

Niederschrift

Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

am Donnerstag, 10.03.2022 von 16:30 Uhr bis 20:21 Uhr in: Sitzungssaal Neues Rathaus,
D.-Martin-Luther-Straße 1

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

Die anwesenden Stadtratsmitglieder sind aus der Anwesenheitsliste ersichtlich.

Als Berichterstatter waren anwesend:

Fr. Amtsleiterin Flemmig, Stadtplanungsamt
Hr. Amtsleiter Hermann, Amt für Hochbau
Hr. Amtsleiter Frohschammer, Bauordnungsamt
Hr. Dr.-Ing. Frehn, Planersocietät Dr.-Ing. Frehn, Steinberg und Partner
Hr. Amtsleiter Sedlmeier, Amt für Stadtentwicklung
Hr. Amtsleiter Peytard, Amt für Gebäudeservice

Anwesende:

Frau Bernadette Dechant -
Herr Jürgen Eberwein -
Frau Irmgard Freihoffer -
Herr Hans Holler -
Frau Gertrud Maltz-Schwarzfischer -
Frau Gabriele Opitz -
Herr Dr. Klaus Rappert -
Herr Günther Riepl -
Herr Florian Rottke -
Frau Dagmar Schmidl -
Frau Maria Simon -
Herr Benedikt Suttner -
Herr Hans Teufl -
Herr Thomas Thurow -

Abwesende:

Herr Michael Achmann -
Herr Thomas Straub -
Herr Dr.-Ing. Josef Zimmermann -

Vertretung: Frau Stadträtin Shahedi

Vertretung: Herr Stadtrat Brucker
entschuldigt

Tagesordnung:

(öffentlich)

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Zwischenstandsbericht
Teilnahme- und Workshopprozess Verkehrsberuhigung Altstadt
Vorlage: VO/22/18748/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 3 Vollzug der Baugesetze; Verzeichnis der im Amtsweg behandelten Baugesuche und Vorbescheide
Vorlage: VO/22/18791/63
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 4 Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 29I/VI - Schule am Sallerner Berg
- Öffentl. Auslegung § 3 Abs.2 BauGB
Vorlage: VO/21/18446/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 5 Bebauungsplan Nr. 257 - Gallingkofen Ost - Erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB)
Vorlage: VO/22/18757/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 6 79. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich Kleinfeld
- Entscheidung/Beiträge Öffentlichkeit § 3 Abs. 1 BauGB
- Entscheidung/Behörden und Träger öffentl. Belange § 4 BauGB
- Entscheidung öffentl. Auslegung § 3 Abs.2 BauGB
Vorlage: VO/21/18646/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 7 Einführung eines Lastenrad-Sharing - Maßnahmenbeschluss
Vorlage: VO/22/18747/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 8 Vereinbarung über die Planung und Bau eines Wendehammers am westlichen Ende der Budapester Straße
Maßnahmenbeschluss
Vorlage: VO/22/18768/65
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 9 Entwicklungskonzept Region Regensburg
Vorlage: VO/22/18788/66
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
- 10 Versorgung des öffentlichen Raums mit Toiletten im Stadtgebiet Regensburg
Vorlage: VO/22/18679/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

- 11 Für Toiletten an der Donau;
Petition von Herrn Maximilian Dorfner vom 30.11.2021
Vorlage: VO/21/18652/61
Berichterstatter/in: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

- 12 Anfragen
 - 12.1 Anfrage 1: Tempo 30 in der Agnesstraße
Fragesteller: Herr Stadtrat Suttner

 - 12.2 Anfrage 2: Sitzbank am Neupfarrplatz
Fragesteller: Herr Stadtrat Rottke

 - 12.3 Anfrage 3: Baustelle in der Oberen Bachgasse
Fragesteller: Herr Stadtrat Rottke

 - 12.4 Anfrage 4: Flächen zum Feiern in der Altstadt
Fragesteller: Herr Stadtrat Rottke

Protokoll:

zu 1 Eröffnung der Sitzung

Diskussion:

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer teilt mit, die Niederschrift über die Sitzung vom 27.07.2021 liegt zur Genehmigung aus. Diese gilt als erteilt, sofern bis zum Ende der heutigen Sitzung keine Einwendungen erhoben werden.

