

Niederschrift

Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

am Mittwoch, 07.03.2018 von 16:00 Uhr bis 18:26 Uhr in: Sitzungssaal Neues Rathaus, D.-Martin-Luther-Straße 1

Zu Beginn der Sitzung stellt die Vorsitzende fest, dass sämtliche Mitglieder des Ausschusses/des Plenums 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 waren anwesend:

Hr. Dr. Häusler, Landratsamt Regensburg
Hr. Abteilungsleiter Köstlinger
Fr. Amtsleiterin Hick-Weber
Hr. Amtsleiter Sedlmeier
Hr. Amtsleiter Bächer

Anwesende:

Herr Walter Erhard -
Frau Irmgard Freihoffer -
Herr Dr. Tobias Hammerl -
Herr Hans Holler -
Frau Margit Kunc -
Frau Christa Meier -
Frau Gabriele Opitz -
Herr Dr. Klaus Rappert -
Herr Günther Riepl -
Herr Benedikt Suttner -
Herr Thomas Thurow -
Herr Hermann Vanino -
Herr Dr.-Ing. Josef Zimmermann -

Abwesende:

Herr Dr. Armin Gugau -
Herr Christian Schlegl -
Frau Dagmar Schmidl -
Herr Joachim Wolbergs -

Vertretung: Frau Stadträtin Dechant

Vertretung: Herr Stadtrat Jobst
unentschuldigt

Vertretung: Frau Bürgermeisterin
Maltz-Schwarzfischer

Tagesordnung:

(öffentlich)

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Vollzug der Baugesetze; Verzeichnis der im Amtsweg behandelten Baugesuche und Vorbescheide
Vorlage: VO/18/14040/63
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 3 Machbarkeitsuntersuchung Regensburg - Nord / Verlängerung der Pilsen-Allee nach Norden
Vorlage: VO/18/13997/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 4 Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 193, Guerickestraße (ehemaliges Betonteilwerk LERAG)
- Satzungsbeschluss
Vorlage: VO/18/13998/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 5 Lärmaktionsplanung des Eisenbahnbundesamtes
Vorlage: VO/18/14002/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 6 Erneuerung des Straßenoberbaus der Augsburgener Straße zwischen Nibelungenstraße und Karthäuser Straße und Umbau der Bushaltestelle Nibelungenstraße in der Augsburgener Straße zum barrierefreien Buskap
Vorlage: VO/18/14015/65
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 7 Vollzug des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG)
Einleitung des Einziehungsverfahrens für den Eigentümerweg "Donaulände" im Regensburger Westhafen
Vorlage: VO/18/14035/65
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 8 Anpassung der Eisackerstraße im Rahmen des Neubaus der Eisackerbrücke durch die ABD
Maßnahmen- und Mittelbereitstellungsbeschluss
Vorlage: VO/18/14044/65
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 9 Vollzug des BayStrWG; Widmung und Aufstufung von Verkehrsflächen; Einleitung des Einziehungsverfahrens für Verkehrsflächen
Vorlage: VO/18/14047/65
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 10 Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
Antrag der ÖDP-Stadtratsfraktion vom 19.02.18
Vorlage: VO/18/14068/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

11 Pilot-Kommune für Projekt "Kostenfreier ÖPNV"
Antrag der ÖDP-Stadtratsfraktion vom 22.02.18
Vorlage: VO/18/14079/61
Berichtersteller/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

Protokoll:

zu 2 **Vollzug der Baugesetze; Verzeichnis der im Amtsweg behandelten Baugesuche und Vorbescheide**
Vorlage: VO/18/14040/63

Beschluss:

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

zu 3 Machbarkeitsuntersuchung Regensburg - Nord / Verlängerung der Pilsen-Allee nach Norden
Vorlage: VO/18/13997/61

Diskussion:

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer begrüßt Herrn Dr. Häusler, der beim Landratsamt Regensburg für die Verkehrsentwicklung zuständig sei.

Hr. Köstlinger erläutert die Beschlussvorlage mithilfe der beiliegenden Präsentation.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer stellt fest, der Planungsausschuss solle über den aktuellen Sachstand des Verfahrens sowie über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten informiert werden. Denn die Realisierung des interkommunalen Gewerbegebietes sei ein Ziel der Stadt Regensburg. Zudem müsse sichergestellt werden, dass die nach Norden zu führende Trasse leistungsfähig, ausbaubar und verlängerbar sei. Hierfür müssten die verschiedenen Varianten betrachtet werden.

Fr. Stadträtin Opitz äußert, eine Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Landkreis Regensburg sei wichtig. Mit diesem Vorhaben werde in dieser Hinsicht ein guter Weg eingeschlagen. Sie fragt, ob die Gemeinde Wenzenbach mehr Rechte besitze, schließlich sei deren Gebiet größtenteils betroffen.

Weiterhin solle laut Sachverhalt die Gebietsdurchschneidung verringert werden. Eine Erschließung sei aber selbstverständlich vonnöten. Sie bittet diesbezüglich um nähere Erläuterungen zu Variante 3.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer antwortet, die Straße könne nicht ausschließlich die Funktion der Erschließung des Gewerbegebiets haben. Tatsächlich werde die Straße in der Baulast des Landkreises errichtet, mit Ausnahme der Anschlussbereiche an die Pilsen-Allee. Sie stimmt zu, diese Maßnahme sei ein gutes Beispiel für eine interkommunale Zusammenarbeit.

Hr. Köstlinger erklärt, im Rahmen der Machbarkeitsstudie sollten zunächst keine Möglichkeiten ausgeschlossen werden. Die Variante 3 habe den Anschein gehabt, trotz des Verlaufs durch das Gewerbegebiet könne eine gute Nutzung erreicht werden. Vorteile stellten die kurze Trassenlänge sowie die geringe Umwegigkeit dar. Damit erhöhe sich wiederum die Akzeptanz. Auch die Linienführung gestalte sich sehr gut, da sie von den Rädien her gefällig sei. Insgesamt seien zur Beurteilung der Varianten zahlreiche Kriterien gebildet worden. Letztendlich müsse Baurecht rechtssicher herbeigeführt werden. Deshalb sei es wichtig, alle Belange abzuarbeiten. Eine Entscheidung für eine Variante sei bislang nicht getroffen worden.

Die Stadt Regensburg sei Eigentümerin einzelner Flächen des Gewerbegebietes. Werde eine Fläche für die Straße benötigt, müsse ein entsprechendes Grundstücksgeschäft erfolgen.

