

## Niederschrift

### Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

am Mittwoch, 04.10.2017 von 16:00 Uhr bis 19:08 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. Amtsleiter Frohschammer  
Hr. Amtsleiter Bächer  
Fr. Amtsleiterin Strobl  
Fr. Paur, Stadtplanungsamt

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 Christian Schlegl -  
Herr Benedikt Suttner -  
Herr Hermann Vanino -  
Herr Dr.-Ing. Josef Zimmermann -

Abwesende:

Herr Dr. Armin Gugau -  
Herr Günther Riepl -  
Frau Dagmar Schmidl -  
Herr Thomas Thurow -  
Herr Joachim Wolbergs -

Vertretung: Fr. Stadträtin Dechant  
Vertretung: Hr. Stadtrat Artinger  
Vertretung: Hr. Stadtrat Tahedl  
Vertretung: Fr. Stadträtin Neuner  
Vertretung: Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer

Abwesende Stadtratsmitglieder bei einzelnen Tagesordnungspunkten (Abstimmung):

Herr Dr. Tobias Hammerl, Herr Hans Holler, TOP 2  
Herr Christian Schlegl  
Herr Ludwig Artinger, Herr Erich Tahedl TOP 5

## Tagesordnung:

(öffentlich)

- 1 Eröffnung der Sitzung
  
- 2 Vollzug der Baugesetze; Verzeichnis der im Amtsweg behandelten Baugesuche und Vorbescheide  
Vorlage: VO/17/13548/63  
Berichtersteller/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
  
- 3 Investitionsprogramm 2017 bis 2021  
Vorberatung der Teile des Investitionsprogramms für die der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen fachlich zuständig ist  
Vorlage: VO/17/13547/RVI  
Berichtersteller/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann  
Berichtersteller/in: Wirtschafts-, Wissenschafts- und Finanzreferent Daminger
  
- 4 RVB-Nachtbus - Ergebnis Probephase und Optimierungsvorschläge  
Vorlage: VO/17/13469/61  
Berichtersteller/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
  
- 5 Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 193 - Guerickestraße (ehemaliges Betonteilwerk LERAG)  
- Öffentl. Auslegung § 3 abs. 2 BauGB  
Vorlage: VO/17/13476/61  
Berichtersteller/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

## **Protokoll:**

### **zu 1 Eröffnung der Sitzung**

#### **Diskussion:**

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer gratuliert Herrn Stadtrat Tahedl zum Geburtstag und überreicht ihm eine Flasche Salutaris-Wein.

zu 2        **Vollzug der Baugesetze; Verzeichnis der im Amtsweg behandelten Baugesuche und Vorbescheide**  
Vorlage: VO/17/13548/63

**Diskussion:**

Fr. Stadträtin Kunc möchte zu den Ziffern 5 und 6 wissen, ob es sich hier um neue Ferienwohnungen oder einen Altbestand handle. Weiterhin fragt sie zu Ziffer 10, welche Änderung genehmigt worden sei.

Hr. Frohschammer erwidert, die Ferienwohnung am Gutenbergplatz sei seines Wissens neu, die andere gehöre zum Altbestand. Die Ziffer 10 umfasse mehrere Änderungen. Eine schriftliche Antwort werde nachgereicht.

**Beschluss:**

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung: einstimmig

**zu 3 Investitionsprogramm 2017 bis 2021**  
**Vorberatung der Teile des Investitionsprogramms für die der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen fachlich zuständig ist**  
**Vorlage: VO/17/13547/RVI**

**Diskussion:**

Hr. Daminger stellt die Eckpunkte des Investitionsprogramms anhand der beiliegenden Präsentation vor. Er führt aus, Regensburg befinde sich in einer guten finanziellen Situation. Dies solle selbstverständlich für Investitionen genutzt werden. Nichtsdestotrotz müsse maßvoll geplant werden. Denn nicht alle Maßnahmen ließen sich gleichzeitig umsetzen; sowohl die personellen als auch finanziellen Ressourcen seien zu berücksichtigen.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert befürwortet das Investitionsprogramm. Mit den Investitionen werde die Zukunftsfähigkeit von Regensburg gesichert. Insbesondere die Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Planungsausschusses trugen dazu bei. Daher sei das Investitionsvolumen hier auch derart hoch. Schwerpunkte lägen bei der Wohnbauförderung, der Umsetzung des Parkraumkonzeptes mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, der Förderung des Radverkehrs sowie des ÖPNV und bei Kanalerneuerungen.

Er zeigt sich erfreut darüber, dass das hohe Investitionsvolumen von 617 Mio. Euro voraussichtlich durch laufende Einnahmen und Rücklagen gedeckt werden könne. Ferner sei das Investitionsprogramm sehr ambitioniert. Sicherlich ergäben sich bei manchen Maßnahmen noch Änderungen oder Verschiebungen; dies sei üblich. Dennoch hoffe er, insgesamt sei das Investitionsprogramm umsetzbar.

Hr. Stadtrat Suttner stimmt zu, das vorliegende Investitionsprogramm sei sehr umfassend. Darin seien durchaus viele sinnvolle Projekte erfasst, die gefördert werden müssten. Allerdings enthalte das Investitionsprogramm auch Schwachstellen.

Er spricht das Parkraumkonzept an. Dieses reiche viel zu sehr in den Innenraum hinein und schaffe keine Anreize für den Betrieb von Park & Ride-Plätzen. Dadurch vergebe man sich die Chance auf ein höherwertiges ÖPNV-System mit einem Anschluss an den Landkreis. Immerhin sei die Zahl der Pendler groß und hier wäre eine Park & Ride-Anlage am Stadtrand notwendig und sinnvoll. Maßnahmen wie die Parkgarage am Jacobigelände, das Parkierungskonzept Margarethenstraße, die Quartiersgarage Haslbach oder die Parkplätze an der Gräßlschleife liefen dem Ziel einer Verkehrsberuhigung und einer Stärkung des Umweltverbundes zuwider. Der Mobilitätstreff Unterer Wöhrd sei zwar kompakt, jedoch auch sehr altstadtnah. Insgesamt ergebe sich hier ein Investitionsvolumen von über 40 Mio. Euro. Im Vergleich zu den sonstigen Ausgaben für den ÖPNV handle es sich um eine enorme Summe. In diesem Zusammenhang möchte er wissen, warum die Kosten für die Quartiersgarage West von 3 Mio. Euro auf 4,195 Mio. Euro stiegen.

Das Radwegenetz werde an einzelnen Stellen zwar ertüchtigt, allerdings erreiche man damit keine wesentliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Denn die Verschiebungen ergäben sich lediglich innerhalb des Umweltverbundes. Es sei also eine massive Umsetzung des Radverkehrskonzeptes vonnöten. Das fehle im Investitionsprogramm. Er kritisiert, der Safferlinger Steg sei nicht enthalten, obwohl dieser eine wichtige Verbindungsfunktion habe. Er fragt, wieso der Holzgartensteg nun 3 Mio. Euro mehr koste. Des Weiteren seien bei der Schwabelweiser Eisenbahnbrücke lediglich Planungsmittel eingestellt. Es sei wichtig, auch diese Gebiete anzubinden, unter anderem um den dortigen Pendlern gute und schnelle Radverbindungen bieten zu können.

Ferner merkt er an, das Investitionsprogramm lege Maßnahmen für die nächsten Jahre fest. Das höherwertige ÖPNV-System sei darin noch nicht enthalten. Natürlich lägen noch keine konkreten Beschlüsse vor, dennoch könnten bereits jetzt die finanziellen Handlungsspielräume dafür geschaffen werden. In finanziell schlechten Zeiten werde es ansonsten schwierig, die Mittel bereitzustellen.