**zu 2 Zwischenstandsbericht
Teilnahme- und Workshopprozess Verkehrsberuhigung Altstadt
Vorlage: VO/22/18748/61**

Diskussion:

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer begrüßt Herrn Dr. Frehn von der Planersocietät Dr.-Ing. Frehn, Steinberg und Partner. Sie bedanke sich für dessen Bereitschaft, zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung zu stehen.

Hr. Stadtrat Thurow bemerkt, die Ergebnisse dieses Prozesses seien mit Spannung erwartet worden. Die Beteiligung der Bürgerschaft sei durchaus begrüßenswert. Jedoch hätten sich kaum neue Erkenntnisse ergeben. Die vorliegenden Resultate böten keine Überraschungen. Er sei nun neugierig, wann tatsächlich konkrete Maßnahmen umgesetzt würden.

Fr. Stadträtin Maria Simon sagt, die Durchführung des Beteiligungsprozesses sei sinnvoll gewesen. Wenngleich das Resümee kaum überraschend sei. Viele Bürger/-innen hätten sich eingebracht. Die enorme Mitwirkung bestärke letztendlich das Ziel der Verkehrsberuhigung. Ein Großteil der Bevölkerung wünsche sich diese. Die Politik müsse nun mutig entsprechende Maßnahmen verabschieden. In einem ersten Schritt könnten bestehende Anordnungen besser kontrolliert und durchgesetzt werden. Damit werde der Öffentlichkeit direkt signalisiert, das Feedback aus der Beteiligung werde ernst genommen.

Hr. Stadtrat Suttner erinnert, die ÖDP-Stadtratsfraktion sei dem Verfahren kritisch gegenübergestanden. Denn ein schnelleres Vorwärtskommen bei dieser Thematik sei gewollt gewesen. Zudem hätten in den letzten Jahrzehnten etliche Beteiligungen stattgefunden. Daraus habe sich stets die Notwendigkeit einer schleunigen Verkehrsberuhigung ableiten lassen. Die neuen Daten bestätigten diese Haltung. Abermals existiere ein klares Zeichen für ein zügiges Handeln. Konkrete Maßnahmen dürften nicht weiter aufgeschoben werden. Die nächsten Aktivitäten müssten also sehr bald erfolgen. Vorhaben sollten definiert und gegebenenfalls priorisiert werden. Im Übrigen müsse aus regionalen sowie weltpolitischen Gründen der Verkehr generell verändert werden. Die Verkehrsberuhigung in der Altstadt trage auch hierzu bei.

Fr. Stadträtin Freihoffer äußert, sie schließe sich ihrem Vorredner an. Sie habe sich damals gegen die Fremdvergabe ausgesprochen. Schließlich seien in der Vergangenheit schon mehrere Bürgerbeteiligungen durchgeführt worden. Ende der 1990-er Jahre seien z. B. über 160 Veranstaltungen organisiert worden. Mit den Rückmeldungen sei nie weitergearbeitet worden. Daher wäre ein weiteres Verfahren nicht erforderlich gewesen. Das gelte vor allem auch angesichts der angespannten Haushaltsslage. Immerhin seien Ausgaben von knapp 180.000 Euro angefallen. Außerdem habe das Procedere unnötige Verzögerungen bewirkt. Eine Verkehrsberuhigung sei zweifellos richtig. Im Gegenzug müsse der ÖPNV ausgebaut und der Rad- sowie Fußverkehr gestärkt werden. Der aus der Umgebung stammende Verkehr solle möglichst auf Park-and-Ride-Parkplätze verlagert werden. Diese Parkierungsanlagen müssten beworben werden. Die alternativen Optionen müssten in das Bewusstsein der Bevölkerung gerückt werden.