Hr. Stadtrat Dr.-Ing. Zimmermann bedauert, dass die mit der Präsentation dargestellten Planungsziele nicht in der Sachverhaltsdarstellung genannt seien. Die Minimierung des Verkehrs auf der Pilsen-Allee sei aus städtischer Sicht richtig. Jedoch komme es bei einer Weiterführung nach Norden zu einem Zielkonflikt. Insbesondere in Anbetracht eines Anschlusses an die A 93. Er möchte wissen, ob es bereits eine Präferenz zum Querschnitt der Trasse gebe bzw. ob eine zweistreifige Weiterführung angedacht sei.

Hr. Stadtrat Thurow spricht Variante 5 an. Um den Erhalt des Wäldchen sei in der Vergangenheit schon vor dem Gericht gekämpft worden. Er gibt zu bedenken, für diese Variante

werde viel landwirtschaftlich genutzte Fläche verbraucht. Ökologisch sinnvoll wäre sicherlich ein Weiterbau am Bestand entlang, doch wahrscheinlich sei dies schwierig. Er erkundigt sich, ob neue Prognosen zur Verkehrsbelastung bis in die Jahre 2025 bis 2030 vorlägen. Zudem interessiert ihn, welche Variante im Hinblick auf die Grundstücksverhältnisse am schwierigsten umsetzbar sei.

Fr. Stadträtin Freihoffer sagt, die aufgeführten Planungsziele seien sinnvoll. Nun lägen sieben Varianten vor. Sie stellt in Frage, anhand welcher Kriterien eine Priorisierung stattfindet. Die Planungsziele reichten dafür nicht aus. In Anbetracht des allgemein hohen Flächenverbrauchs solle ein Straßenverlauf gewählt werden, der wenig Flächen benötigte und geringe Eingriffe in die Natur verursache. Sie vermutet, Variante 1 sei nicht umsetzbar, da diese Trasse durch das Gewerbegebiet führe und aufgrund der vielen Ausfahrten ein kompliziertes Geflecht bestehe. Die wenigsten Eingriffe löse Variante 3 aus.

Fr. Stadträtin Kunc ist der Ansicht, Variante 1 bringe kaum eine Entlastung. Darüber hinaus sei Variante 5 angesichts der ökologischen Eingriffe sinnlos. Die Stadtverwaltung wolle die Varianten 3 und 4 weiter verfolgen. Sie bittet um genauere Auskünfte zu Variante 3, insbesondere da Herr Köstlinger davon gesprochen habe, dass diese Variante den Anschein einiger Vorteile gehabt habe. Sie bekräftigt, eine gute Anbindung des Gewerbegebietes mit dem ÖPNV und möglicherweise mit einer Stadtbahn-Trasse müsse im Entscheidungsprozess berücksichtigt werden.

Hr. Stadtrat Suttner sagt, um den Pkw-Verkehr reduzieren zu können, müsse das Augenmerk auf den ÖPNV gelegt werden. Vor allem hinsichtlich eines Anschlusses an die Bahnlinie in Kombination mit einer Stadtbahn. Denn führen weniger Pkw, diene die Straße vorwiegend dem Schwerlastverkehr. Er befürchtet, eine breite Lösung sei für die Autofahrer ebenfalls attraktiv und es ergäben sich negative Auswirkungen auf die Berechnungen für die Stadtbahn. Deshalb nehme er den heutigen Bericht zwar zur Kenntnis, befürworte die Planungen jedoch nicht. Nichtsdestotrotz stimme er den Vorrednern bezüglich einer Priorisierung der Varianten zu: Die Varianten 4 und 5 seien nicht zielführend und verursachten einen enormen Flächenverbrauch.

Hr. Stadtrat Jobst teilt mit, zu den Planungszielen gehörten wenig zusätzliche Verkehrsbelastungen auf der Pilsen-Allee. Er erkundigt sich, wie man das umsetzen wolle. Denn jeder Ausbau führe unweigerlich zu mehr Verkehr. Zu den Stoßzeiten gebe es ohnehin bereits große Probleme auf der Pilsen-Allee.

Ferner möchte er zu Variante 4 wissen, ob hier die bisherige Abfahrt von der Pilsen-Allee nach Haselbach rückgebaut werde oder eine zusätzliche Verbindung nach Haselbach entstehe.

Hr. Köstlinger berichtet, die Verkehrsuntersuchung Regensburg-Nord habe die Fortführung nach Norden als Option beinhaltet. Deshalb werde dies hier als Projektziel ebenfalls aufgegriffen. Momentan wäre es falsch, diese Möglichkeit gänzlich zu verbauen. Er betont, die aktuellen Planungen umfassten diesbezüglich keine Konkretisierungen. Zum Querschnitt führt er aus, die Fortführung entspreche dem Bestand und werde einwännig bzw. zweistreifig sein. In diesem Projektstadium seien noch keine Geh- oder Radwege durchgeplant. Diese Aspekte würden bei den weiteren Planungsschritten betrachtet. Ebenso werde der ÖPNV berücksichtigt.

Laut einer Analyse von Prof. Kurzak aus dem Jahr 2015 bestehe auf der Pilsen-Allee eine Verkehrsbelastung von 13.4000 Fahrzeugen am Tag. Der Prognose für das Jahr 2030 unterlägen verschiedene Bezugsfälle. Ohne eine Fortführung, allerdings unter der Einbeziehung der Sallerner Regenbrücke, ergebe sich eine Verkehrsbelastung von 15.800 Fahrzeugen. Die Varianten 1 und 2 führten voraussichtlich zu einem Verkehr von 15.900 Fahrzeugen. Bei den Varianten 3, 4 und 5 werde eine Belastung von 17.000 Fahrzeugen prognostiziert. In der Bewertung der verschiedenen Varianten werde dies entsprechend gewichtet.

Überdies sei der Flächenverbrauch ein wichtiges Kriterium bei Straßenplanungen. Hier seien fast ausschließlich Flächen außerhalb des Stadtgebietes betroffen. Dennoch werde natürlich

darauf geachtet.

Es sei ein interkommunales Gewerbegebiet geplant. Dazu existierten Voruntersuchungen, jedoch noch kein Aufstellungsbeschluss. Das Gewerbegebiet bestehe also noch nicht. Deshalb könnten noch keine konkreten Aussagen über die Auswirkungen auf das Gewerbegebiet gemacht werden. Er betont, bislang seien keine Varianten ausgeschieden, sondern es gebe lediglich eine gewisse Präferenz.