Hinsichtlich der Verlängerung der Lessingstraße erkundigt er sich für die Gründe der Kosten-erhöhung.

Er fasst zusammen, das Investitionsprogramm umfasse positive Maßnahmen, aber ebenso falsche Schwerpunkte. Eine Zustimmung sei daher ein schwieriger Abwägungsprozess, auch weil das RKK enthalten sei.

Fr. Stadträtin Freihoffer schließt sich ihrem Vorredner an. Es würden zwar Maßnahmen im Hinblick auf eine ökologischere Mobilität durchgeführt, jedoch seien diese im Gesamtpaket noch zu wenig. Der Klimawandel erfordere ein Umdenken; die CO<sup>2</sup>-Emissionen im Verkehr müssten reduziert werden. Die Investitionen in Millionenhöhe für Parkhäuser wären unnötig, würde man konsequent auf den Umweltverbund – Radverkehr und ÖPNV – setzen. Daher sei es sehr ärgerlich, dass der Bau mancher Radwege verschoben werde. Des Weiteren lehne sie die Anpassung der Hauptverkehrsstraßen und Brücken im Rahmen des Ausbaus der A3 sowie den Ausbau der Nordgaustraße in Verbindung mit der Sallerer Regenbrücke ab. Mittlerweile habe der Stadtrat das Leitbild Energie und Klima beschlossen. Demnach müssten solche Maßnahmen auf ihre Nachhaltigkeit überprüft werden.

Darüber hinaus sei die Einstellung von Planungskosten für das RKK falsch. Man wolle keine Bürgerbefragung, die grundsätzliche Fragen ausschließe. Außerdem müsse der ZOB Vorrang haben. Dabei handle es sich um das weitaus wichtigere Projekt.

Die durchgängige Verlängerung der Lessingstraße sei ebenfalls nicht zustimmungsfähig. Der behindertengerechte Ausbau des Safferlinger Stegs sei erfreulich, jedoch solle dies frühestens in zehn Jahren erfolgen. Würde auf so manche Straßenbaumaßnahme verzichtet, stünden mehr Mittel zur Stärkung des Fuß- und Radverkehr zur Verfügung und diesbezügliche Vorhaben könnten früher umgesetzt werden.

Sie stellt dar, das Investitionsprogramm enthalte positive Maßnahmen wie beispielsweise Mittel für ein Fahrradverleihsystem oder zahlreiche Kanalbaumaßnahmen. Doch insgesamt würden falsche Schwerpunkte gesetzt. Deshalb lehne die Stadtratsfraktion Die Linke den heute vorliegenden Teil des Investitionsprogramms ab.

Fr. Stadträtin Opitz merkt an, seit vielen Jahren werde in die Kanäle investiert - so auch die nächsten Jahre. Das Investitionsprogramm enthalte selbstverständlich neue Maßnahmen und gleichermaßen dürften bestehende Einrichtungen nicht vernachlässigt werden. Dieses Verhältnis sei ausgewogen. Die positive finanzielle Situation der Stadt Regensburg biete eine gute Grundlage und es sei erfreulich, dass weiterhin Schulden abgebaut werden sollten. Sie werde dem Investitionsprogramm zustimmen.

Hr. Stadtrat Holler berichtet, es liege bereits der Grundsatzbeschluss vor, einen Radweg auf der ehem. Bahntrasse an der Donaustauffer Straße auszubauen. Er fragt, wieso im Investitionsprogramm dafür keine Mittel enthalten seien.

Fr. Stadträtin Kunc äußert, die Maßnahmen des Investitionsprogramms müssten aufeinander abgestimmt sein. Natürlich bestünden zahlreiche Wünsche, doch es könne nicht alles zugleich umgesetzt werden. Insgesamt müsse das Investitionsprogramm auch machbar sein. Das vorliegende Programm enthalte Mittel für wichtige Maßnahmen, so zum Beispiel für die Wohnbauoffensive oder den Mobilitätstreff. Ebenso werde in den Hochwasserschutz und in Rad- und Gehwege investiert. Sie stimmt zu, es würden viele Straßen erschlossen und ausgebaut. Dies hänge oftmals mit der Erschließung neuer Wohngebiete zusammen.

Überdies sei auch die Stärkung des ÖPNV im Investitionsprogramm enthalten. Die Einführung einer Stadtbahn nehme sicher noch Zeit in Anspruch. Dabei sei eine spätere Ausweitung in den Landkreis nicht ausgeschlossen. Doch zunächst müsse die Basis geschaffen werden. Trotzdem könnten die Bürger/innen nicht dazu gezwungen werden, den ÖPNV zu nutzen. Deshalb sollten auch Parkmöglichkeiten vorgehalten werden. Selbstverständlich müssten gleichzeitig die Radwegeverbindungen und das ÖPNV-Angebot verbessert werden, um einen größtmöglichen Anreiz für den Verzicht auf ein Auto zu schaffen.

Sie weist darauf hin, ein Großteil der Maßnahmen könne ohnehin nicht verändert werden. Denn diese seien bereits begonnen und müssten fortgeführt werden. Insgesamt beinhalte das Investitionsprogramm überwiegend erfreuliche Vorhaben. Sie werde deshalb zustimmen.



Hr. Stadtrat Schlegl kritisiert, in Anbetracht der hohen Investitionssumme seien zu wenig Schwerpunkte gesetzt worden. Hier spiele sicherlich auch fehlendes Personal eine Rolle. So zum Beispiel im Liegenschaftsamt für eine Projektentwicklung.

Zudem dauere die Umsetzung vieler Vorhaben zu lange. So würden für die Wohnungsbauoffensive die Mittel maßgeblich vom Bund und Freistaat Bayern bereitgestellt. Die Stadt Regensburg habe hier keine Vorleistungen erbracht, sondern abgewartet. Bereits in der Vergangenheit hätte sich der Wohnungsmarkt besser entwickeln können. Ähnlich verhalte es sich mit den Investitionen in eine urbane Stadt, ein Fahrradverleihsystem oder die Hafenspange. Auch den zukünftigen Entwicklungen könne mit dem vorliegenden Investitionsprogramm nicht gerecht werden. Die Realisierung einer Stadtbahn beanspruche sicherlich noch mindestens zehn Jahre. Zwischenzeitlich seien aber andere Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV notwendig. Jedoch würden all diese Maßnahmen verschoben. Als Beispiele nennt er den Bahnhof Walhallastraße oder die Liniennetzoptimierung für den Stadtnorden. Weiterhin seien für den ZOB lediglich Planungsmittel enthalten. Rechne man hier die Bauzeit hinzu, könne eine Umsetzung frühestens in zehn Jahren erfolgt sein. Um die Bürger/innen für die Nutzung des ÖPNV zu motivieren, müssten die bereits beschlossenen Optimierungen durchgeführt werden.

Investition für den Radverkehr seien unbestritten im Programm enthalten. Trotzdem würden auch hier Maßnahmen verschoben und die Prioritäten falsch gesetzt. So beispielsweise der Holzgartensteg. Dieser wäre einer der wichtigsten Trassen für den Radverkehr aus dem Stadtnorden. Ebenso müsse die Prüfeninger Straße für den Radverkehr dringend umgestaltet werden. Hier sei die Verkehrssicherheit ein Aspekt. Der Radverkehr müsse – genauso wie der ÖPNV – attraktiver werden. Dafür sollten kurze und schnelle Verbindungen angeboten werden. Dies könne dazu beitragen, den Autoverkehr zu reduzieren. In diesem Zusammenhang bemängelt er den Zustand des Radwegs auf der Schwabelweiser Eisenbahnbrücke. Hier müsse gehandelt werden.

