 1.400 Wohnungen jährlich fertiggestellt werden könnten. Sie hofft, dass dies tatsächlich gelingen werde und zudem ausreiche. Man müsse jedoch bedenken, dass ein stetiges Wachstum auch negative Auswirkungen haben könne: Der motorisierte Individualverkehr wachse und die Pendlerzahlen würden steigen. Daher sei eine nachhaltige Landesentwicklungsplanung erforderlich.

Hr. Stadtrat Hartl äußert, durch die Umnutzung der Grundstücke unter TOP 5 entstünden voraussichtlich fünf- bis sechshundert zusätzliche Wohnungen, davon 20 % als sozial geförderter Wohnungsbau. Außerdem würden für weitere große Wohneinheiten bereits Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Jedoch vergingen ohne beschleunigtes Verfahren zwei bis drei Jahre, bis mit dem Bau begonnen werden könne. Durch die vielen Maßnahmen habe sich die Wohnungssituation nicht verschärft, sondern sogar verbessert.

Er räumt ein, dennoch gebe es Verbesserungspotenzial: Die Stadtverwaltung müsse zusätzliches Personal einstellen. Der dringend benötigte Flächennutzungsplan sei aufgrund des Personalmangels zurückgestellt worden. Außerdem müsse geprüft werden, ob der Anteil an sozialem Wohnungsbau erhöht werden könne. Des Weiteren solle der Gesetzgeber das Gesetz hinsichtlich der Städtebauförderung überarbeiten. Das Gesetz sei unklar formuliert und

keine gute Grundlage.

Bedauerlicherweise enthalte die Vorlage zu TOP 4 keine Liste der zu untersuchenden Gebiete. Er kündigt an, dass die Stadtratsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Freie Wähler, FDP und Fr. Stadträtin Lorenz einen Antrag mit zu prüfenden Gebieten einbringen werde.

Die Flächen im Stadtgebiet seien begrenzt. Die Verfügbarkeit des Geländes der Prinz-Leopold-Kaserne sei daher eine zentrale Frage. Er könne nicht akzeptieren, dass dieses Areal vom Freistaat Bayern für die Unterbringung von Flüchtlingen blockiert werde. Deshalb müsse man verhandeln, um das 300.000 m² große Gelände zumindest teilweise bebauen zu können. Zuletzt spricht er sich dagegen aus, eigene Förderprogramme für Asylsuchende anzubieten. Dies stelle keine integrationspolitische Maßnahme dar. Die Fördermittel für deutsche und ausländische Wohnungssuchende müssten identisch sein.

Fr. Stadträtin Opitz sagt, viele Menschen würden nach Regensburg ziehen, weil es dort viele Arbeitsplätze gebe. Wohnungen seien wichtig, aber man dürfe die Gewerbeflächen nicht vernachlässigen. Sollten die Flächen in Regensburg nicht ausreichen, müssten Gebiete im Landkreis zur Wohnbebauung genutzt werden. Sie gibt zu bedenken, dass dabei eine Anpassung der Infrastruktur unvermeidlich sei. Entstehe auf den vorgeschlagenen Flächen im Stadtwesten ein Baugebiet, seien verkehrsmäßige Anpassungen nötig. Sie werde den Beschlussvorschlägen zu beiden Tagesordnungspunkten zustimmen.

Hr. Stadtrat Vanino stellt fest, dass die Stadtverwaltung hinsichtlich der aktuellen Wohnungssituation zu langsam handle. Die Lage habe sich erheblich verschärft. Mit einer Verbesserung sei aufgrund der hohen Zuzugszahlen sowie der Flüchtlingsproblematik nicht zu rechnen. Sobald die Flüchtlinge anerkannt seien und die Gemeinschaftsunterkünfte verlassen müssten, würden diese ebenfalls auf den Wohnungsmarkt drängen. Zusätzliche Wohnungen seien daher dringend vonnöten. Er kritisiert, dass in den letzten zwei Jahren kein neues Baurecht geschaffen worden sei. Die nun vorgeschlagenen Maßnahmen seien nicht geeignet, um neuen Wohnraum zu schaffen.

Er beanstandet, die Vorlage beinhalte keine neue Stabsstelle für die Wohnungsbauoffensive. Außerdem umfasse der Stellenplan 2016 keine zusätzlichen Stellen im Planungs- und Baureferat, obwohl die angespannte Personalsituation bekannt sei. Die Arbeiten zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans sollten nicht zurückgestellt werden. Planungsaufgaben könnten zum Beispiel an externe Büros vergeben werden. Er fordert zur Verbesserung der angespannten Wohnungsmarktsituation eine gezieltere Vorgehensweise.

Fr. Stadträtin Freihoffer erinnert, mit dem Stellenplan 2016 seien vor allem an Schulen und im Bereich der Jugend- und Sozialarbeit neue Stellen geschaffen worden, um die hohen Flüchtlingszahlen bewältigen zu können. Die CSU-Stadtratsfraktion hätte konkret vorschlagen müssen, welche Stellen unnötig und in welchen Bereichen stattdessen Stellenschaffungen erforderlich seien.

Fr. Schimpfermann erläutert, Nachverdichtungsmaßnahmen in die Höhe seien bereits untersucht worden. Aus technischer – insbesondere statischer – Sicht wäre dies in Einzelfällen möglich, ebenso ließe es die städtebauliche Situation zu. Eine generelle Anwendung schließe sie allerdings aus. Die Abstandsflächen müssten eingehalten werden. Zudem dürfe kein Gebäude über die Stadtsilhouette hinausragen; dies wäre nicht stadtbildverträglich.