Hr. Dr. Häusler informiert, die Varianten 1 und 2 seien bestandsnah. Hier würden die Ortsdurchfahrten ausgebaut und damit versucht, die Leistungsfähigkeit im Bestand durch einen dreistreifigen Querschnitt zu erhöhen. In jede Fahrtrichtung würden eine Fahrbahn und abwechselnd Abbiege-, Parkstreifen und dergleichen existieren. Variante 1 schwenke nach Nordwesten ab, um möglichst schnell die B 16 erreichen zu können. Dies entspreche auch einem Wunsch der Gemeinde Wenzenbach. Alle weiteren Lösungen knüpften bei einer bestehenden Unterführung an die B 16 an.

Die Varianten 3, 4 und 5 hätten den Charakter einer Ortsumgehung. Die Variante 3 schmiege sich an der bestehenden Bebauung an und weise eine möglichst kurze Wegeführung auf. Die Variante 4 umgehe das Gewerbegebiet und minimiere dessen Zerschneidung. Trotzdem würden die Anwesen Thanhof und Jägerberg abgetrennt und es lägen schwierige Verkehrsbeziehungen vor. Daraus sei dann Variante 5 entstanden. Hier gebe es keine Zerschneidung, das Gewerbegebiet könne sogar ggf. erweitert werden. Die Betroffenheit des Wäldchen stelle natürlich einen großen ökologischen Nachteil dar. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung sei eine ökologische Voruntersuchung durchgeführt worden. Das Wäldchen sei hier der ökologisch hochwertigste Bereich. Allerdings lebten dort keine Tier- oder Pflanzenarten, die zu einem Ausschlusskriterium führten. Insgesamt würden diese Aspekte selbstverständlich gewichtet.

Sowohl die Variante 1 als auch die Variante 5 zählten nicht zu den Favoriten. Die Variante 1 sei sehr teuer wegen der Nähe zur Bahnstrecke Regensburg – Schwandorf. Somit befänden sich die Varianten 2, 3 und 4 sozusagen in der engeren Wahl. Das Landratsamt habe bereits eine Informationsveranstaltung mit den Grundstückseigentümern abgehalten. Dort sei die Variante 2 favorisiert worden. Denn die Landwirte wollten so wenig Flächenverbrauch als möglich. Nun bleibe abzuwarten, wie sich das Bundesverkehrsministerium äußere und ob dort eine hochwertige Umgehungslösung bevorzugt werden.

Das Landkreis befasse sich mit der Thematik in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 15.03.18. Dort werde der gleiche Bericht wie heute vorgestellt.

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

Der Ausschuss nimmt den Sachverhalt zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

**zu 4 Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 193, Guerickestraße (ehemaliges Betonteilwerk LERAG)
- Satzungsbeschluss
Vorlage: VO/18/13998/61**

Diskussion:

Hr. Stadtrat Suttner äußert, grundsätzlich sei es naheliegend, dieses Gebiet zu entwickeln. Die Fläche sei bereits versiegelt und befinde sich mitten im Stadtgebiet. Nun solle hier ausschließlich Wohnraum entstehen; mit einer Änderung des Flächennutzungsplanes werde aus dem Gewerbe- ein Wohngebiet. Dadurch habe die Stadt Regensburg Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Planungen.

Er kritisiert, der Radweg an den Bahngleisen sei im Plan nur vage ersichtlich bzw. befinde sich sehr nahe an den Gleisen. Er stellt in Frage, inwieweit hier eine attraktive Verbindung realisiert werden könne. Zumal sich im Verlauf auch Biotopflächen befänden und ein Nutzungskonflikt entstehen könne. Der Bebauungsplan beziehe sich darauf überhaupt nicht. Viele Bürger/innen aus dem Stadtosten wünschten sich jedoch diesen Radweg.

Ferner spricht er den Lärmschutz an. Hierzu seien zwar viele Überlegungen angestellt worden, nichtsdestotrotz entsprächen die Planungen einer schwierigen Entwicklung. Denn der Lärmschutz erfolge immer mehr durch hohe Wohnbauten. Hier werde die maximal zulässige Anzahl von Dezibel sofort erreicht. Eine Lärmschutzwand als Alternative sei leider ausgeschlossen worden. Wobei eine Verschattung auch durch die Wohnhäuser erfolge.

Weiterhin werde hinsichtlich der Quote für Sozialwohnungen aufgrund der Verrechnung mit anderen Gebieten ein Präzedenzfall geschaffen. Er befürchtet, dadurch könnten Verhandlungen mit anderen Investoren schwieriger werden – auch angesichts einer möglichen Erhöhung der Quote.

Zudem werde weniger Miet-, sondern überwiegend Eigentumswohnraum geschaffen. Hier könne die Verwaltung anscheinend nur bedingt steuernd eingreifen. Grundsätzlich stünden der Verwaltung aber Möglichkeiten zur Einflussnahme zur Verfügung.

Es entstünden zahlreiche Tiefgaragenstellplätze. Die Stellplätze würden nicht nur unter den Häusern errichtet, sondern auch halbparterre mit einer Vegetationsschicht von 16 cm. Das führe langfristig betrachtet allerdings nicht zu einer guten Grundlage für die Grünordnung. Insbesondere spiele dabei wohl auch die Bauausführung eine Rolle. Die Durchziehung des gesamten Gebiets mit Grünbereichen von Norden nach Süden sei ebenfalls nicht gegeben. Das erachte er als Schwierigkeit hinsichtlich der gesamten Struktur. Den Einwand des Bürgervereins könne er daher nachvollziehen.

Abschließend fasst er zusammen, hier seien nicht alle Potentiale zur Aufwertung genutzt worden. Man hätte durchaus mehr erreichen können. Auch durch eine gemischte Nutzung gestalte sich ein Gebiet lebendiger.

Fr. Stadträtin Meier führt aus, der Bebauungsplan enthalte viele Ausnahmen. Als Beispiele nennt sie die Regelungen zur Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl oder zu den Abstandsflächen. Hier seien Überschreitungen von 30 bis 40 Prozent möglich. Zugleich würden die Werte jedoch im Durchschnitt eingehalten. Darüber hinaus seien grelle Farben ausgeschlossen, obwohl diese im Stadtgebiet immer mehr vorkämen.