Ferner sei die Sallerner Regenbrücke bzw. der Ausbau der Nordgaustraße verschoben worden. Dadurch verzögere sich der Lärmschutz an der Nordgaustraße ebenfalls. Darüber hinaus fielen in den gleichen Zeitraum die Maßnahmen für die Frankenstraße. Somit entstünden ab dem Jahr 2021 zahlreiche Baustellen in Stadtnorden und die Verkehrssituation verschlechtere sich enorm.

Er erinnert, über die Sulzfeldbrücke nach Irl sei bereits diskutiert und ein ausführlicher Bericht angekündigt worden. Dieser liege jedoch noch nicht vor. Allerdings seien im Investitionsprogramm nun die Mittel für diese Brücke komplett gestrichen worden. Die Brücke hätte zu einer Entlastung der Bürger/innen von Irl beigetragen. Er fragt, ob es diesbezüglich keine Planungen mehr gebe.

Er beantragt, die verschobenen Maßnahmen für den ÖPNV sollten wieder vorgezogen werden. Im Schwerpunkt solle nämlich der ÖPNV weitestgehend gefördert und weiterentwickelt werden. Zugleich solle die Neugestaltung der Obertraublinger Straße – Ortsdurchfahrt Burgweinting – nicht verschoben werden. Dieses Vorhaben sei unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit für die Bürger/innen wichtig.

Hr. Stadtrat Artinger sagt, das Investitionsprogramm umfasse ein beachtliches Volumen und zahlreiche wichtige Maßnahmen. Dabei lägen die Schwerpunkte auf den Bereichen Bau, Wohnungswesen und Verkehr sowie Schulen und öffentliche Einrichtungen. Mit den hohen Investitionen werde die Zukunftsfähigkeit von Regensburg gesichert. Es seien Mittel für die Infrastruktur, die Wohnungsbauförderung und den Verkehr eingeplant. Der Umweltverbund werde deutlich gestärkt und das Radverkehrskonzept zügig abgearbeitet. Natürlich könne man sich stets mehr wünschen, aber die Kapazitäten seien nun einmal begrenzt. Er betont, die Investitionen für den Radverkehr seien so hoch wie noch nie.

Er gibt an, es liege ein gelungenes Investitionsprogramm vor, das ohne die Aufnahme von Schulden realisiert werden könne.

Hr. Stadtrat Suttner begrüßt, dass das Busliniennetz teilweise geändert werde und Schnellbus-Linien eingeführt würden.

Er stellt klar, es würden nicht mehr Investitionen benötigt, aber die Prioritäten müssten an-

ders gesetzt werden. Er bestätigt, mittlerweile werde mehr in den Radverkehr investiert. Das Investitionsvolumen dafür sei jedoch noch nicht ausreichend. Im Vergleich zu den Ausgaben für die Parkraumbewirtschaftung handle es sich nämlich nach wie vor um eine geringe Summe. Sicherlich könne nicht jedes Auto abgeschafft werden, aber der Anteil des Autoverkehrs müsse verringert werden. Seit Jahrzehnten betrage dieser 50 Prozent. In einer wachsenden Stadt müsse dieses Problem thematisiert werden. Begonnene Maßnahmen müssten selbstverständlich fortgeführt und abgeschlossen werden. Damit werde aber ein gewisser Spielraum für Investitionen zunichte gemacht, denn die Mittel seien gebunden. Ein Investitionsprogramm enthalte Prioritäten und solch eine sehe er bei der Stärkung des Umweltverbundes. Das vorliegende Programm entspreche dem jedoch nicht.

Er fragt zu Maßnahme 6310-05, ob die Kosten die Stadt Regensburg alleine tragen oder sich der Investor für das private Wohnungsbauvorhaben daran beteiligen müsse.

Der Rad- und Gehweg an der Galgenbergstraße – Maßnahme 6368-11 – solle sofort umgesetzt werden. Er eruiert, nach welchen Kriterien die Verwaltung entschieden habe, Maßnahmen für den Radverkehr zu verschieben bzw. unmittelbar umzusetzen. Immerhin werde an der Galgenbergstraße die neue Trasse für den ÖPNV entstehen. Möglicherweise gebe es bei den Planungen dann Überschneidungen.

Laut Maßnahme 6416-00 solle zwischen dem Platz der Einheit und der Lessingstraße der Ausbau der Prüfeninger Straße erfolgen und ggf. ein Radweg geschaffen werden. Er möchte wissen, wieso hier eine Einschränkung mit „gegebenenfalls“ zu finden sei. Schließlich werde der Radweg seit Jahrzehnten thematisiert.

Für den Ausbau der Landshuter Straße seien ab dem Jahr 2020 Planungsmittel vorgesehen. Ihn interessiert, ob ein Radweg bei den Planungen berücksichtigt werde. Aufgrund der dichten Bevölkerung in diesem Gebiet wäre dies wichtig.

Zuletzt erkundigt er sich nach den weiteren Plänen für den Bahnhofpunkt Walhallastraße. Er fragt, ob die Stadt Regensburg an diesem Bahnhaltelpunkt festhalte oder sich in Richtung Haslbach orientiere, da dort große Pendlerströme bestünden.

Fr. Stadträtin Freihoffer bekräftigt, es solle nicht jedes Auto abgeschafft werden, sondern der motorisierte Individualverkehr müsse drastisch verringert werden. Es werde zwar einiges unternommen, aber dies sei noch nicht ausreichend.

Sie möchte wissen, ob bei den Kanälen ein Investitionsstau bestehe. Immerhin seien in den letzten Jahren immer wieder Kanäle aus dem 19. Jahrhundert saniert worden.

Sie bemerkt, mit einem Ausbau der Nordgaustraße würden die Verkehre direkt in die Stadt geleitet. Die Verlegung der B15 nach Osten würde dagegen eine großräumige Umfahrung ermöglichen. Die Amberger Straße müsse entlastet werden, jedoch gebe es alternative Lösungen zum Bau der Sallerner Regenbrücke.

Sie spricht die querformatigen Seiten des Investitionsprogramms an. Dort seien in der Zusammenfassung nach Gliederungen die Erschließungsstraße einschließlich der Rad- und Gehwege aufgeführt. Sie regt an, die Rad- und Gehwege separat darzustellen. Dadurch könne eine bessere Bewertung der Maßnahmen für den Umweltverbund bzw. den motorisierten Individualverkehr erfolgen.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert erklärt, das Investitionsprogramm beinhalte viele positive Maßnahmen und sei gelungen. Natürlich könne man sich weitere Projekte oder eine frühere Realisierung von Maßnahmen wünschen. Allerdings seien bei den Planungen oftmals viele Gesichtspunkte zu berücksichtigen, so dass diese entsprechende Zeit benötigten. Außerdem werde mit dem Investitionsprogramm eine Priorisierung, nämlich eine Reihenfolge für die Umsetzung der Maßnahmen, festgelegt. Denn nicht alle Vorhaben könnten gleichzeitig bearbeitet werden. Würden nun Maßnahmen wieder vorgezogen, müssten dafür andere verschoben werden.

Er stellt fest, der Bahnhofpunkt Walhallastraße befinde sich seit langer Zeit im Gespräch. Möglicherweise müsse man hier in Verbindung mit einem höherwertigen ÖPNV-System umdenken. Ein möglicher nördlicher Endpunkt der Stadtbahn könne nämlich der Bahnhof Wutzlhofen darstellen.

Hr. Stadtrat Dr.-Ing. Zimmermann stellt fest, zunächst müsse der ÖPNV attraktiver gestaltet

werden. Erst anschließend könnten einschränkende Maßnahmen für den Autoverkehr ergriffen werden. Er bedauert, dass bisher die Ergebnisse der Studie zum höherwertigen ÖPNV-System noch nicht vorlägen. Einen Zusammenhang zwischen den Bahnhaltedpunkten Walhallastraße und Wutzlhofen könne er jedoch nicht erkennen.