Grundstücksnachverdichtungen seien nur in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer möglich und bedürften deren Zustimmung. Würden die Grundstückseigentümer erst aus der Presse von den Planungen der Stadt erfahren, sei dies oftmals keine gute Ausgangssituation. Eine Diskussion in der Öffentlichkeit sollte daher vermieden werden.

Die angekündigten Listen nehme sie gerne entgegen. Sie vermutet, diese würden ohnehin teilweise mit den selbst eruierten Flächen übereinstimmen.

Das Städtebauförderungsgesetz beinhalte nach wie vor ein Programm für städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen. Das Verfahren sei allerdings langwierig. Zahlreiche vorbereitende Untersuchungen müssten durchgeführt und Beschlüsse gefasst werden, um die Rechtmäßigkeit zu gewährleisten. Zudem würden die Beschlüsse häufig beklagt. Bei

einer Sitzung des Deutschen Städtetags habe sich gezeigt, dass in den letzten 15 Jahren in keiner Stadt eine Entwicklungsmaßnahme erfolgreich abgeschlossen worden sei. Entwicklungsmaßnahmen seien somit ungeeignet, um den Wohnungsbau zügig voranzubringen.

Im Bereich der unter TOP 5 genannten Bebauungspläne bestehe Baurecht. Das bedeute, ein Dienstleistungsunternehmen könne jederzeit einen genehmigungsfähigen Bauantrag einreichen. Würden dort neue Unternehmen errichtet, entstünde dadurch zusätzlicher Verkehr. Durch das Umwandeln von Gewerbe- in Wohnflächen werde voraussichtlich der Verkehr entzerrt. Die Problematik im Bereich der Kreuzung Hermann-Köhl-Straße / Wernerwerkstraße sei bekannt. Das Investitionsprogramm beinhalte bereits eine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssituation.

Hr. Sedlmeier habe die Anzahl der fertiggestellten Wohnungen in den Jahren 2014 und 2015 genannt. Ein Überhang bezeichne diejenigen Wohnungen, für die eine Baugenehmigung vorliege. Bauträger oder Investoren könnten dort sofort mit der Errichtung von Wohnungen beginnen. Der Überhang habe 3.000 Wohnungen im Jahr 2014 umfasst und 2.500 Wohneinheiten im Jahr 2015. Anhand der Anzahl der bereits erteilten Baugenehmigungen könne davon ausgegangen werden, dass der Überhang in den Jahren 2016/2017 ähnlich hoch wie in den Vorjahren sei.

Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, das Stadtgebiet Regensburg nach bisher noch nicht identifizierten Flächenpotenzialen und Möglichkeiten der Nachverdichtung und Umnutzung für Wohnbauzwecke zu untersuchen und dem Stadtrat Vorschläge vorzulegen, wo Wohnungsbauflächen entwickelt werden sollen.
2. Öffentlich geförderter Wohnungsbau ist dabei nach gültiger Beschlusslage zu realisieren. Öffentlich geförderter Wohnraum für Studierende ist darin nicht eingeschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

1. Die Bebauungspläne
Nr. 217 I, Rennplatz Nord,
Nr. 217, Rennplatz-Nord Lilienthalstraße,
Nr. 232, Westlich der Lilienthalstraße
sind zu ändern.
Die räumlichen Geltungsbereiche der Bebauungspläne ergeben sich aus beiliegenden Lageplänen vom 08.07.2015 (M 1:2.500), die Bestandteile dieses Beschlusses sind.
2. Die im Bericht dargestellten Planungsziele vom 08.07.2015 werden beschlossen.
3. Die Bebauungspläne sind im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) aufzustellen.
4. Für die Änderungsbereiche sind Bebauungskonzepte zu entwickeln und die Auswirkungen der geplanten Bebauungsplanänderungen sind mit den betroffenen Gewerbebetrieben abzustimmen. Die abgestimmten Bebauungskonzepte sind dem Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr- und Wohnungsfragen zu gegebener Zeit vorzulegen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

**zu 6 Sicherheitsoffensive
"Einführung von Frauen-Taxis (Lady-Taxis) und Frauen-Zonen (Lady-Zonen)
in öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV)";
Antrag von Herrn Stadtrat Janele vom 18.11.2015
Vorlage: VO/15/11602/32**

Diskussion:

Hr. Stadtrat Janele erläutert den Antrag. Er ergänzt, dass bei Fahrten ab 10 km ein Zuschuss in Höhe von 4,00 EUR gewährt werden sollte, damit möglichst viele Frauen das zusätzliche Sicherheitsangebot nutzen würden. Die Frauentaxis müssten nicht farblich gekennzeichnet werden. Sie müssten auch nicht von Frauen gesteuert werden, außer die Kundin wünsche dies ausdrücklich.

In Bussen sollte ein spezieller Bereich für Frauen, Kinder und Senioren ausgewiesen werden. Insbesondere Frauen könnten sich dadurch sicherer vor Übergriffen und sexueller Belästigung fühlen. Die Stadt Regensburg könnte damit ein wichtiges Signal setzen und die Lebensqualität verbessern. Die Sorge um die eigene Sicherheit wachse stetig. Dies hänge auch mit der aktuellen Flüchtlingssituation zusammen. Die Männer würden einem anderen Kulturkreis angehören; Frauen besäßen dort nur wenige Rechte. Doch auch von deutschen Männern drohe Gefahr. Seiner Meinung nach verspräche diese Sicherheitsoffensive mehr Erfolg als beispielsweise das Regensburger Fanprojekt für aggressive Fans des SSV Jahn, welches mit 50.000 EUR gefördert werde. Das Sicherheitsangebot für Frauen könne mit einem überschaubaren finanziellen Zuschuss verbessert werden.