Rund 25 Prozent stünden den Absichten kritisch gegenüber. Dieser Wert müsse natürlich ernst genommen werden. Insbesondere für Senioren/-innen und mobilitätseingeschränkte Menschen seien Erschwernisse nachvollziehbar. Nichtsdestotrotz habe die Ablehnung oftmals psychologische Gründe. Mobilität beruhe auf Gewohnheit und Sozialisation. Die Leute wollten am liebsten so nah wie möglich an das Endziel heranfahren. Doch die Parkhäuser und -plätze befänden sich ebenfalls in einiger Entfernung zu den Geschäften. Eine gewisse Strecke sei immer anderweitig zurückzulegen. Daneben sei die Rede von einer Verbotskultur kontraproduktiv. Einschränkungen beschnitten zwar die Attraktivität des Autoverkehrs. Ande-

rerseits profitiere der Umweltverbund. Genauso verbessere sich die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Die Kommunikation müsse dementsprechend gestaltet werden. Die bisherige Subventionierung und Privilegierung des Autoverkehrs müsse enden. Ferner gebe es mittlerweile Studien, wonach sich in Innenstädten mit geminderten Autoverkehr die Umsatzzahlen erhöhten. Das sei sogar bei einem Vergleich belebter Straßen in der gleichen Gegend zutreffend. Sicherlich würden sich manche Menschen abwenden. Doch der Zugewinn sei größer.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert denkt, die Bemühungen um eine verkehrsberuhigte Altstadt seien richtig. Das zeige der Zwischenbericht. Offenbar seien einige Ziele obendrein zu defensiv formuliert.

Den Beteiligungsprozess befürworte er nach wie vor. Verschiedene Interessen seien zu bedenken. Diese würden verdeutlicht. Wünsche als auch Bedenken könnten nun bei der Konkretisierung der Maßnahmen berücksichtigt werden. Er sei zuversichtlich, dass passende Vorhaben zeitnah präsentiert und verwirklicht würden.

Hr. Stadtrat Eberwein teilt mit, rund 150.000 Einwohner/-innen seien älter als 15 Jahre. Diese Personen gehörten zur Zielgruppe solcher Beteiligungsformate. Bei der interaktiven Online-Karte hätten sich 400 Bürger/-innen eingebracht. Zudem hätten 130 Leute die digitale Postkarte genutzt. 80 Menschen hätten die Workshops besucht. An der Priorisierung der Leitziele hätten schlussendlich 453 Personen mitgewirkt. Das entspreche gerade einmal 0,3 Prozent der erwähnten Adressaten. Überdies sei für die Teilnahme am Online-Dialog ein Höchstalter von 69 Jahren definiert worden. Senioren/-innen seien also außen vor gewesen. Obwohl insbesondere diese Bevölkerungsgruppe oft mobilitätseingeschränkt und auf ein Kfz angewiesen sei. Des Weiteren fuhren anscheinend 78 Prozent mit dem Fahrrad. Das sei eine Schlussfolgerung aus dem ersten Online-Dialog. Allerdings sei das Resultat vorprogrammiert gewesen. Die Angabe sei nicht aussagekräftig. Laut einer Untersuchung der TU Dresden im Jahr 2019 nehme der Radverkehr nur 24 Prozent im Modal Split ein. Die komobile GmbH gehe bloß von 19 Prozent aus. Darüber hinaus sei anscheinend die Mehrheit fahrradorientiert. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) werde nur vereinzelt genutzt. Das besage der Analyse-Workshop. Doch auch dieses Ergebnis sei durch den Teilnehmerkreis vorbestimmt gewesen. Alles in allem sei der Beteiligungsprozess keine adäquate Grundlage für Maßnahmen.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer erwidert, eine derartige Interpretation halte sie für falsch. Die Kenngrößen müssten differenziert betrachtet werden. Zudem seien die Senioren/-innen in einem Workshop gehört worden. Generell habe die Covid19-Pandemie das Verfahren erschwert. Etliche Formate seien weder in der Öffentlichkeit noch in Präsenz möglich gewesen. Vieles habe online abgewickelt werden müssen. Dadurch seien die Ergebnisse statistisch aber nicht weniger wertvoll.

Eine fehlende Kontrolle der Maßnahmen werde immer wieder bemängelt. Durchfahrtsverbote würden nach Meinung der Bürger/-innen zu wenig überwacht. Sie beteuert, es werde im Rahmen der Kapazitäten agiert. Eine Verstärkung sei ein Ziel. Genauso sollten Park-and-Ride-Möglichkeiten besser beworben werden. Im Zuge des Ausbaus der A3 solle der Parkplatz beim Fußballstadion ausgeschildert werden. Darüber werde mit der Autobahndirektion geredet. Daneben solle das Museum der Bayerischen Geschichte auf die Parkfläche aufmerksam machen. Denn hier bestehe eine direkte und günstige Busverbindung. Leider würden solche Angebote derzeit selten angenommen. In den zentraleren Parkhäusern sei meistens ausreichend Platz vorhanden. Deshalb würden diese bevorzugt angesteuert.