Er gibt bekannt, die CSU-Stadtratsfraktion werde auf ihre Anträge verzichten. Allerdings solle die zeitliche Einplanung der Maßnahmen 7920-02, -03, -08 und -09 überdacht werden. Möglicherweise könne diesbezüglich bis zur abschließenden Behandlung in der Stadtratssitzung am 14.12.17 noch eine Änderung vorgenommen werden. In seiner aktuellen Fassung könne die CSU-Stadtratsfraktion dem Investitionsprogramm nicht zustimmen.

Hr. Stadtrat Schlegl fügt hinzu, viele Maßnahmen hätten längst umgesetzt werden sollen und würden nun erneut verschoben. Ein Beispiel dafür sei der Holzgartensteg; dieser sei für das Jahr 2015 versprochen worden. Es würden falsche Schwerpunkte gesetzt. Daher habe man Vorschläge unterbreitet, welche Projekte zeitnäher umgesetzt werden sollten. Darüber solle bis zur Stadtratssitzung nachgedacht werden.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert meint, der Holzgartensteg sei ein Projekt im Rahmen des Radwegekonzeptes und mit dessen Umsetzung solle möglichst in dieser Stadtratsperiode begonnen werden. Bei den Planungen hätten sich jedoch Schwierigkeiten ergeben. Nach wie vor sei der Steg gewollt.

Fr. Schimpfermann informiert, das Investitionsprogramm enthalte viele Maßnahmen zum beschlossenen Parkierungssystem Innenstadt. Sicherlich seien Park & Ride-Anlagen für die Pendler sinnvoll. Als Standort würden sich dafür die Bahnhöfe außerhalb von Regensburg am besten eignen. Diese Planungen müssten mit dem Landkreis weiterverfolgt werden und würden sich nicht im städtischen Investitionsprogramm widerspiegeln.

Für die Quartiersgarage West habe es anfänglich eine pauschale Kostenschätzung gegeben. Inzwischen liege aber eine genaue Kostenberechnung vor; der Wert sei daher angepasst worden. Denn die Gesamtkosten müssten auf die verschiedenen Haushaltsstellen für die Schule, den Hort und die Garage aufgeteilt werden. Je nach Einzelmaßnahme bestünden nämlich verschiedene Förderbedingungen.

In Bezug auf den ZOB oder das höherwertige ÖPNV-System fehlten noch konkretisierende Unterlagen. Hier könne keine beliebige Summe eingestellt werden. In den künftigen Investitionsprogrammen würden die Mittel eingebracht. Die zunächst notwendigen Planungsmittel seien im vorliegenden Investitionsprogramm enthalten.

Bei den Kanalsanierungen gebe es das Programm der selektiven Kanalerneuerung. Hier sei der Fortschritt recht gut. Jedoch berechne sich der Aufwand jährlich neu, da stets weitere Kanalinspektionen hinzukämen. Hierzu werde demnächst ein Zwischenbericht vorgestellt. Gleichzeitig fänden relativ viele Kanalsanierungen außerhalb dieses Programms statt. Diese hingen unter anderem mit Straßenneu- und -umgestaltungen zusammen. Außerdem wachse Regensburg und es würden auch viele Kanalneuerschließungen durchgeführt. Sie merkt an, Kanäle aus dem 19. Jahrhundert seien teilweise in einem besserem Zustand als die aus den 50er oder 60er Jahren.

Der Planungsausschuss habe in seiner Sitzung am 16. Mai 2017 einen Grundsatzbeschluss für einen Radweg an der Donaustauffer Straße gefasst und die Verwaltung sei mit Vorplanungen beauftragt worden. Diese würden durchgeführt und anschließend könnten Mittel in ein nächstes Investitionsprogramm eingebracht werden. Denn erst die Vorplanung liefere die notwendigen Grundlagen.

Der Holzgartensteg sei ein sehr komplexes Vorhaben, da eine Bundeswasserstraße überbaut werden müsse. Mit dem Wasserschiffahrtsamt seien bereits Gespräche geführt worden. Es werde nicht nur ein wasserrechtliches Verfahren benötigt, sondern es müssten im Hinblick auf den Schiffsverkehr auch bestimmte Höhenlagen eingehalten werden. Beim Griesser Spitz müsse dann ebenso ein vernünftiger Anschluss erfolgen. Derzeit werde eine Vorplanung erarbeitet. Diese könne vielleicht Anfang des Jahres 2018 vorgestellt werden.

Sie erinnert, im Juli 2017 sei mündlich zu den Brücken über die A3 berichtet worden. Bereits damals habe sie ausgeführt, die Sulzfeldbrücke werde in Anbetracht des Liniennetzes nicht für erforderlich gehalten. Sondern mit der Verlängerung der Leibnizstraße sowie der Kreuz-

hofbrücke könne der Bereich verkehrstechnisch ertüchtigt werden. Dazu werde die nächste Sitzung des Planungsausschusses eine Beschlussvorlage aufweisen. Am 25.09.17 habe außerdem eine Informationsveranstaltung in Irl stattgefunden.

Sie bestätigt, die Realisierung des höherwertigen ÖPNV-Systems werde noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit würden verschiedene Maßnahmen ergriffen. Als Beispiel nennt sie die Schnellbus-Linien. Auch künftig würden noch weitere Verbesserungen im ÖPNV-System umgesetzt. Die Beschlüsse hierfür würden selbstverständlich dem Ausschuss vorgelegt.

Der Ausbau des Radweges an der Galgenbergstraße zwischen der Johann-Hösl-Straße und der Otto-Hahn-Straße sei in einer der letzten Sitzungen behandelt worden. Hier erfolge im Prinzip eine Radwegsanierung und in diesem Zusammenhang eine Verbreiterung. Denn der Radweg sei vorhanden, aber in einem schlechten Zustand. Insofern handle es sich um keine vorgezogene Maßnahme.

Die Errichtung des Bahnhaltepunktes Walhallastraße werde nach wie vor verfolgt. Die Deutsche Bahn habe sich jedoch aus den Planungen zurückgezogen. Die Stadt Regensburg habe die Planungen daher alleine weiter bearbeitet und die Unterlagen für die Planfeststellung vorbereitet. Diese müssten nun aufgrund eines Hinweises der Regierung der Oberpfalz nochmals ergänzt werden, da die Anforderungen aus den Bereichen Umwelt, Natur- und Artenschutz stets stiegen. Sie weist darauf hin, der Bahnhaltepunkt Walhallastraße und der Bahnhaltepunkt Wutzlhofen als mögliche Endhaltestelle für das höherwertige ÖPNV-System müssten getrennt voneinander betrachtet werden. Der eine könne den anderen eigentlich nicht ersetzen. Der Bahnhaltepunkt Walhallastraße solle deshalb so schnell als möglich weiter bearbeitet werden.

Sie glaubt, es sei schwierig, den Anteil der Radwege an den Erschließungsstraßen darzustellen. Bei relativ vielen Straßenmaßnahmen sei der Radverkehr ebenfalls betroffen. Deswegen spiegelten die reinen Radverkehrsmaßnahmen im Investitionsprogramm sicherlich nicht die gesamten Ausgaben für den Radverkehr wider.

Hr. Bäcker ergänzt, im Rahmen der Fortschreibung des Investitionsprogrammes müssten bei manchen Maßnahmen die Kosten angepasst werden. Grundlage hierfür seien unter anderem konkretisierte Planungen; zu Beginn liege oftmals nur eine Kostenschätzung vor. Er bittet um Verständnis, dass Vorhaben mit einem gewissen Planungsstand in das Investitionsprogramm aufgenommen würden, dabei jedoch infolge weiterer Planungen und neuer Erkenntnisse Kostenanpassungen vorbehalten seien.