Zu den Rettungswegen teilt sie mit, dass bei vielen Fassaden eine Anleitung über Hubrettungsfahrzeuge nicht sichergestellt werden könne. Als Klammerzusatz werde die Ausbildung von zwei baulichen Rettungswegen empfohlen. Sie hakt nach, ob es sich dabei um eine Empfehlung oder Festsetzung handle. Schließlich seien die Brandschutzanforderungen stets sehr streng.

Hr. Stadtrat Dr.-Ing. Zimmermann sagt, die Verrechnung des sozialen Wohnungsbaus zwischen zwei Gebieten sei durchaus berechtigt. Man befinde sich in einem Bereich, in dem bereits viele Sozialwohnungen bestünden. Mit dem gleichen Investor werde auch an anderer Stelle ein Baugebiet entwickelt. Somit könne innerhalb des Stadtgebiets ein Ausgleich sowie

eine gleichmäßigere Verteilung herbeigeführt werden. Man wolle keine Ballung von sozialem Wohnungsbau, sondern nach Möglichkeit überall eine Querschnitt. Er erkundigt sich, wie diese Regelung abgesichert sei. Zudem fragt er, wie die Verwaltung künftig mit ähnlichen Anfragen umgehen wolle.

Fr. Stadträtin Opitz befürwortet die Verschiebung des sozialen Wohnungsbaus. Außerdem sei für den Stadtosten ein weiteres Projekt „Soziale Stadt“ beantragt worden. Dieses solle zuerst umgesetzt werden bevor zahlreiche weitere Sozialwohnungen entstünden. Sie möchte wissen, ob die viergeschossigen Reihenhäuser als sog. Split-Level-Häuser geplant seien. Ferner sollten anscheinend häufig Pflastersteine verwendet werden. Allerdings empfinde sie Asphalt als leiser. Bezüglich des Gestaltungsleitfadens interessiert sie, ob solch einer nun üblich sei. Sie könne nicht nachvollziehen, dass bei dicht bebauten Gebieten die Grünflächen stets in der Mitte entstünden. Sie erkundigt sich, warum dies so sei.

Fr. Stadträtin Freihoffer gibt an, die Schallbelastung sei sehr hoch. Man müsse hinterfragen, ob dies den Menschen zugemutet werden könne, auch wenn große Wohnungsknappheit herrsche. Der Gesundheitsschutz der Bewohner/innen müsse bedacht werden. Eventuell könne durch die Reduzierung der Bebauung ein besserer Lärmschutz ermöglicht werden. Sie schließt sich den Äußerungen von Herrn Stadtrat Suttner an hinsichtlich der Quote für den Sozialwohnungsbau.

Die Errichtung von Tiefgaragen sei prinzipiell richtig. Allerdings müsse die tatsächlich notwendige Anzahl der Stellplätze kritisch betrachtet werden. In 10 bis 15 Jahren gebe es sicherlich deutlich weniger Autos; der Motorisierungsgrad in Regensburg sei bereits rückläufig. Durch die Stärkung des ÖPNV und den Rückbau von Straßen könne hier noch mehr erreicht werden.

Die Bilder im Gestaltungsleitfaden stellten ihrer Ansicht nach teilweise Negativbeispiele dar. So gefalle ihr beispielsweise die anthrazitfarbene Fassade auf Seite 14 nicht. Auch bei den Fenstern müsse auf ein passendes Verhältnis von Breite und Länge geachtet werden. Weiterhin erzeugten Flachdächer große Monotonie. Sie findet, man müsse sich vermehrt mit der Architekturkritik beschäftigen.

Fr. Stadträtin Kunc bekräftigt, Sozialwohnungen sollten in allen Stadtteilen vorhanden sein. Bezüglich des Lärmschutzes würden Maßnahmen ergriffen, um überhaupt eine Bebauung realisieren zu können. In einer Stadt herrsche nun einmal mehr Lärm als in ländlichen Gebieten.

Sie erinnert, bereits mit dem Aufstellungsbeschluss am 24.06.2015 habe man die Grundzüge der Gestaltung gekannt. Der Beschluss sei damals einstimmig gefällt worden. Insgesamt liege ein gutes Resultat vor. So würden beispielsweise Grünflächen geschaffen oder die Autos in Tiefgaragen untergebracht. Außerdem werde dringend Wohnraum benötigt; die Bebauung halte sie nicht für zu dicht.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert bemerkt, an diesem Standort müssten viele Probleme bewältigt werden. Zudem sei Wohnraum dringend erforderlich und müsse geschaffen werden. Das hauptsächliche Mittel gegen hohe Mieten sei schließlich der Bau zusätzlicher Wohnungen. Auf diesem städtebaulich nicht einfachen Gelände direkt an den Bahngleisen gelinge es nun, durchaus verdichtet Wohnraum zu schaffen. Es bestehe ein tragfähiges Lärmschutzkonzept und ein durchgehender Grünzug sei vorgesehen. Im Inneren werde es ziemlich leise sein und den Bewohnern/innen könne Lebensqualität geboten werden. Genauso sei ein Radweg berücksichtigt, auch wenn dies schlecht im Plan erkennbar sein. Er denkt, es liege ein gutes Gesamtkonzept vor; es könnten nicht überall Idealvorstellungen umgesetzt werden. Im Übrigen sollten verbindliche Leitlinien für künftige Bauprojekte aufgestellt werden. Dadurch könnten Diskussionen über die Möglichkeiten in einzelnen Baugebieten vermieden werden. Eine erhöhte Quote für den Bau von Sozialwohnungen werde dabei zu keinen wesentlich anderen Ergebnissen als bisher führen. Die zusätzlich gewünschten 20 Prozent sollten nämlich der Einkommensgruppe III dienen.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer stellt klar, der Bau von Wohnungen für die Einkom-

mensgruppe I bedeute nicht gleichzeitig, dass ein sozialer Brennpunkt entstehe. Es würden Wohnungen für Menschen mit einem niederen Einkommen oder Empfängern von Arbeitslosengeld II gebaut. Das bedeute nicht, dass sich ein Viertel verschlechtere. Genauso wenig werde gesundheitsschädlich gebaut. Bezüglich des Lärms existiere eine schwierige Situation. Auf diese werde mit der Bebauung reagiert und Lärmschutzmaßnahmen würden im Bebauungsplan festgesetzt.