Er fragt, warum sein Antrag nicht in der Stadtratssitzung behandelt werde. Bedauerlicherweise könne er sich nicht an der anschließenden Diskussion beteiligen, da er kein Mitglied im Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen sei.

Hr. Dr. Schörnig berichtet, laut dem Personenbeförderungsrecht bestehe für den Stadtrat keine Kompetenz, in den privatwirtschaftlichen Betrieb der Taxiunternehmen einzugreifen. Der Stadtrat dürfe lediglich über die Erteilung von Taxigenehmigungen entscheiden und die Taxitarife festsetzen. Die Taxifahrer/innen seien durch das Grundgesetz ermächtigt, ihren Beruf ohne gesetzliche Einschränkungen und frei von behördlichen Zwangsmaßnahmen auszuüben. Demnach könne der Stadtrat den Taxiunternehmen nicht vorschreiben, Frauen zu beschäftigen oder ein Frauentaxi anzubieten.

Deutschlandweit gebe es keine Frauentaxis. Der Gesetzgeber schreibe im Personenbeförderungsgesetz sogar eine Beförderungspflicht für die Taxifahrer vor. Demnach dürfe kein Fahrgast aufgrund seines Geschlechts, seiner Herkunft oder seines Äußeren abgewiesen werden. Der Taxifahrer dürfe die Beförderung nur ablehnen, wenn der Fahrgast erkennbar betrunken oder schwer krank sei und dessen Mitnahme eine erhebliche Gefahr darstellen würde. Wolle ein männlicher Fahrgast mit einem Frauentaxi fahren, dann würde die Taxifahrerin – sollte sie diese Fahrt nicht annehmen – einen Bußgeldtatbestand verwirklichen. Das Bußgeld könne dabei bis zu 10.000 EUR betragen.

In Hannover und Heidelberg gebe es eine Bezuschussung aufgrund einer Initiative der Taxigenossenschaften. Dort gebe es ein Gutscheinsystem. Das Konzept beruhe auf freiwilliger Basis. Die Stadtverwaltungen hätten dies nicht vorschreiben können.

Weiterhin führt er aus, bislang sei darauf verzichtet worden, mittels Beschlussfassungen durch den Stadtrat in die Betriebsabläufe der Tochtergesellschaften einzugreifen. Die Regensburger Verkehrsbetriebe GmbH (RVB) würden die Errichtung von Frauen-Zonen in Bussen ablehnen. In der Vergangenheit habe es keinerlei negative Vorkommnisse gegeben. Der Polizei seien keine entsprechenden Straftaten bekannt. Eine Geschlechtertrennung in öffentlichen Verkehrsmitteln sei nicht zeitgemäß. Die RVB weise darauf hin, dass in Deutschland das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz gelte. Ausnahmen seien nur bei zwingenden objektiven Gründen zulässig, beispielsweise bei einem Notstand oder einer Gefährdung der Sicherheit. In Regensburg gebe es bisher keine negativen Vorfälle im Bereich der Taxis und Busse. Die Weigerung der RVB bestehe zu Recht.

Hr. Stadtrat Hartl bezweifelt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen dafür geeignet seien, mehr Sicherheit für Frauen, Senioren und Kinder zu schaffen. Die Ausweisung von Frauenzonen in Bussen sei nicht praktikabel und biete nicht mehr Sicherheit. Gefährliche Situationen können lediglich durch das Eingreifen der Busfahrer sowie der Polizei entschärft werden. Ein Platzverweis sei nicht ausreichend, sondern eine Ahndung müsse umgehend erfolgen. Nur so werde gezeigt, dass derartiges Verhalten nicht toleriert werde.

Er räumt ein, dass sich Frauen möglicherweise nachts in einem Taxi sicherer als in einem Bus fühlen würden. Auch ohne städtische Förderung stehe es den Frauen frei, ein Taxi zu wählen. Der Zuschuss von 2,50 EUR pro Fahrt sei für den Großteil der Frauen unerheblich. Die Ausweisung von Frauentaxis hält er für unsinnig. Möchte eine Frau nur von einer weiblichen Taxifahrerin befördert werden, könne sie dies bei einem Anruf in der Taxizentrale verlangen.

Die Lage der Frau hätte sich in den letzten zwanzig bis dreißig Jahren bedauerlicherweise verschlechtert. Dies hänge aber nicht mit der derzeitigen Flüchtlingssituation zusammen. Die Menschen hätten grundsätzlich keinen Respekt mehr voreinander. Dies sei allerdings eine Frage der Erziehung. Das Ziel müsse sein, Zivilcourage und Hilfsbereitschaft zu zeigen und falsches Verhalten zu unterbinden. Die im Antrag vorgeschlagenen Maßnahmen würden nicht zur Verbesserung der Sicherheitssituation beitragen, daher lehne die SPD-Stadtratsfraktion den Antrag ab.

Fr. Stadträtin Freihoffer meint, die Sicherheitslage in Regensburg sei gut. Durch den Antrag werde unterstellt, dass Männer ein Gefahrenpotenzial für die Gesellschaft seien. Von dieser übertriebenen Darstellung sollte man absehen. Ob ein Taxi von einem Mann oder von einer Frau gelenkt werde, sei irrelevant. Eine Bezuschussung der Taxifahrten für Frauen sei nicht sinnvoll. Sie warnt vor einem Mitnahmeeffekt und der Verschwendung von Steuergeldern. Eine Geschlechtertrennung in öffentlichen Verkehrsmitteln hält sie ebenfalls für überflüssig. Bislang habe es in Regensburg keine derartigen Vorkommnisse gegeben. Sie könne außerdem nicht bestätigen, dass sich die Lage der Frauen in den letzten zwanzig Jahren verschlechtert hätte.