Er erläutert, bei Brücken müssten schwierige Rechtsverfahren durchgeführt werden. Im Vorfeld fänden stets Abstimmungsgespräche mit allen betroffenen Behörden statt. Dennoch könne nicht ausgeschlossen werden, dass Gutachten und Unterlagen nachgefordert würden. Ein Beispiel hierfür sei die Sallerner Regenbrücke. Das Verfahren werde hier noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Er hofft, die ergänzten Unterlagen im nächsten Jahr an das Gericht zurückleiten zu können. Die weiteren Maßnahmen nach dem Abschluss des Klageverfahrens hingen jedoch vom Urteil ab und könnten bislang nicht abschließend benannt werden. Auch für die Radwegbrücke bei der Sinzinger Eisenbahnbrücke müssten im Rahmen eines wasserrechtlichen Verfahrens vertiefte Untersuchungen im Bereich des Umweltschutzes erfolgen. Vermutlich werde die Wasserrechtsbehörde dem Vorhaben stattgeben. Trotzdem müsse man aufgrund der enormen Auflagen mit Verzögerungen rechnen.

Des Weiteren sei die Frankenbrücke unbestritten eine wichtige Maßnahme. Die Brücke werde zwar an gleicher Stelle erneuert, gleichwohl müssten die ausführlichen Verfahren durchlaufen und Auflagen aus dem Naturschutz beachtet werden. Der Fluss Regen sei an dieser Stelle nämlich ein FFH-Gebiet. Die Auswirkungen des FFH-Gebiets müssten genau untersucht werden. Dafür werde entsprechende Zeit benötigt und innerhalb des Investitionsprogramms müsse hinsichtlich der Zeiträume reagiert werden. Genauso verhalte es sich mit dem Holzgartensteg. Dieser befinde sich im selben FFH-Gebiet. Zudem verlaufe hier eine Bundeswasserstraße. Voraussichtlich müssten drei Rechtsverfahren vorbereitet und durchgeführt werden. Dabei sei es wichtig, alle Belange von Anfang an exakt abzuarbeiten. Ansonsten könne es später zu enormen zusätzlichen Kosten kommen. Momentan befinde man sich in der Vorab-Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange. Das Landesamt für Denkmalpflege habe in dessen Rahmen weitere Untersuchungen und Visualisierungen ge-

fordert, die derzeit erstellt würden. Erst danach werde das Landesamt für Denkmalpflege eine Stellungnahme abgeben. Solche Planungen und Untersuchungen beanspruchten oftmals mehrere Monate.

Zur parallelen Einplanung des Ausbaus der Nordgaustraße und der Frankenbrücke sagt er, mit dem Planfeststellungsbescheid für die Frankenbrücke könne vermutlich im Jahr 2020 gerechnet werden. Anschließend erfolge die Baureifplanung, als frühestens Baubeginn sehe er das Jahr 2021. Inzwischen sei unklar, ob das Verfahren zur Frankenbrücke oder zur Sallerner Regenbrücke zuerst abgeschlossen werde. Hinzu komme, dass der Baulastträger für die Sallerner Regenbrücke der Bund sei.

Für die Eisenbahnbrücke in der Donaustauffer Straße seien die Unterlagen bereits bei der Regierung der Oberpfalz abgegeben worden. Hier hätten sich nun ebenfalls weitere Anforderungen ergeben und es müssen zusätzliche Untersuchungen durchgeführt werden.

Ferner entspreche der Weg entlang der Schwabelweiser Eisenbahnbrücke vielmehr einem Fußweg und besitze nicht die Qualität, um den Radverkehr abzuwickeln. Hier bestehe jedoch eine Abhängigkeit von der Deutschen Bahn. Denn diese sei Eigentümerin der Brücke. In diesem Zusammenhang müsse auch die Zuleitung über die Linzer Straße gesehen werden.

In Bezug auf die Wolframstraße solle ein Erschließungsvertrag geschlossen werden. Hierzu könne Herr Daminger nähere Informationen mitteilen. Bisher sei man davon ausgegangen, die Stadt Regensburg trage die Kosten. Eine Einbeziehung des Bauträgers wäre natürlich zu begrüßen.

Zum Safferlinger Steg merkt er an, grundsätzlich solle bei der Erneuerung von Brücken deren Lebensdauer berücksichtigt werden. Das Ende der Lebensdauer des Safferlinger Steges sei noch nicht erreicht und daher besitze dessen Neubau nicht oberste Priorität.

Fr. Schimpfermann betont, die Maßnahmen würden selbstverständlich aufeinander abgestimmt, sobald Gewissheit über den tatsächlichen Bauablauf bestehe. So sei beispielsweise geplant, in der Nordgaustraße den Verkehr zweiseitig an der Baustelle vorbei zu leiten. Dadurch entstehe kein komplettes Nadelöhr. Die Sallerner Regenbrücke an sich sei davon unabhängig. Hier gebe es derzeit keinerlei Verkehrsbeziehung zum Lappersdorfer Kreisel bzw. zur Nordgaustraße. Insofern könnten diese beiden Maßnahmen im Bauablauf durchaus ineinander geplant werden. Zunächst sei es aber wichtig, das Baurecht über die Planfeststellungen zu erhalten.

Fr. Strobl erörtert, der Gliederungsplan sei in großen Teilen vorgegeben. Die Gliederungsziffer 63 beinhalte Gemeindestraßen. Darunter fielen Erschließungs- sowie Anliegerstraßen und auch Geh- und Radwege. Unter der Ziffer 6368 seien die einzelnen Geh- und Radwege dargestellt. Darüber hinaus seien die jährlichen Gesamtausgaben für Geh- und Radwege im Vermögenshaushalt im Unterabschnitt 6368 zu finden. Dort seien heuer rund 800.000 Euro eingestellt. Dies betreffe zwar nicht die mittelfristige Finanzplanung. Allerdings seien alle Investitionsmaßnahmen abgebildet, auch wenn sie unter 50.000 Euro lägen. Eine weitere Untergliederung bei den querformatigen Seiten sei schwierig.

Hr. Daminger schildert, die Grundsätze Haushaltswahrheit und Haushaltsklarheit würden sowohl für den Haushalt als auch für das Investitionsprogramm zutreffen. In das Investitionsprogramm würden Maßnahmen eingestellt, für die zumindest eine Vorplanung und eine finanzielle Bewertung vorliege. Der politische Wille allein sei nicht ausreichend; es könne nicht eine beliebige Summe eingeplant werden. Im Übrigen werde die Finanzplanung der Regierung der Oberpfalz zur Genehmigung vorgelegt. Die Daten müssten also fundiert sein. Viele Maßnahmen könne die Stadtverwaltung nicht allein planen, sondern es müssten Partner und andere Behörden einbezogen werden. Zudem sei natürlich die Gesetzgebung zu beachten. Dadurch dauere die Umsetzung oftmals länger. Ebenso änderten sich auch die Rahmenbedingungen im Laufe eines Verfahrens, was wiederum zu Verzögerungen führe. Das Investitionsprogramm müsse dahingehend angepasst werden und realistisch sein.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer bekräftigt, für die zeitliche Verschiebung von Maßnahmen lägen stets sachliche Gründe vor. Die Realität müsse sich im Investitionsprogramm

widerspiegeln, gleichermaßen müssten die Maßnahmen finanzierbar sein.