Fr. Hick-Weber informiert, ein Bebauungsplan müsse umfangreiche rechtliche Anforderungen erfüllen. Mit den Investoren fänden zahlreiche Gespräche statt, um die Ansprüche und Rahmenbedingungen verwirklichen zu können. Deshalb dauerten Bebauungsplanverfahren oftmals mehrere Jahre. In Zusammenhang mit der Rahmenplanung für den Inneren Osten habe der Stadtrat die Verwaltung im Jahr 2008 beauftragt, das LERAG-Gelände für eine Wohnbebauung vorzubereiten. Zunächst habe dann ein Investor gefunden werden müssen. Im Jahr 2013 sei dies gelungen. Seither seien viele Gutachten und städtebauliche Konzepte erarbeitet worden. Heute liege nun ein gutes urbanes Ergebnis vor, welches auch eine Lösung für die schwierige Lärmsituation enthalte. Es gebe erprobte städtebauliche Möglichkeiten, über intelligente Grundrisse und eine geschickte Gruppierung von Baukörpern Schallschutz durch Gebäude zu erzeugen. Genauso benötigten Freiräume einen Schallschutz und befänden sich daher in der Mitte. Denn dort sollten sich die Menschen erholen können. Übrigens sei die erste Prämisse, sparsam mit Grund und Boden umzugehen. Ungenutzte Flächen sollten daher einer Wiedernutzung zugeführt werden. Auf das LERAG-Gelände treffe dies zu.

Sie berichtet, der Radweg entlang der Bahngleise sei nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Dieser befinde sich nämlich überwiegend auf der öffentlichen Grünfläche, die unmittelbar nördlich und östliche angrenze. Der Weg könne heute noch nicht geplant werden, da auf Flächen der Deutschen Bahn AG zurückgegriffen werden müsse. Dafür müssten zunächst die Planungen der Deutschen Bahn AG zu dem dritten und vierten Gleis konkretisiert werden. Im Bebauungsplan werde jedoch eine Freihaltefläche im Norden gesichert, um jederzeit einen Rad- und Fußweg durchführen zu können. Weiterhin bestünden mindestens sechs Durchgänge zu der angrenzenden Grünfläche auf dem ehem. Militärgelände.

Hr. Sedlmeier erläutert, eine Realisierung von Sozialwohnungen an anderer Stelle werde nur zugelassen, wenn sichergestellt sei, dass diese im Vorfeld realisiert würden. Bei den betroffenen Ersatzflächen sei dies der Fall; die Bezugsfertigkeit ergebe sich noch heuer. Eine Absicherung erfolge über die jeweiligen städtebaulichen Verträge. In der Vergangenheit sei diese Möglichkeit an zwei anderen Standorten in Erwägung gezogen worden. Hier sei eine Umsetzung noch nicht erfolgt bzw. ein andere Lösung gefunden worden. In Zukunft würden durch die Ausdehnung auf die Einkommensgruppe III rund 60 Prozent aller Haushalte erfasst. Dadurch sei es nicht mehr unbedingt notwendig, eine Ablösung an anderer Stelle durchzuführen, sondern der Bedarf werde im Gebiet selbst gedeckt.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer ergänzt, es würden ohnehin Richtlinien ausgearbeitet. Diese könnten Regelungen dafür beinhalten, falls jemand die Wohnungen an anderer Stelle darstellen wolle.

Fr. Hick-Weber teilt mit, inzwischen lägen Gestaltungsleitfäden für fünf oder sechs größere Baugebiete vor. Als Beispiele nennt sie das Candis- oder Dörnbergviertel. Die Stadtverwaltung berate hierzu im Vorfeld; die Leitfäden würden gemeinsam entwickelt. Allerdings handle es sich um keine Festsetzung im Bebauungsplan. Letztendlich stellten die Gestaltungsleitfäden immer Vereinbarungen auf vertraglicher Ebene zwischen dem Bauherrn und dem zukünftigen Käufern/innen dar. Die Erfahrungen mit dieser Vorgehensweise seien bislang positiv.

Ein zweiter Rettungsweg könne nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. Jedoch würden Hinweise angebracht, um auf einen besonderen Planungsbedarf aufmerksam zu machen. Im Baugenehmigungsverfahren ergäben sich dann die Details.

Bezüglich der Reihenhäuser und einer Split-Level-Bauweise würden keine Festsetzungen getroffen. Lediglich die Geschossigkeiten und Gebäudehöhen würden festgelegt.

Über den Stellplatzbedarf in 10 oder 20 Jahren könne natürlich debattiert werden. Allerdings müssten zunächst vielfältige alternative Angebote geschaffen werden; hierunter fielen der ÖPNV oder auch ein Carsharing. In den nächsten Jahren müsse ein gewisses Vorhandensein von Autos sicherlich noch bewältigt werden. Die Anforderungen zu den Stellplätzen befänden sich ohnehin im unteren Bereich. Außerdem beschäftige sich die Verwaltung mit einer Überarbeitung der Stellplatzrichtlinien.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer stimmt zu, viele Bürger/innen wollten bislang nicht auf ein Auto verzichten und es bestehe ein gewisser Parkdruck.

Fr. Stadträtin Freihoffer meint, sicherlich sei ein Bebauungsplanverfahren sehr komplex. Jedoch würden die Lärmschutzwerte gerade einmal eingehalten bzw. beim Spielplatz um 3 Dezibel überschritten. Das erachte sie als extrem. Viele seien der Auffassung, diese Grenzwerte müssten eigentlich niedriger angesetzt werden. Die WHO gebe auch strengere Werte vor. Eine Verdichtung sei richtig und könne nicht kritisiert werden. Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV sei es in den vergangenen Jahren zu Versäumnissen gekommen. Dadurch sei die Situation bezüglich der Stellplätze nun schwierig. Eine Überarbeitung der Stellplatzrichtlinien befürworte sie daher. Nichtsdestotrotz müsse auch auf Straßenbaumaßnahmen verzichtet werden.

Hr. Stadtrat Suttner erklärt, die Anzahl der Parkplätze dürfe nicht beträchtlich erweitert werden, auch wenn Bürger/innen nach Stellplätzen fragten. Denn bei einer wachsenden Stadt würden die Probleme ansonsten massiv. Insofern begrüße er ebenfalls eine Überprüfung der geltenden Stellplatzrichtlinien.

Er bestätigt, aufgrund eines Stadtratsbeschlusses sei Wohnen auf diesem Areal geplant worden. Trotzdem könne eine Durchdringung des Gebiets mit möglichst verschiedenen Nutzungen oder Tätigkeiten dazu führen, ein „unbelebtes“ Wohngebiet zu vermeiden. Er habe Bedenken, dass die Bewohner/innen sich überwiegend in ihren Wohnungen aufhielten und die Grünbereiche wenig nutzten.