Fr. Stadträtin Kunc findet es grundsätzlich lobenswert, sich mit der Sicherheit von Frauen auseinanderzusetzen. Es sei allerdings absurd, alle männlichen Taxi- und Busfahrer als gefährlich zu bezeichnen. Sie hebt hervor, dass der bedrohlichste Ort für Frauen nach wie vor der häusliche Bereich und nicht der öffentliche Raum sei.

Möchte ein weiblicher Fahrgast nur von einer Taxifahrerin befördert werden, dann sei dies durch einen Anruf beim Taxiunternehmen möglich. Zwar müsste womöglich eine längere Wartezeit in Kauf genommen werden, ansonsten sei dies unproblematisch. Es wäre positiv, falls ein Taxiunternehmen selbst eine Sicherheitslücke bzw. ein mögliches Geschäftsmodell erkenne und daraufhin eine Frauenbeförderung anbiete. Die Aufgabe der Kommune sei es jedoch, für einen ausreichenden und sicheren ÖPNV zu sorgen. In Regensburg sei dies bereits gegeben. Eventuell könnten Nachtbusse eingeführt werden; diese würden aber vermutlich von jungen Leuten beansprucht und nicht von Senioren und Kindern.

Sie findet es ärgerlich, dass der Antrag die Ängste und Sorgen der Bevölkerung verstärke. Der Antragsteller konstruiere Problemfälle, welche nicht vorhanden seien. Nach dem Allgemeinen Gleichstellungsgesetz müssten alle Menschen gleich behandelt werden. Daher sei eine Geschlechtertrennung in Bussen nicht durchführbar. Vielmehr würde dies einen Rückschritt darstellen. Die Empfindung von Gefahr auf der Straße sei zudem meist subjektiv. In Regensburg gebe es keine sexualisierte Gewalt, was auch die Polizei bestätigen könne. Sie warnt vor einer Überreaktion und der Umsetzung dieses Sicherheitskonzeptes. Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen lehne den Antrag ab.

Hr. Stadtrat Schlegl ist der Ansicht, mit dem Antrag werde unterstellt, dass es auf Regensburgs Straßen unsicher sei und dass Frauen Angst vor männlichen Taxifahrern haben müssten. Außerdem würden sie in Bussen ständig von männlichen Fahrgästen belästigt und die Busfahrer würden nicht eingreifen. Dieser Interpretation könne sich die CSU-Stadtratsfraktion nicht anschließen. In Regensburg gebe es keine Toleranz gegenüber Kriminalität. Die Sicherheit sei enorm wichtig und durch Videokameras in der Albertstraße bereits verbessert

worden. Der jährliche Sicherheitsbericht der Polizei lasse nicht erkennen, dass die Sicherheit bedroht sei. Wäre es in Bussen zu Belästigungen gekommen, hätte man sicherlich reagiert, Geld investiert und beispielsweise Mitarbeiter von Sicherheitsdiensten in den Bussen mitfahren lassen. In vielen scheinbar gefährlichen Situationen handle es sich um subjektives Empfinden. Man dürfe nicht suggerieren, dass die Stadt Regensburg gegen jedes negative subjektive Gefühl vorgehen könne. Dies sei nicht möglich und würde zudem die Persönlichkeitsrechte stark einschränken. Ein Regensburger Bürger, egal welcher Herkunft, müsse sich hier sicher fühlen.

Hr. Stadtrat Suttner kann nachvollziehen, warum die RVB die Frauen-Zonen in öffentlichen Verkehrsmitteln ablehne und die Stadt Regensburg keinen Handlungsbedarf sehe. In Regensburg gebe es derzeit kein Sicherheitsproblem. Zweifellos gebe es vereinzelt schwierige Fälle. Aber es sei falsch, als Reaktion auf Einzelfälle den Antrag zu befürworten. Sinnvoll wäre es, wenn in Gefahrensituationen die Menschen aufmerksam wären und eingreifen würden.

Die Einführung von Frauen-Taxis wäre aus rechtlicher Sicht nicht möglich. Fühle sich ein Fahrgast im Bus unsicher, könne er jederzeit ein Taxi nehmen. Im weitesten Sinne würden Taxis zum ÖPNV zählen. Er schlägt vor, möglicherweise einen Sozialtarif einzuführen, um die Taxinutzung auch finanziell schlechter gestellten Menschen zu ermöglichen. Dies sei aber nicht Gegenstand der heutigen Debatte. Die ÖDP-Stadtratsfraktion werde dem Antrag nicht zustimmen.

Fr. Stadträtin Opitz meint, der Antrag habe sich ohnehin erledigt, da eine Beschlussfassung formal nicht möglich sei. Bei derartigen Subventionen seien hohe Mitnahmeeffekte zu befürchten. Der Antrag entspreche nicht ihrem Frauenbild im 21. Jahrhundert. Eine Separierung sei unzeitgemäß.

Hr. Oberbürgermeister lässt über den Antrag abstimmen.
Anschließend unterbricht er die Sitzung von 18:29 Uhr bis 18:39 Uhr.

Beschluss:

Der Antrag wird abgelehnt.

Abstimmungsergebnis:

Ablehnung: einstimmig

**zu 7 Sachstandsbericht der Verwaltung über die aktuelle Situation aller anstehenden Verkehrsprojekte,
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 10.12.2015
Vorlage: VO/15/11700/61**

Diskussion:

Hr. Stadtrat Schlegl erläutert den Antrag der CSU-Stadtratsfraktion. Die Infrastruktur sei entscheidend für den zukünftigen wirtschaftlichen Wohlstand in Regensburg. Die Betriebe müssten eine gute Anbindung zur Güterbeförderung erhalten. Auch die digitale Infrastruktur müsse mittels Breitbandausbau verbessert werden.