Hr. Stadtrat Suttner gibt an, für das höherwertige ÖPNV-System stünden noch keine konkreten Ausgaben fest. Die Maßnahme solle aber umgesetzt werden und dafür würden Mittel benötigt. Dies könne man zumindest bei den Rücklagen bedenken. Ein hohes Investitionsvolumen widerspreche dem aber, da die Mittel verbraucht würden und künftig nicht mehr zur Verfügung stünden.

## **Beschluss:**

Der Ausschuss empfiehlt:

Der Ausschuss für **Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen** empfiehlt dem Ausschuss für Verwaltung, Finanzen und Beteiligungen und dem Stadtrat, die im Entwurf des Investitionsprogramms 2017 bis 2021

- im **Einzelplan 6** - UA 6152/01 bis UA 6200/05, UA 6300/01 bis UA 6370/08 und UA 6406/00 bis UA 6900/19,
  - im **Einzelplan 7** - UA 7009/03 bis UA 7025/81, UA 7701/00 und UA 7701/01, UA 7916/11, UA 7920/00 bis UA 7920/09 und UA 7929/00
- sowie
- im **Einzelplan 8** - UA 8413/00

enthaltenen Maßnahmen einschl. den Änderungen und den Empfehlungen in der Beratung in das Investitionsprogramm 2017 bis 2021 aufzunehmen.

## **Abstimmungsergebnis:**

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

**zu 4           RVB-Nachtbus - Ergebnis Probephase und Optimierungsvorschläge**  
**Vorlage: VO/17/13469/61**

**Diskussion:**

Hr. Stadtrat Schlegl befürwortet die Optimierungen für den Nachtbus-Betrieb. Damit würden die Verbesserungsvorschläge der CSU-Stadtratsfraktion umgesetzt.

Hr. Stadtrat Suttner zeigt sich erfreut über das positive Ergebnis der Probephase und die nun geplanten Optimierungen.

Fr. Stadträtin Kunc äußert, die einjährige Probephase sei erfolgreich verlaufen. Nun sollten weitere sinnvolle Verbesserungen folgen, auch künftig würden Optimierungen vorgenommen. Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen stimme dem zu.

Hr. Stadtrat Artinger begrüßt die endgültige Einführung sowie die Optimierung der Nachtbus-Linien. Damit werde das bestehende ÖPNV-System sinnvoll ergänzt. Weitere Nachbesserungen seien dabei selbstverständlich.

Er stellt heraus, besonders erfreulich sei, dass keine sicherheitsrelevanten Vorfälle zu verzeichnen gewesen seien.

Hr. Stadtrat Dr.-Ing. Zimmermann führt aus, die Fortführung sowie die Optimierungen seien sehr begrüßenswert.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert lobt den Sachstandsbericht. Dieser sei eine gute Informationsgrundlage gewesen. Die vorgeschlagenen Verbesserungen befürwortet er ebenfalls.

Fr. Stadträtin Opitz bemerkt, vor einiger Zeit sei ein Bericht zum ÖPNV vorgestellt worden. Dieser habe beinhaltet, der Deckungsgrad beim Nachtbus betrage 20 Prozent. Nach der heutigen Beschlussvorlage ergäben sich jedoch nur 10 Prozent. Denn es seien Kosten von 175.000 Euro und Einnahmen von 17.000 Euro entstanden. Sie bittet um Erläuterungen dazu.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer sagt eine schriftliche Antwort zur Berechnung des Deckungsgrades zu. Sie weist darauf hin, für die mittelfristige Perspektive sollten auch Möglichkeiten für eine teilweise Kostendeckung durch die Nutzer geprüft werden. Dieses Prüfergebnis werde die RVB dann mitteilen.



## **Beschluss:**

Der Ausschuss empfiehlt:

Der Bericht zur bisherigen Probephase wird zur Kenntnis genommen.

2. Das Nachtbusangebot soll nach Ablauf der Probephase fortgesetzt werden.
3. Die vorgeschlagenen Linienänderungen zur besseren Abdeckung des Stadtgebietes und der Stadtrandbereiche soll zum April 2018 umgesetzt werden.
4. An den Wochenenden zur Mai- und Herbstdult, zum Bürgerfest sowie zu Silvester soll wie vorgeschlagen ein verdichtetes Fahrtenangebot vorgehalten werden.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der RVB entsprechend der beauftragten Leistungsänderungen anzupassen.

## **Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung: einstimmig

**zu 5      Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 193 - Guerickestraße (ehemaliges Betonteilwerk LERAG)**  
**- Öffentl. Auslegung § 3 abs. 2 BauGB**  
**Vorlage: VO/17/13476/61**

**Diskussion:**

Hr. Stadtrat Schlegl äußert, dieser Bebauungsplan sei positiv. Auch die Lärmsituation spreche nicht gegen eine Bebauung und sei gut gelöst. Ebenso sei die ÖPNV-Erschließung über die Landshuter Straße unproblematisch. Die CSU-Stadtratsfraktion werde heute zustimmen und erhoffe sich eine Aufwertung des Viertels.

Hr. Stadtrat Suttner sagt, es sei zu begrüßen, dass Wohnungen auf einem ehemaligen Industriegelände gebaut würden. In diesem gesamten Umfeld finde eine Entwicklung statt. Ein Beispiel dafür seien die Pläne für die ehem. Prinz-Leopold-Kaserne. Aus diesem Grund müsse für das gesamte Gebiet ein stimmiges Gesamtkonzept vorliegen. Diese Vernetzung fehle hier allerdings. So müsse mit mehreren Brücken eine Verbindung der Stadtteile geschaffen werden.

Des Weiteren sei eine Verknüpfung der Grünflächen wichtig. Es sei zwar nachvollziehbar, dass aus Lärmschutzgründen eine Bebauung als Abschirmung benötigt werde. Aber das Grün in der Mitte sei nicht mit dem außerhalb des Bebauungsplangebiets verbunden. Entsprechend dem Regensburg-Plan 2005 solle hier ein Band durchgezogen werden. Ebenso müsse der Zugang von der Guerickestraße einladender gestaltet werden. Letztendlich entstehe ein reines Wohngebiet; für die Bürger/innen werde kein Anreiz geschaffen, sich draußen auf den Freiflächen aufzuhalten. Dies sei aber im Hinblick auf die Sporteinrichtungen und das Begegnungszentrum im Umfeld notwendig.

Ferner befinde sich am Safferlinger Steg die nächste Bushaltestelle. Von der Guerickestraße 55 aus müsse laut der App des RVV ein Fußweg von 633 Metern zurückgelegt werden. Dafür würden 10 Minuten veranschlagt. Eine weitere Bushaltestelle existiere beim Krankenhaus St. Josef in der Landshuter Straße. Hier betrage der Fußweg 676 Meter. Aus dem Baugebiet heraus kämen noch weitere Meter bzw. Minuten hinzu. Außerdem sei für jedes Gebäude eine Tiefgarage vorgesehen. Diese Rahmenbedingungen seien für eine innerstädtische Bebauung nicht mehr zeitgemäß. Seiner Ansicht nach müsse in diesem Areal eine Quartiersgarage errichtet werden. Der Bau von Tiefgaragen erhöhe zudem die Kosten und damit letztendlich den Preis.

Er spricht das WA 15 an. Die Lärmwerte seien dort enorm hoch. Er glaubt, in den Verhandlungen mit dem Investor könne darauf hingewiesen werden, dass nicht alle einkommensorientiert geförderten Wohnungen im gleichen Gebäude untergebracht werden müssten. Eine bessere Mischstruktur in den einzelnen Häusern wäre sicherlich möglich. Das trage dazu bei, die Integration von sozial schwächer gestellten Menschen zu verbessern.