Wegen des Radweges verlasse er sich auf die Aussage, dass hier ein Wegerecht gesichert worden sei. Wäre der Radweg aber Teil des Bebauungsplans, könne der Investor in die Finanzierung dieser Infrastruktur stärker eingebunden werden. Er fragt, ob dies möglich sei, ähnlich wie bei einer Straße.

Ferner sollten sich die Sozialwohnungen in einem Gebiet auf mehrere Häuser verteilen, so dass sich eine gemischte Bewohnerstruktur ergebe. Allerdings werde festgesetzt, dass WA 15 neben der Kindertagesstätte ausschließlich für den sozialen Wohnbau vorgehalten werden müsse. Er bittet hierzu um nähere Erläuterung.

Er stellt fest, immer häufiger würden Flachdächer vorgeschrieben, auf denen sich Solarmodule befänden. Er hinterfragt, wo hier der ästhetische Vorteil liege und warum andere Dachformen ausgeschlossen würden. Möglicherweise sei die Begrünung ein Grund dafür, diese sei nur auf Flachdächern möglich. Dennoch werde eine Monotonie in der Bauweise erzeugt.

Fr. Hick-Weber erwidert, geneigte Dächer würden keineswegs ausgeschlossen. Sicherlich gebe es gute Entwürfe mit solchen Dächern. Aber gerade diese Quartiere würden mit Partnern entwickelt, die Vorstellungen dazu hätten, was sich am besten vermarkten lasse. Es müsse also stets ein Konsens gefunden werden zwischen öffentlichen und privaten Belangen. Ein guter städtebaulicher Entwurf mit Solarnutzung, Dachbegrünung sowie der Nutzung von Dachterrassen habe meistens einen Mehrwert als eine etwas gefälligere Gestaltung mit geneigten Dächern. Andererseits existierten auch Bereiche, in den nur ein geneigtes Dach sinnvoll sei. Man müsse immer die konkrete Situation betrachten. Im vorliegenden Fall bestehe ein ziemlich heterogenes Umfeld mit wenig Anknüpfungszwängen. Gleichzeitig müssten aber die technischen Anforderungen bedacht werden; zu einem 18 Meter hohen Gebäude passe kein Satteldach.

Nach dem Baugesetzbuch könne nur bestimmt werden, an welcher Stelle die geförderten Wohnungen möglich seien. Eine Durchmischung könne nicht festgesetzt werden.

Die Realisierung des Radweges könne noch nicht zeitlich eingegrenzt werden. Deshalb halte sie es nicht für sinnvoll, komplexe Finanzierungsstrukturen zu treffen. Dafür fehle auch eine

rechtliche Grundlage. Lediglich das Wegerecht habe gesichert werden können und dies habe man umgesetzt.

Hr. Sedlmeier fügt an, eine Voraussetzung für die Förderfähigkeit von öffentlich geförderten Wohnraum sei, dass es sich um kompakte Wohnanlagen und nicht um eingestreute einzelne Wohnungen handle. Die Wohnungen könnten dadurch später nicht in Teileigentum aufgelöst werden, sondern die Anlage müsse stets als Einheit gesehen werden. Deshalb würden in den Bebauungsplänen die Gebäude festgesetzt, in denen öffentlich geförderter Wohnungsbau stattfinden könne.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer fasst zusammen, der Stadtrat habe sich dafür ausgesprochen, auf diesem Gelände Wohnraum schaffen zu wollen. Dass dabei diverse Schwierigkeiten gelöst werden müssten, sei von Anfang an bekannt gewesen. Nun liege nun ein guter Abschluss des Verfahrens vor.

Beschluss:

Der Ausschuss empfiehlt:

1. Die während der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vorgebrachten Stellungnahmen zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 193, Guerickestraße (ehemaliges Betonteilwerk LERAG) werden gemäß dem Vorschlag der Verwaltung (siehe Bericht), der insoweit Bestandteil dieses Beschlusses ist, behandelt.
2. Der Bebauungsplan Nr. 193, Guerickestraße (ehemaliges Betonteilwerk LERAG) bestehend aus der Planzeichnung vom 04.10.2017 und dem Satzungstext vom 04.10.2017 für den Bereich zwischen der Guerickestraße und der öffentlichen Grünfläche des ehemaligen Kasernengeländes, westlich der ehemaligen Prinz-Leopold-Kaserne und östlich des Bauhofes Ost wird gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung zusammen mit der Begründung beschlossen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 193, Guerickestraße (ehemaliges Betonteilwerk LERAG) durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg herbeizuführen.
4. Der Gestaltungsleitfaden wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: mit Stimmenmehrheit
Ablehnung: Stadtratsfraktionen CSU, ÖDP, Die Linke

zu 5 Lärmaktionsplanung des Eisenbahnbundesamtes
Vorlage: VO/18/14002/61

Diskussion:

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer bedauert, die bereits bestehenden Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet der Stadt Regensburg seien nicht vollständig enthalten. Das bedeute, die Lärmkartierung sei noch unscharf und nicht ganz stimmig.

Hr. Stadtrat Dr.-Ing. Zimmermann bezieht sich auf den Lärmschutz für Burgweinting-Nord. Hier bestehe eine Lücke in der Lärmschutzwand zwischen der Autobahn und der Bahnlinie. Das führe zu einem sog. Schalltrichter. Die Anwohner/innen hörten den Zug erst, wenn er direkt an der Lücke vorbeifahre. Dadurch komme es zu einem schlimmeren Effekt als bei einer offenen Strecke. Dies solle in die Stellungnahme aufgenommen werden.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer sagt zu, die Stellungnahme werde dahingehend präzisiert.