Die Verkehrspolitik sei eine regionale Politik. Der gemeinsame Wirtschaftsraum Regensburg könne nur zusammen funktionieren und sich nicht getrennt entwickeln. Gerade hinsichtlich des ÖPNV werde mit dem Regensburger Verkehrsverbund (RVV) zusammengearbeitet, trotzdem vermisse er weiterführende Maßnahmen. Ein Beispiel hierfür seien fehlende Beschlüsse für die Stadtbahn; nur die Bereitstellung der Mittel sei nicht ausreichend. Die CSU-Stadtratsfraktion vertrete außerdem die Auffassung, dass die Hafenspange existenziell wichtig für die Erschließung des Gewerbegebiets sei. Die Mittel im Investitionsprogramm seien jedoch bis ins Jahr 2020 verschoben worden.

Der Bericht zur Sallerner Regenbrücke in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 15.12.2015 sei dürftig und besorgniserregend gewesen. Eine Diskussionsgrundlage sei nicht geschaffen worden.

Das Vorhaben, eventuell Poller in die Altstadt zu setzen, sei unvernünftig. Dadurch werde der Verkehr in der Altstadt nicht reduziert. Er befürchtet, dass die Anwohner oder Handwerker eine Fernbedienung erhalten würden, um trotzdem durchfahren zu können.

Sinnvoll wäre, dass dem ÖPNV sowie dem Radverkehr mehr Vorrang eingeräumt werde. Hierfür sei eine Ersatztrasse notwendig, jedoch nicht östlich der Steinernen Brücke. Er habe in der Zeitung gelesen, dass die Westtrasse nicht gebaut werde und fragt, ob dies zutrefte. An einen entsprechenden Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen könne er sich nicht erinnern.

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs betont, der Stadtrat habe den Bau der Westtrasse beschlossen. Jedoch hätten die Vertreter des Welterbe-Steuerungskomitees deutlich die Aberkennung des Welterbe-Titels signalisiert, sollte die Westtrasse errichtet werden.

Er bestreitet, dass eine Osttrasse geplant sei. Laut Auskunft von Hrn. Manfred Koller, Geschäftsführer der Stadtwerke Regensburg GmbH, habe der Altstadtbus offensichtlich an Attraktivität verloren: Bei der Einführung des Altstadtbusses seien täglich 4.500 Fahrgäste zu verzeichnen gewesen, im Mai 2014 sei die Tagesfrequenz auf 1.500 Personen gesunken. Der Altstadtbus sei für Menschen mit eingeschränkter Mobilität wichtig und solle daher nicht abgeschafft werden. Die bisherigen Busse seien mittlerweile durch Elektrobusse ersetzt worden. Möglicherweise werde der Altstadtbus wieder mehr genutzt, wenn eine neue Linie angeboten würde. Deshalb solle geprüft werden, ob nach Ertüchtigung des Grieser Stegs der Elektrobus über diesen nach Stadthof fahren könnte.

Fr. Schimpfermann bestätigt, der Grieser Steg werde ohnehin neu überplant. Daher könne eine entsprechende Prüfung hinsichtlich der Befahrbarkeit durch die Altstadt-Elektrobusse eingebunden werden. Eine Linienbus-Anbindung sei jedoch ausgeschlossen. Fahrversuche hätten gezeigt, dass die großen Busse die Kurve am Andreasstadel nicht passieren könnten. Eine Ersatztrasse für den Linienbusverkehr sei nicht in Planung.

Die Maßnahmen, die man derzeit in den verkehrlichen Konzepten verfolge, würden größtenteils auf der Verkehrsuntersuchung im Großraum Regensburg aus dem Jahr 2005 basieren. Die Ostumfahrung sei bereits errichtet worden. Zur Sallerner Regenbrücke gebe es eine fertige Planfeststellung, die derzeit beklagt sei. Der sechsspurige Ausbau der Autobahn A3 sei zwar keine städtische Maßnahme, aber die Planfeststellung befinde sich in Arbeit. All diese Maßnahmen seien notwendig, um das Verkehrssystem in Regensburg für die Zukunft tragfähig zu halten. Die künftig zunehmenden Verkehrsmengen könnten auf dem vorhandenen

Straßennetz nur abgebildet werden, wenn die gemeinsame Verkehrswende gelinge. Der Modal Split müsse verändert werden, sodass der Umweltverbund gestärkt und Potenziale für den Individualverkehr geschaffen würden.

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans und des Mobilitätskonzepts für das Jahr 2030 stehe bevor. Zur Förderung des ÖPNV sollten nicht nur neue Busse angeschafft werden. Vielmehr müssten Investitionen getätigt und über neue Linien diskutiert werden. Ein Konzept werde derzeit in Zusammenarbeit mit dem RVB und dem RVV erarbeitet.

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs wirft ein, dazu gebe es bereits erste Versuche: Der Bahnhof in Burgweinting werde derzeit durch eine Tangentiallinie mit dem BMW-Werk und der Krones AG verbunden. Dies koste jährlich 370.000 EUR und sei eine Chance, um den Bahnhof attraktiver zu gestalten. Für einen Erfolg gebe es aber keine Gewähr.

Fr. Schimpfermann merkt an, eine solche Maßnahme bedürfe stets der Mitwirkung und der Akzeptanz der Fahrgäste. Das beste ÖPNV-Angebot sei unnütz, wenn es nicht angenommen werde.