Übrigens könne keineswegs von einer Auftragsstudie die Rede sein. Das Büro habe keine eigenen Recherchen oder Schlussfolgerungen betrieben. Sondern ausschließlich die Antworten aus dem Beteiligungsprozess seien erfasst worden.

Hr. Dr.-Ing. Frehn erklärt, die Workshops sowie die Online-Dialoge seien frei zugänglich gewesen. Die Presse habe über die Optionen berichtet. Die Website sei mehr als 3.400 Mal aufgerufen worden. Die Befragung sei sehr umfassend und entsprechend zeitaufwändig gewesen. Die endgültige Mitwirkung habe ein gewöhnliches Maß erreicht. Zu den Zielen lasse

sich letztendlich ein breiter Konsens verzeichnen. Teilweise werde sogar eine mutigere Herangehensweise gefordert. Zugleich gebe es kritische Hinweise und Kommentare. Diese würden bei den weiteren Schritten ebenso berücksichtigt. Er bekräftigt, die Ergebnisse seien von den Gruppen erarbeitet worden. Sein Büro sei nur moderierend tätig gewesen.

Hr. Stadtrat Rottke gibt an, parallel zu diesem Verfahren habe die Bürgermeisterin von einem Radfahrverbot in der Altstadt gesprochen. Dies sei in Zusammenhang mit dem Seniorenkonzept geschehen. Das empfinde er als empörend. Überdies habe sich die CSU-Stadtratsfraktion in den Medien gegen die Workshops gewendet. Das Verhalten erachte er für unschön. Schließlich habe die Koalition diesen Prozess initiiert.

Er hakt nach, welche Kernprobleme bei den Wohnverkehrsstraßen bzw. den Shared Spaces genannt worden seien. Ferner hätten zwar Hoteliers und Vertretungen der Einzelhandelsverbände an den Workshops teilgenommen. Dennoch seien Lieferverkehre zu wenig thematisiert worden. Diese sorgten für großen Unmut. Eine wirkliche Lösung existiere nicht.

Im Übrigen hätten primär Bürger/-innen der Altstadt die Veranstaltungen besucht. Bewohner/-innen der Außenbezirke seien kaum anwesend gewesen. Insofern bestehe natürlich eine gewisse Einfärbung.

Er verweist, seit vier Jahren betreibe er ein Geschäft am Neupfarrplatz. Während der Pandemie habe er viele Kontrollen bezüglich der Maskenpflicht registriert. Verkehrsüberwachungen habe er dagegen noch nie gesehen. Der Fokus der Überprüfungen sei im Hinblick auf die Kapazitäten ebenfalls wichtig.

Hr. Stadtrat Suttner meint, die negative Wortmeldung von Herrn Stadtrat Eberwein sei ungeheuerlich. Die CSU-Stadtratsfraktion habe das Verfahren eigentlich befürwortet. Er habe den Beteiligungsprozess letztlich als sehr transparent erlebt. Vor allem sei zu bedenken, die Altstadt stehe im Vordergrund. Dementsprechend konzentriere sich das Interesse.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert glaubt, der Weg der Verkehrsberuhigung der Altstadt werde weiterhin gemeinschaftlich beschritten. Durch den Beteiligungsprozess flössen nun wichtige Meinungen und Anmerkungen in die weitere Ausarbeitung ein. Er untermauert, die Formate seien allen Bürgern/-innen offen gestanden. Fußgänger/-innen, Rad- und Autofahrende hätten gleichermaßen mitwirken können.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer bekräftigt, das Verfahren zeige ein Stimmungsbild auf. Unterschiedliche Argumente und Konfliktfelder würden sichtbar gemacht. Zu letzteren zähle zum Beispiel das Sicherheitsgefühl der Senioren/-innen. Das müsse selbstverständlich ebenso bei den Beteiligungselementen zum seniorenpolitischen Gesamtkonzept bedacht werden. Entzerrungen und Lösungen müssten überlegt werden. Darauf könne durchaus öffentlich hingewiesen werden.