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

1. Die im Zuge der Lärmaktionsplanung des Eisenbahnbundesamtes vorliegenden Ergebnisse der Lärmkartierung und Öffentlichkeitsbeteiligung werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Beteiligung für die Ballungsräume die vorgeschlagene Stellungnahme, **die im Hinblick auf den Bereich Burgweinting dahingehend präzisiert wird, dass es dort durch die bestehende Lücke in der Lärmschutzwand zu einem sog. Schalltrichter kommt**, beim EBA einzubringen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

zu 6 **Erneuerung des Straßenoberbaus der Augsburger Straße zwischen Nibelungenstraße und Karthauser Straße und Umbau der Bushaltestelle Nibelungenstraße in der Augsburger Straße zum barrierefreien Buskap**
Vorlage: VO/18/14015/65

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

Der Erneuerung des Straßenoberbaues der Augsburger Straße zwischen Nibelungenstraße und Karthauser Straße und der Umbau der Bushaltestelle Nibelungenstraße in der Augsburger Straße zum barrierefreien Buskap wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und gemäß beiliegenden Lageplan zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

zu 7 **Vollzug des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG)**
Einleitung des Einziehungsverfahrens für den Eigentümerweg "Donaulände" im Re-
gensburger Westhafen
Vorlage: VO/18/14035/65

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

Für den im beiliegenden Lageplan schraffiert dargestellten Eigentümerweg „Donaulände“ mit dem Anfangspunkt „Nordgrenze des Grundstücks Fl.Nr. 1907/14 Gem. Regensburg“, dem Endpunkt „Budapester Straße“ und der Länge von 0,326 km wird das Einziehungsverfahren gemäß Art. 8 BayStrWG eingeleitet.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

Herr Stadtrat Zimmermann ist wegen persönlicher Beteiligung von Beratung und Abstimmung ausgeschlossen.

**zu 8 Anpassung der Eisackerstraße im Rahmen
des Neubaus der Eisackerbrücke durch die ABD
Maßnahmen- und Mittelbereitstellungsbeschluss
Vorlage: VO/18/14044/65**

Diskussion:

Hr. Stadtrat Dr. Rappert äußert, hierbei handle es sich um eine Folgemaßnahme zum Ausbau der Autobahn. Die SPD-Stadtratsfraktion begrüße bei dieser Planung insbesondere die Verkehrsinsel an der Ein- bzw. Ausfahrt Irl. Allerdings hätten Bürger/innen Bedenken, die Verkehrsinsel sei zu schmal und es komme bei der Ausfahrt von Irl zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Er möchte wissen, ob die Verkehrsinsel verbreitert werden könne.

Fr. Stadträtin Dechant schließt sich dieser Frage an.

Hr. Stadtrat Riepl meint, der Hackenackerweg könne die Ausfahrenden in einen größeren Konflikt bringen. Er möchte wissen, ob der Hackenackerweg senkrecht an die Eisackerstraße angeschlossen werden könne.

Hr. Bächer erläutert, die geplante Maßnahme eigne sich dazu, das Geschwindigkeitsniveau – auch von Irl kommend – unter Kontrolle zu bekommen. Die Verkehrsinsel und der kurvige Verlauf würden zum Abbremsen zwingen. Zusätzlich bestehe der Hackenackerweg mit einer Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung. Dies erfordere ein umsichtiges Fahren. Eine weitere Verschiebung der Fahrbahn oder ein abgekröpfte Einmündung des Hackenackerweges seien nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand herzustellen. Außerdem habe man den Hackenackerweg im Rahmen des Straßenunterhalts erst vor kurzem saniert. Die Befürchtung der Bürger/innen halte er für nicht begründet.

Fr. Stadträtin Freihoffer teilt mit, sie habe sich stets gegen den Ausbau der A 3 ausgesprochen. Aus Gründen der Konsequenz werde sie auch der heute zu beschließenden Maßnahme nicht zustimmen, wobei diese durchaus sinnvolle Einzelelemente beinhalte.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen beschließt:
Die Eisackerstraße wird im Zuge des Neubaus der Eisackerbrücke (ABD) nach Maßgabe des Sachverhalts und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel angepasst.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: mit Stimmenmehrheit
Ablehnung: Stadtratsfraktionen ÖDP, Die Linke

zu 9 Vollzug des BayStrWG; Widmung und Aufstufung von Verkehrsflächen; Einleitung des Einziehungsverfahrens für Verkehrsflächen
Vorlage: VO/18/14047/65

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

1. Die im Bericht der Verwaltung genannten und auf den beiliegenden Lageplänen (Anlage 1-7) rot dargestellten Straßen bzw. Straßenteilflächen werden zu Ortstraßen gemäß Art. 46 Nr. 2 BayStrWG gewidmet. Die Straßenbaulast trägt die Stadt Regensburg.
2. Die im Bericht der Verwaltung genannte und auf dem beiliegendem Lageplan (Anlage 8) rot dargestellte Verkehrsfläche wird zum beschränkt-öffentlichen Weg gemäß Art. 53 Nr. 2 BayStrWG gewidmet. Die Straßenbaulast trägt die Stadt Regensburg.
3. Die im Bericht der Verwaltung genannten und auf den beiliegenden Lageplänen (Anlage 9-14) rot dargestellten Verkehrsflächen werden zu Eigentümerwegen gemäß Art. 53 Nr. 3 BayStrWG gewidmet. Die Straßenbaulast tragen die Grundstückseigentümer.
4. Die im Bericht der Verwaltung genannten und auf den beiliegenden Lageplänen (Anlage 15-16) rot dargestellten Verkehrsflächen werden zum 01.07.2018 aufgestuft zur Ortsstraße gem. Art. 7 BayStrWG. Die Straßenbaulast trägt die Stadt Regensburg.
5. Für die im Bericht der Verwaltung genannte und auf dem beiliegendem Lageplan (Anlage 17) rot dargestellte Verkehrsfläche wird das Einziehungsverfahren nach Art. 8 BayStrWG eingeleitet.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

zu 10 Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
Antrag der ÖDP-Stadtratsfraktion vom 19.02.18
Vorlage: VO/18/14068/61

Diskussion:

Hr. Stadtrat Suttner erläutert den Antrag.

Fr. Stadträtin Kunc sagt, ein Fahrradparkhaus sei gewollt und in den Ergebnissen der Ideenwerkstätten enthalten. Allerdings sei eine integrierte Gesamtplanung vonnöten. Es sei der falsche Zeitpunkt für den Antrag der ÖDP-Stadtratsfraktion.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer stimmt zu, die Situation im Hinblick auf das Parken von Fahrrädern sei rund den Hauptbahnhof unbefriedigend. An einer Änderung sei allen gelegen. Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorfeldes werde es sicherlich zu einer Lösung mit einem Fahrradparkhaus kommen. Bis zur Realisierung von Maßnahmen werde aber noch einige Zeit vergehen. In der Zwischenzeit sei der Platz für Fahrräder nach wie vor knapp. Sie schlägt vor, der Prüfantrag solle nicht auf die Errichtung eines Fahrradparkhauses abzielen, sondern auf eine Interimslösung für das Abstellen von Fahrrädern im Umkreis des Hauptbahnhofes.