Er zitiert aus den grünordnerischen Festsetzungen: „Je angefangene 200 m<sup>2</sup> nicht überbaubare Grundstücksfläche ist in WA 1 bis WAS 15 [...] mindestens ein heimischer Laubbaum oder Obstbaum der 1., 2. oder 3. Wuchsordnung zu pflanzen und zu unterhalten.“ Ein Obstbaum sei jedoch nicht von der Baumschutzverordnung umfasst und könne jederzeit ersatzlos gefällt werden. Er bittet hierzu um nähere Erläuterungen.

Fr. Stadträtin Freihoffer teilt mit, aktiver Schallschutz führe hier anscheinend zu keinen zufriedenstellenden Ergebnissen. Sie fragt, wie dies geprüft worden sei und warum kein aktiver Schallschutz möglich sei.

Zudem finde laut Seite 14 der Satzung eine Kontingentierung des Anlagenlärms statt und für die Richtungssektoren A bzw. B erhöhten sich die zulässigen Schallimmissionen. Sie erkundigt sich nach den Gründen hierfür.

Darüber hinaus enthielten die Unterlagen keine Ausführungen zum Energiestandard. Sie nehme an, die aktuell gültige Energieeinsparverordnung (EnEV) werde eingehalten. Sie interessiert, ob festgesetzt werden könne, dass die EnEV zu Grunde gelegt werde, die zum

Abschluss des Bebauungsplanverfahrens Gültigkeit besitze.

Der Safferlinger Steg sei zwar noch nicht sanierungsbedürftig, aber in Zusammenhang mit der Entstehung des neuen Wohngebiets wäre eine deutlich bessere Anbindung an angrenzende Stadtviertel unbedingt notwendig. Insbesondere hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs. Sie plädiert daher dafür, nicht nur auf die Nutzungsdauer der Brücke zu achten. Sondern im Vordergrund müsse das Ziel stehen, den Autoverkehr zu reduzieren und möglichst gute Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Hinzu komme, dass die Brücke bisher nicht barrierefrei sei. Ebenso müsse über weitere Brücken nachgedacht werden. Außerdem stimmt sie Herrn Stadtrat Suttner in Bezug auf die soziale Durchmischung zu. In den Unterlagen werde das Gestaltungshandbuch erwähnt. Sie möchte wissen, wo dieses eingesehen werden könne.

Seite 22 enthalte Regelungen zur Entmunitionierung. Sie eruiert, wie lange die Fa. Lerag auf dem Gelände existiert habe. Falls sich diese erst nach dem Krieg niedergelassen habe, interessiert sie, warum damals keine Kampfmittelbeseitigung durchgeführt worden sei. Zuletzt fragt sie, wer die ordnungsgemäße Beseitigung eventuell vorhandener Eidechsen kontrolliere.

Fr. Stadträtin Kunc führt aus, das Viertel solle aufgewertet werden. Sie möchte wissen, wieso mehr Stellplätze als in der Stellplatzsatzung vorgesehen geplant seien.

Überdies seien gesonderte Buslinien nicht geplant. Damit zeigt sie sich unzufrieden. Denn durch das Baugebiet sei ein Zuzug von rund 700 Personen zu erwarten. Sie erkundigt sich, wie eine bessere Busanbindung sichergestellt werden könne.

Leider finde keine Grünvernetzung nach außen statt. Lediglich die Mindestanforderung von 12 m<sup>2</sup> Grünfläche pro Einwohnerzahl werde geschaffen. Allerdings habe sie keine Idee, wie hier eine Verbesserung erfolgen könne. Möglicherweise entstehe in dem Stadtteil mehr Grün, wenn eine weitere Bebauung in der Guerickestraße erfolge.

Hinsichtlich der Energiestandards seien immerhin Festlegungen für Solardächer, Flachdächer und Dachbegrünungen getroffen. Ihres Wissens sei der jetzige Zeitpunkt für die Planung von detaillierten Energiestandards noch zu früh. Selbstverständlich müsse man sich aber Gedanken darüber machen.

Im Übrigen würde sie es ebenfalls für sinnvoll erachten, wenn sich die Sozialwohnungen nicht nur in einem Gebäude befänden, sondern auf mehrere aufgeteilt würden.

Fr. Stadträtin Meier gibt an, die Geschossflächenzahl (GFZ) betrage 1,55 und liege damit 30 Prozent über der normalerweise zulässigen GFZ. Die Grundflächenzahl (GRZ) übersteige die Grenze um 10 Prozent. Es seien unter anderem eine Verkürzung und eine Nichteinhaltung von Abstandsflächen möglich, Laubengänge würden nicht angerechnet, bei Galeriewohnungen würden die Lufträume gegen die Geschossflächenzahl verrechnet oder Baugrenzen dürften mit Balkonen und Terrassen überschritten werden. Damit sei eine hohe Verdichtung gegeben. Sie stellt in Frage, ob sich langfristig gesehen nicht zu viele negative Auswirkungen dadurch ergäben.

Fr. Schimpfermann erläutert, der Bebauungsplan stelle für dieses Areal eine gute Lösung dar. Aufgrund des hohen Bedarfs an Wohnraum müsse an passenden Standorten auch eine höhere Dichte realisiert werden. Dabei werde natürlich auf die Funktionalität im Innen- und Außenverhältnis geachtet und Angebote im Freiraum müssten dargestellt werden. Im Hinblick auf die Quartiere im Südosten sei dies erfolgt. Denn man müsse über die Grenzen des Bebauungsplangebietes hinaus sehen; insgesamt bestehe eine Vernetzung von Grünflächen. Im Norden befänden sich die öffentlichen Grünflächen und die Bezirkssportanlage Ost. Es gebe also Angebote im öffentlichen Raum. Außerdem werde dieser Stadtraum auch im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ betrachtet.

Die Grünfläche im Bebauungsgebiet habe man bewusst nach innen verlegt. Die Bebauung solle nämlich soweit als möglich an die Lärmquelle gerückt werden, um einen guten Schutz zu bieten. Nebenräume würden dann auf der nordöstlichen Seite geplant und die Aufenthaltsräume nach Süden und Südwesten ausgerichtet. Die Grundrisse könnten also optimal geplant werden und eine hohe Qualität erreichen. Die Grünfläche solle sich ebenso an der lärmabgewandten Seite, also im Lärmschatten, befinden.

Der als Anlage 7 beigefügte Übersichtsplan lasse erkennen, in der Bebauung seien zudem immer wieder Durchgänge vorgesehen, damit man von der Grünfläche aus die nördlich der Häuserzeile liegenden Bereich erreichen könne. Eine große Lücke würde sich allerdings problematisch auf die Lärmwerte auswirken. Sie stellt fest, eine fußläufige Durchquerung des Gebiets sei sichergestellt, auch in Richtung Guerickestraße über die Planstraße im Nordwesten und im Süden in der Nähe des Kinderspielplatzes.

Künftig solle auch eine Geh- und Radwegverbindung parallel zur Bahnlinie geschaffen werden, beginnend beim Safferlinger Steg bis Burgweinting. Dies sei im Bebauungsplan berücksichtigt. Auch der Safferlinger Steg werde sicherlich irgendwann barrierefrei ausgebaut, jedoch könnten nicht alle Maßnahmen gleichzeitig durchgeführt werden.

Eine Erschließung der Guerickestraße mit einem Bus würde bedeuten, dass viele Parkplätze entfallen müssten. Denn die Straße sei sonst zu eng. Buslinien würden aber nicht mit einem Bebauungsplan festgesetzt. Deswegen könnten diesbezüglich künftig noch Änderungen erfolgen. Allerdings würde solch eine Linie nicht im 10-Minuten-Takt betrieben und somit ergäbe sich keine Auswirkung auf die Stellplatzanzahl. Der Mindestwert nach der Stellplatzsatzung bliebe also unverändert. Mehr Stellplätze als in der Satzung vorgeschrieben dürfe ein Bauwerber umsetzen. Es bestehe eine Mindestanforderung, aber keine Maximalanforderung. Ein wichtiger Aspekt sei zudem, dass im verkehrsberuhigten Bereich nur wenige Stellplätze ausgewiesen würden und damit Parksuchverkehr vermieden werde.