In die Verkehrsplanung der Region sowie der Stadt Regensburg werde viel Geld investiert, um die Verkehrstüchtigkeit des Netzes darzustellen und zukunftsfähig zu gestalten. Folgende Maßnahmen seien bereits abgeschlossen oder befänden sich derzeit in Planung:

- Der Neubau der Ostumgehung (Pilsen-Allee, Kosten: ca. 67 Mio. EUR),
- der drei- bzw. vierspurige Ausbau der B16 nördlich von Regensburg (Kosten: 18,3 Mio. EUR),
- der Ausbau der Nordgaustraße sowie die Errichtung der Sallerner Regenbrücke,
- der Neubau der B15 neu zwischen der Autobahn A93 und Ergoldsbach (bisherige Kosten: über 220 Mio. EUR),
- der sechsstreifige Ausbau der Autobahn A3 von Rosenhof bis zum Regensburger Kreuz (geschätzt mit deutlich über 100 Mio. EUR),
- die sicherheitstechnische Nachrüstung des Pfaffensteiner Tunnels (Kosten: 8 Mio. EUR).

Außerdem werde derzeit die Ostumfahrung in Niedertraubling geplant. Diese Umfahrung solle den Verkehr in den Ortschaften an der B15 entlasten. Unter der Autobahn A3 solle eine Unterführung zur Erschließung der Gewerbegebiete im Bereich der Klärschlammteiche errichtet werden. Darüber hinaus plane man eine Hafenspange im Stadtosten. Ferner müsse die Frankenbrücke saniert werden. Dabei solle dem ÖPNV Vorrang gewährt werden. Man müsse aber bedenken, dass vorhandene Trassen nicht beliebig verbreitert werden können, sondern nur eine Neuaufteilung erfolgen könne. Der Wettbewerb für diese Brücke werde noch im Lauf dieses Jahres gestartet.

Diese hohen Investitionen würden bedeuten, dass Prioritäten gesetzt werden müssten. Dies könne durchaus auch zu Ungunsten des motorisierten Individualverkehrs erfolgen. Sie berichtet zu den im Antrag genannten Maßnahmen:

Ersatztrasse für die Steinerne Brücke

Der Stadtrat habe beschlossen, dass die Errichtung einer Westtrasse weiterverfolgt werde. Der Internationale Rat für Denkmalpflege (ICOMOS) habe jedoch geäußert, die Westtrasse stelle einen Eingriff in das Ortsbild und somit eine visuelle Beeinträchtigung dar. Die Mitglieder des Welterbe-Steuerungskomitees hätten angekündigt, bei Errichtung der Westtrasse werde der Welterbe-Titel für Regensburg aberkannt. Derzeit werde eine neue Beschlussvorlage erarbeitet. Der Stadtrat müsse entscheiden, ob die Westtrasse gebaut werden solle, obwohl bereits feststehe, dass der Welterbe-Titel dann aberkannt werde. Alternativ müsse ein Bündel von Maßnahmen in Kraft gesetzt werden. Diese Maßnahmen würden derzeit erarbeitet, könnten aber eine Bustrasse nicht annähernd ersetzen. Möglicherweise entstünden sogar längere Fahrtwege sowie Fahrgastverluste für den ÖPNV. Maßnahmen zur Busbeschleunigung könnten dies nicht kompensieren. Die Problemstellung bleibe unverändert: Die Erschließung des Ortsteils Stadtamhof habe sich verschlechtert, seit der Bus nicht mehr über die Steinerne Brücke fahren dürfe. Deswegen gebe es Überlegungen, ob der kleine Altstadt-Elektrobus über den Grieser Steg nach Stadtamhof fahren könne. Dazu gebe es jedoch bisher keine näheren Erkenntnisse.

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs wiederholt, alle alternativen Vorschläge wären weniger effektiv als eine Ersatztrasse im Westen. Diese wäre die beste Lösung für den ÖPNV. Allerdings würde man damit den Welterbe-Titel verlieren. Er bietet an, den Landeskonservator sowie die Vertreter aus dem Welterbe-Steuerungskomitee in eine der nächsten Stadtratssitzungen einzuladen.

Fr. Schimpfermann ergänzt, man habe nach Alternativen für eine Ersatztrasse gesucht. Allerdings seien stets Anschlusspunkte erforderlich, welche von beiden Seiten der Donau zugänglich sein müssten. In den naturnahen Bereich am Oberen Wöhrd dürfe beispielsweise nicht eingegriffen werden.

Sallerner Regenbrücke mit Ausbau Nordgaustraße

Der Planfeststellungsbeschluss hierfür liege vor, ebenso eine Vereinbarung über die Umsetzung. Diese sei von allen zuständigen Gremien – dem Stadtrat, dem Gemeinderat Lappersdorf und dem Kreistag – beschlossen worden. Die Unterzeichnung dieser Vereinbarung werde demnächst erfolgen. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof bestehe jedoch darauf, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sei. Bereits bei der Vorprüfung seien die Umweltbelange untersucht und auf 43 Seiten dargestellt worden. Zur Erfüllung der formalen bzw. inhaltlichen Kriterien müsse trotzdem ein Umweltverträglichkeitsgutachten nachgereicht werden. Dieses werde momentan erarbeitet. Andernfalls würden im Klageverfahren größere Risiken im Hinblick auf die formalen Anforderungen entstehen.