Hr. Stadtrat Suttner stellt klar, es müsse sich um sichere Abstellmöglichkeiten handeln, die möglichst überdacht sein sollten. Werde dies berücksichtigt, könne er der vorgeschlagenen Änderung zustimmen. Trotzdem bittet er um Auskunft, ob es Möglichkeiten bezüglich des Postgebäudes gebe. Dort könnten Kfz-Stellplätze für das Abstellen von Fahrrädern genutzt werden.

Hr. Frohschammer berichtet, in dem Gebäude seien derzeit 59 Stellplätze nicht bauordnungsrechtlich gebunden. Für das Erdgeschoss sei vor kurzem ein Umbau sowie eine Nutzungsänderung beantragt worden. In diesem Zusammenhang habe eine entsprechende Prüfung stattgefunden. Der Eigentümer vermiete diese Stellplätze. Es könnten Gespräche geführt werden, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern anmieten zu können.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer regt an, die Formulierung des Prüfantrags solle offen sein, damit die Verwaltung verschiedene sichere und überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder als Zwischenlösung prüfen könne. Sie fragt, ob Herr Stadtrat Suttner damit einverstanden sei.

Hr. Stadtrat Suttner hakt nach, ob das Bauvorhaben Nr. 9 unter TOP 2 ein anderes Objekt betreffe.

Hr. Frohschammer erwidert, in dem Gebäude der Fa. Dallmeier befänden sich verschiedene Nutzungen, unter anderem Kfz-Stellplätze. Der Umbau betreffe nicht diesen Bereich.

Hr. Stadtrat Suttner bemerkt, der Beschluss solle eine Prüfung hinsichtlich dieses Gebäudes beinhalten. Aufgrund der Höhe könnten dort nämlich Fahrrad-Stellplätze auf zwei Etagen geschaffen werden.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer schlägt vor, die Verwaltung solle prüfen, ob und wie sicheres und überdachtes Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern als Interimslösung, bis zur Neugestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes, ermöglicht werden könne. Dabei werde auch die Nutzung von ungenutzten Gewerberäumen einbezogen. Das bedeute, mit der Fa. Dallmeier werde Kontakt aufgenommen.

Hr. Stadtrat Suttner zeigt sich damit einverstanden.

Fr. Hick-Weber trägt folgenden Formulierungsvorschlag für den Beschluss vor: „Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie eine Interimslösung für sicheres und überdachtes Abstellen von Fahrrädern im unmittelbaren Umkreis des Hauptbahnhofs, nördlich der Gleisanlagen, möglich ist.“

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer lässt über diesen Vorschlag abstimmen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie eine Interimslösung für sicheres und überdachtes Abstellen von Fahrrädern im unmittelbaren Umkreis des Hauptbahnhofs, nördlich der Gleisanlagen, möglich ist.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

zu 11 Pilot-Kommune für Projekt "Kostenfreier ÖPNV"
Antrag der ÖDP-Stadtratsfraktion vom 22.02.18
Vorlage: VO/18/14079/61

Diskussion:

Hr. Stadtrat Suttner stellt den Antrag der ÖDP-Stadtratsfraktion vor.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer rät davon ab, dem Antrag zuzustimmen. Anscheinend übernehmen der Bund während eines Pilotprojektes die Kosten für den ÖPNV, damit dieser kostenfrei angeboten werden könne. Dies führe sicherlich zu einer vermehrten Nutzung des ÖPNV. Eine Ausweitung der gesamten sei dann vonnöten; die Kosten hierfür müsse der Bund ebenfalls vollständig erstatten. Stelle der Bund die Unterstützung nach Ablauf des Pilotprojektes aber wieder ein, müsse letztendlich die Kommune die Kosten tragen. Sie findet es daher wesentlich sinnvoller, wie übrigens auch die Kollegen/innen aus dem Städte- tag, Mittel generell für die Stärkung des ÖPNV einzusetzen.

Außerdem müsse noch abgewartet werden, welche Vorschläge die EU für eine bessere Luftreinhaltung überhaupt annehme. Anschließend müsse der Bund zuerst Förderbedingungen ausarbeiten. Sie meint, Regensburg eigne sich nicht für solch einen Versuch. Denn die Grenzwertüberschreitungen seien minimal. Sie bezweifelt, dass ein solches Pilotprojekt Ergebnisse bringe, die auf anderen Kommunen mit hohen Grenzwertüberschreitungen übertragbar seien.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert glaubt, das Vorhaben hätte keinen Erfolg. Es sollten lediglich die Einnahmeausfälle ausgeglichen werden. Er befürchtet, durch die gestiegenen Nutzerzahlen seien die Busse überfüllt. Das wirke sich kontraproduktiv auf eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV aus. Denn es würden letztendlich nicht mehr Busse eingesetzt oder mehr Fahrer eingestellt. Solch ein Projekt könne nur erfolgreich sein, wenn ein Umbau des gesamten Nahverkehrs erfolge. Diese Kosten übernehme aber vermutlich nicht die Bundesregierung. Die Mittel sollten daher in den Ausbau des ÖPNV investiert werden.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer stimmt zu, die Gelder sollten für die Förderung des schienengebundenen ÖPNV sowie zukunftsfähiger Systeme eingeplant werden.

Fr. Stadträtin Freihoffer denkt, der ÖPNV könne nicht mit dem Wachstum der Nutzerzahlen mithalten. Es gebe bisher wenig Erfahrungen im Hinblick auf einen kostenlosen ÖPNV. Eine diesbezügliche Prüfung würde sie zumindest befürworten. Denn die Wirtschaftlichkeitsberechnungen für eine Stadtbahn könnten dann ggf. positiver ausfallen.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer stellt fest, momentan sei der Antrag nicht zielführend. Lägen konkrete Förderbedingungen vor, könne die Thematik erneut aufgegriffen werden. Sie lässt über den Antrag abstimmen.

Beschluss:

Der Antrag ist abgelehnt.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: Stadtratsfraktionen CSU, ÖDP
Ablehnung: mit Stimmenmehrheit

Schlussblatt

zur Niederschrift

für die Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen
der Stadt Regensburg am Mittwoch, 07.03.2018

Die Vorsitzende schloss die Sitzung um 18:26 Uhr.

die Niederschrift umfasst Blätter.

Regensburg, 07.03.2018

Vorsitz

Schriftführerin

Gertrud Maltz-Schwarzfischer
Bürgermeisterin

Katrin Schminke
Verwaltungsfachwirtin