Die Zulässigkeit von Obstbäumen gebe es in fast allen Bebauungsplänen. Es sei wichtig, auch innerhalb des Stadtgebiets die Möglichkeit zu schaffen, Obstbäume zu pflanzen. Dadurch lernten zum Beispiel Kinder, woher das Obst komme. Sie bestätigt, dass Obstbäume nicht unter die Baumschutzverordnung fielen.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer wirft ein, trotzdem sei es nicht möglich, dass die Bäume ohne weiteres wegen einer zusätzlichen Bebauung gefällt würden. Der Bebauungsplan setze schließlich die Baugrenzen fest.

Fr. Schimpfermann stimmt zu, für eine weitere Bebauung bzw. Nachverdichtung müsse der Bebauungsplan geändert werden.

Die Energiestandards würden nicht in die Bebauungspläne aufgenommen. Meistens seien die Bebauungspläne sehr lange gültig und die Energiestandards änderten sich häufig. Sie stellt klar, es sei stets der Energiestandard zu Grunde zu legen, der zum Zeitpunkt der Einreichung des Baugesuchs gelte.

Bezüglich der Eidechsen merkt sie an, nach heutigem Stand gebe es dort keine. Sollten bei den weiteren Planungsschritten welche gefunden werden, müsse man entsprechend reagieren und Schutzmaßnahmen ergreifen. Aktuell sei es aber nicht erforderlich, Schutzhabitate vorzusehen.

Hr. Stadtrat Suttner stellt fest, für eine Buslinie müssten Stellplätze entfallen. Gleichzeitig schaffe der Investor ohnehin mehr Stellplätze als erforderlich. Ein Bus könne daher eingeführt werden; die Anwohner könnten die Stellplätze nutzen.

Die EnEV gebe zwar strikte Standards vor, jedoch fehle in Regensburg bisher ein Solarviertel. Obwohl sogar ein Solarkataster vorhanden sei. Dies müsse nicht unbedingt mit diesem Bebauungsplan umgesetzt, solle aber bei künftigen Planung berücksichtigt werden.

Die Freihaltung von Flächen für einen Fuß- und Radweg entlang der Bahnlinie sei sinnvoll. Er stellt dennoch in Frage, ob man nicht sowohl nördlich als auch südlich eine Grünfläche ermöglichen hätte können. Im westlichen Bereich müssten Fußgänger und Radfahrer die Planstraße nutzen, die hier jedoch nicht verkehrsberuhigt sei. Bei der großen Anzahl von Bewohnern entstehe sicherlich viel Verkehr. Die Durchgänge bei den Blöcken erfüllten zudem keinen ästhetischen Anspruch.

Er befürwortet die Pflanzung von Obstbäumen. Daher solle festgelegt werden, pro 200 m<sup>2</sup> werde ein anderer Baum gepflanzt und zusätzlich seien Obstbäume möglich.

Zur sozialen Durchmischung habe sich niemand geäußert, vermutlich sei dies nicht mehr verhandelbar. Er appelliert, diesbezüglich müsse ein Umdenken stattfinden und die Bebauungspläne sollten entsprechend gestaltet werden. Ansonsten seien künftig keine Investoren bereit, eine bessere Durchmischung umzusetzen und wollten möglichst profitabel bauen.

Fr. Stadträtin Freihoffer erinnert an ihre Frage hinsichtlich der Kampfmittelbeseitigung. Überdies sollten auf der Seite der Bahnlinien nur Nebenräume entstehen, die in der Regel Fenster hätten, die nicht geöffnet werden könnten. Hierzu zähle auch eine Küche. Sie fragt, wie dort eine Belüftung beim Kochen erfolge.

Fr. Schimpfermann erklärt, für die Belüftung der Räume werde eine technische Anlage eingebaut. In den Nebenräumen würden andere Schallwerte gelten. Insofern sei eine Belüftung möglich; es handle sich um keine geschlossene Wand.

Im Bebauungsplan bestehe nur die Möglichkeit, Flächen festzusetzen, auf denen Wohnungen mit Mitteln des geförderten Wohnungsbaus errichtet werden sollten. Eine Festlegung einzelner Wohnungen könne nicht erfolgen. Eine Durchmischung sei dadurch nicht ausgeschlossen; im Rahmen der Feinplanung könne sich noch eine andere Aufteilung ergeben. Rein rechnerisch treffe die Aussage von Herrn Stadtrat Suttner hinsichtlich der Stellplätze und der Buslinie gegebenenfalls zu. Allerdings müssten die Belange der Bewohner der alten Bestandsgebiete berücksichtigt werden. Diese könnten nicht in den Tiefgaragen der benachbarten Wohnbebauung parken.

Fr. Paur verweist in Bezug auf die Entmunitionierung auf Seite 14 der Begründung. Dort sei eine Karte abgebildet. Generell sei es im gesamten Stadtgebiet so, dass bei den Bahnlinien immer mit Blindgängern gerechnet werden müsse. Deshalb seien in sämtlichen Bebauungsplänen die entsprechenden Hinweise enthalten. Momentan lägen keine Daten vor, dass an dieser Stelle schon einmal eine Kampfmittelbeseitigung erfolgt wäre.

Fr. Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer ergänzt, von der Fa. Lerag bestehe keine flächige Bebauung. Diese habe damals, falls überhaupt geschehen, sicherlich nicht die gesamte Fläche untersucht. Der Investor werde bestimmt sorgfältig mit dieser Thematik umgehen.

Fr. Paur informiert, das Gestaltungshandbuch werde derzeit erstellt und dem Stadtrat mit dem Satzungsbeschluss vorgelegt. Inhalte seien Beleuchtungskonzepte oder die generelle Ausgestaltung des Baugebiets, so dass eine Einheitlichkeit entstehe und Bauwerber die gleichen Anforderungen vorfinden.

## **Beschluss:**

Der Ausschuss beschließt:

1. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 193 – Guerickestraße (ehemaliges Betonteilwerk LERAG) in seiner Fassung vom 04.10.2017 ist einschließlich seiner Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.  
Die öffentliche Auslegung erfolgt jedoch erst nach Abschluss des städtebaulichen Vertrages (einschließlich der erforderlichen Grundstücksabtretungen und Dienstbarkeiten) und Vorlage der entsprechenden Sicherung.
2. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 193 – Guerickestraße (ehemaliges Betonteilwerk LERAG) wird entsprechend der Planzeichnung des Bebauungsplanes vom 04.10.2017 geändert.
3. Die öffentliche Auslegung des Planes ist ortsüblich im Amtsblatt der Stadt Regensburg bekanntzumachen. Neben der Bekanntmachung im Amtsblatt soll auch eine Information der Öffentlichkeit über die örtliche Presse erfolgen.

## **Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung: mit Stimmenmehrheit  
Ablehnung: ÖDP-Stadtratsfraktion

## Schlussblatt

zur Niederschrift

für die Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen  
der Stadt Regensburg am Mittwoch, 04.10.2017

Die Vorsitzende schloss die Sitzung um 19:08 Uhr.

die Niederschrift umfasst                      Blätter.

Regensburg, 04.10.2017

Vorsitz

Schriftführerin

---

Gertrud Maltz-Schwarzfischer  
Bürgermeisterin

---

Katrin Schminke  
Verwaltungsfachwirtin