Die Straßenbaulastträger seien sich einig, dass die Sallerner Regenbrücke ein wesentlicher Bestandteil der gesamten Verkehrsentwicklung in der Region sei, nicht nur auf städtischem Gebiet. Die Sallerner Regenbrücke würde den Pendlern zur Verfügung stehen, die Autobahn entlasten und die Verkehrssituation erheblich verbessern.

Darüber hinaus hingen die beiden Maßnahmen Ostumfahrung und Sallerner Regenbrücke hinsichtlich der Verkehrsverteilung im Stadtnorden zusammen. Allein durch die Sallerner Regenbrücke reduziere sich der Verkehr in der Amberger Straße um 30 %. Den Pfaffensteiner Tunnel würden 13 % weniger Fahrzeuge durchqueren. Durch die Ostumfahrung werde die Amberger Straße um weitere 3.800 Kfz entlastet. Die Kombination der beiden Maßnahmen sei sinnvoll. Zudem bestünde die Möglichkeit, in der Amberger Straße Rückbaumaßnahmen durchzuführen und dort mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Frankenstraße könne ebenfalls entlastet werden; der Verkehr am Donaeinkaufszentrum würde zurückgehen. Insofern sei es vernünftig, am Bau der Sallerner Regenbrücke festzuhalten. Das Investitionsprogramm beinhalte die Maßnahme bereits. Sie geht davon aus, dass sich sowohl der Bund als auch der Freistaat Bayern weiterhin beteiligen würden. Ein konkreter Zeitrahmen sei im Moment allerdings nicht eingrenzbar.

Ausbau der ehemaligen B8 zwischen der Osttangente und der Stadtgrenze

Für diesen Bereich sei eine gemeinsame Verkehrsstudie für Regensburg-Südost in Arbeit. Daran würden sich neben der Stadt Regensburg auch der Landkreis Regensburg sowie die angrenzenden Gemeinden Barbing und Neutraubling beteiligen.

Das Gutachten von Hrn. Prof. Harald Kurzak umfasse eine Prognose bis zum Jahr 2030. Demnach wäre ein vierspuriger Ausbau der Straubinger Straße frühestens nach Abschluss des Neubaus der Sallerner Regenbrücke, der Umfahrung in Niedertraubling sowie des sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn A3 erforderlich. Der Verkehr auf der Autobahn A3 werde bis zum Jahr 2030 auf ungefähr 9.000 bis 10.000 zusätzliche Kraftfahrzeuge steigen. Die tägliche Zahl der Fahrzeuge auf der Straubinger Straße werde hingegen nur um 300 bis 1.700 zunehmen. Dies entspreche weniger als zunächst angenommen worden sei. Die Zahlen zur Einwohner- und der Arbeitsplatzentwicklung enthalte das Gutachten ebenfalls; nicht nur für die Stadt Regensburg, sondern für das ganze Betrachtungsgebiet über die Stadtgrenzen hinaus. Entsprechende Vorlagen und konkrete Maßnahmen würden zu gegebener Zeit vorgelegt.

Weiterführung der Osttangente bis Regenstauf

Der Freistaat Bayern, die Stadt und der Landkreis Regensburg hätten ein gemeinsames Gutachten in Auftrag gegeben, welches die Situation im Stadtnorden darlegen solle. Die Stadt Regensburg beabsichtige insbesondere, einen Verknüpfungspunkt an die B16 zu finden, das interkommunale Gewerbegebiet in Wenzelbach zu erschließen sowie das Gewerbegebiet in Haselbach attraktiv anzubinden. Konkrete Maßnahmen seien noch nicht festgelegt worden.

Entsprechende Informationen würden vorgelegt, sobald erste Ergebnisse bekannt seien.

Hr. Stadtrat Hartl bemerkt, der Bericht zeige, es seien zahlreiche Maßnahmen auf den Weg gebracht worden, um die Verkehrssituation künftig verbessern zu können. Der Bau der Sallerner Regenbrücke werde vorübergehend durch das Klageverfahren gestoppt, die Stadt Regensburg treffe hier keine Schuld. Er stellt klar, dass die Errichtung der Sallerner Regenbrücke zweifellos angestrebt werde. Der Ausbau der Nordgaustraße werde im Zuge dessen ebenfalls erfolgen. Die erforderlichen Mittel seien bereits im Investitionsprogramm enthalten. Er ist der Ansicht, dass nur die Errichtung einer westlichen Ersatztrasse die Busproblematik vernünftig lösen würde.

Die Verlängerung der Osttangente sowie die Ostumfahrung seien seit 1991 in der Planung. Jahrelang habe es Beschwerden dazu gegeben, die die Verhandlungen blockiert und die Baumaßnahmen in die Länge gezogen hätten. Für die Fortführung der Osttangente sei nun zudem der Landkreis Regensburg zuständig.

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs wirft ein, das neue Gutachten untersuche unter anderem, ob die Verlängerung der Osttangente sinnvoll sei.

Hr. Stadtrat Hartl äußert, auch die Hafenspange könnte nur schrittweise realisiert werden. Sobald die Arbeiten bei den Klärschlammteichen beendet seien, könne das erste Stück errichtet werden, welches den Autobahnanschluss erreichen müsse. Das zweite Stück werde bis zur Straubinger Straße weitergebaut. Das Vorhaben sei wohlüberlegt und zeitlich abgestimmt. Er unterstreicht, dass die Stadtverwaltung nicht verantwortlich sei für die Verzögerungen.

Hr. Stadtrat Schlegl ist der Ansicht, dass in den letzten zwei Jahren hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssituation Stillstand geherrscht habe. Seit Jahren gebe es Pläne und nun müsse endlich die Umsetzung erfolgen. Leider werde nur Stückwerk vorgenommen.

Es sei bedauerlich, dass die Fahrgastzahlen des Altstadtbusses von 4.500 auf 1.500 gesunken seien. Dies sei alarmierend, darunter leide die Attraktivität der Altstadt. Dies müsse unbedingt geändert werden.

Seit Jahren fordere die CSU-Stadtratsfraktion für die Westtrasse einen Planungswettbewerb, um eine ästhetische Lösung zu erzielen. Dies wäre in Anbetracht der hohen Bedeutung für die Altstadt sowie die Qualität der ÖPNV-Entwicklung notwendig. Die Planungsmittel in Höhe von 100.000 EUR wären dafür gerechtfertigt. Man müsse überzeugende Argumente, Entwürfe und Pläne darlegen. Erst anschließend könne mit den Vertretern des Welterbe-Steuerungskomitees diskutiert und bei ICOMOS nachgefragt werden, ob die Lösung welterbetraglich sei. Vorab sei dies nicht sinnvoll. Derzeit liege lediglich eine veraltete Machbarkeitsstudie vor, welche ein völlig falsches Bild zeige. Aus diesem Grund denke er, dass hier Stillstand herrsche. Die Stadt Regensburg würde durch eine entsprechende Studie zumindest den Willen zeigen, dem ÖPNV Vorrang einzuräumen. Über alternative Lösungen sei ohnehin nichts zu vernehmen.

Er gibt zu bedenken, die Mittel für wichtige Infrastrukturmaßnahmen dürfe man nicht auf den ÖPNV umschichten. Natürlich solle der ÖPNV gestärkt werden. Aber man benötige den Ausbau der Infrastruktur trotzdem für eine florierende Wirtschaft. Alle Betriebe müssten ordentlich erschlossen sein, damit die Teileversorgung und die Logistik gesichert seien.

Der Eindruck nach der heutigen Berichterstattung sei, dass von Seiten der Stadtverwaltung zwar viel unternommen werde, aber die politischen Vorgaben fehlten. Er moniert zudem, dass keines der Gutachten im Stadtrat bekannt gegeben worden sei.

Fr. Stadträtin Freihoffer bedauert, dass sich der Antrag der CSU-Stadtratsfraktion nur auf den Straßenverkehr beziehe. Die Verkehrssituation müsse mit ökologischen Lösungen nachhaltig verbessert werden. Der Regensburg-Plan 2005 besage eindeutig, der ÖPNV solle in Zukunft Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) haben. Die Stadtratsfraktion Die Linke lehne es ab, dass auf zu viel Verkehr mit weiterem Straßenbau reagiert werde. Die steigenden Verkehrs- und Pendlerzahlen sollten über den ÖPNV abgefangen werden. Dann erst könne man prüfen, ob zusätzlich das Straßennetz ausgebaut werden

müsse. Leider gebe es keine Untersuchung zu ökologischen Alternativen, um den MIV reduzieren zu können. Täglich seien 72.000 Einpendler zu verzeichnen. Solange nicht bewiesen sei, dass es keine Alternative zum sechsspurigen Ausbau der Autobahn A3 gebe, könne sie dem nicht zustimmen. Zudem befürchte sie enorme, weithin hörbare Auswirkungen auf die Lärmsituation. Die Autobahnbrücke sei sehr hoch und das Donautal wirke wie ein Verstärker. Das Gutachten von Hrn. Prof. Kurzack sei ihr nicht bekannt.

Es sei überflüssig, die Vertreter aus dem Welterbe-Steuerungskomitee einzuladen. Die Stadtverwaltung hätte bereits signalisiert, weiterhin nach geeigneten Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Der Vorschlag eines Tunnels sei von allen Seiten abgelehnt worden, teilweise mit absurden Argumenten. Sie denke allerdings, dass diese Ablehnung eine Fehlentscheidung gewesen sei.

Dennoch gebe es auch positive Ansätze. Beispielsweise werde die neue Untersuchung zum ÖPNV zeigen, welche Maßnahmen für die Zukunft sinnvoll seien. Viele Einzelmaßnahmen, wie die Westtrasse, sollte man in ein Gesamtkonzept einbinden.

Hr. Stadtrat Suttner fragt, ob die Verkehrsstudie Regensburg-Ost sowie das Gutachten zur Weiterführung der Ostumgehung nach Norden dem Stadtrat vorgelegt worden seien. Sollte dem nicht so sein, bittet er darum, dies nachzuholen. Den Stadträten sollten künftig die Inhalte aller Gutachten und Studien mitgeteilt werden.

Hr. Oberbürgermeister Wolbergs informiert, dass diese Gutachten zum Geschäft der laufenden Verwaltung gehören würden. Er fragt den Antragsteller, ob der Antrag durch den Bericht von Fr. Schimpfermann erledigt sei.

Der Antragsteller bejaht dies.

Beschluss:

Der Antrag ist durch Bericht der Verwaltung erledigt.

zu 8 **Anfrage: Ausgleichsfläche südlich von Oberisling**
Fragesteller: Fr. Stadträtin Schmidl

Diskussion:

Fr. Stadträtin Schmidl fragt, warum auf der Ausgleichsfläche südlich von Oberisling ein Bauzaun stehe und was dort geplant sei.

Hr. Oberbürgermeister Wolbers sichert eine schriftliche Antwort zu.

Schlussblatt

zur Niederschrift

für die Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen
der Stadt Regensburg am Dienstag, 19.01.2016

Der Vorsitzende schloss die Sitzung um 19:59 Uhr.

die Niederschrift umfasst Blätter.

Regensburg, 19.01.2016

Vorsitz

Schriftführerin

Joachim Wolbergs
Oberbürgermeister

Kathrin Haselbeck