Darüber hinaus sei der Lieferverkehr ein beständiges Thema. Dieser müsse organisierbar bleiben. Denn der Handel und die Bewohner/-innen bekämen Waren geliefert. Diese Tatsache lasse sich nicht ändern.

Ihres Wissens erfolgten Kontrollen hauptsächlich bei den Einfahrtspunkten in die Altstadt. Dazu zählten z. B. die Gesandtenstraße oder der Bismarckplatz. Direkt auf dem Neupfarrplatz fänden Überwachungen eher selten statt. Gerne könne eine entsprechende Anregung weitergeleitet werden. Die Maskenpflicht habe übrigens überprüft werden müssen. Alles sei eben nicht gleichzeitig möglich.

Hr. Stadtrat Riepl legt dar, der Zwischenbericht greife alle Probleme der Verkehre in der Altstadt auf. Als nächstes müssten nun Lösungen entwickelt und beschlossen werden. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen verfolge er seit langem. Deswegen würde ihn eine Umsetzung umso mehr freuen. Gewiss seien zunächst teilweise Zweifel oder Gegenstimmen zu vernehmen. Doch nach einer Gewöhnungsphase würden diese abklingen. Denn schlussendlich verbesserten sich die Gegebenheiten. Das sei schon in der Vergangenheit so gewesen.

Fr. Stadträtin Freihoffer wiederholt, frühere Beteiligungsverfahren hätten den Bedarf einer Verkehrsberuhigung abgebildet. Das aktuelle Verfahren bestätige die Erkenntnisse. Das sei nun einmal so. Jetzt müsse endlich gehandelt werden.

In Potsdam gebe es ein Institute for Advanced Sustainability Studies. Nach dessen Auffassung überschätzten die Händler/-innen die Rolle des Autos. Bei lediglich 7 Prozent des Umsatzes existiere eine Abhängigkeit. Daher sollten sich organisierte Wirtschaftsverbände evidenzbasiert mit Vor- und Nachteilen für Wirtschaftsakteure auseinandersetzen. Diese Ansicht teile sie. Zugleich müssten die Ängste und die Sorgen der Kaufleute ernst genommen werden. Viele litten ohnehin durch den Internethandel und die Corona-Maßnahmen. Die Bevölkerung müsse stärker für den Einkauf bei den örtlichen Geschäften sensibilisiert werden. Ein solches Verhalten sei auch nachhaltiger. Außerdem seien die Mieten für Gewerbeimmobilien in der Innenstadt sehr hoch. Sie fragt, ob hier Einflussmöglichkeiten existierten.

Hr. Stadtrat Eberwein konkretisiert, die Veranlassung des Beteiligungsverfahrens werde nicht moniert. Das Procedere sei erforderlich gewesen. Hierüber sei übrigens schon debattiert worden. Nichtsdestotrotz herrschten Zweifel an der Ausgestaltung vor. Ältere Menschen seien weitgehend ausgeschlossen gewesen. Zudem würden einige Fragestellungen skeptisch bewertet. Insgesamt sei ein sehr aufwendiges, offenes, transparentes und gut beworbenes Verfahren vollzogen worden. Aber letztendlich hätten z. B. bei der Priorisierung der Leitziele nur 453 Personen teilgenommen. Das entspreche lediglich 0,3 Prozent der Bevölkerung über 15 Jahre. Das könne kein belastbares Ergebnis für den Aufbau von Maßnahmen sein.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer verweist, heute liege ein Zwischenbericht vor. Konkrete Maßnahmenvorschläge lösten sicherlich harte Diskussionen aus. Lösungen müssten in der Gesamtschau betrachtet werden. Der Bedarf an bzw. die Existenz von Autos lasse sich nicht weglegen. Wenngleich eine Verkehrsberuhigung der Altstadt unumgänglich sei. Darüber bestehe sicherlich Einigkeit.

Hr. Stadtrat Rottke bemerkt, bei der Beteiligung spielten Einpendler/-innen bislang kaum eine Rolle. Derweil belaufe sich deren Zahl auf immerhin 80.000.

Darüber hinaus müsse zwischen den Altstadtkaufleuten an sich und den einschlägigen Vereinigungen unterschieden werden. Nicht alle Geschäftsleute wollten den Autoverkehr direkt vor der Haustür. Viele seien sogar selbst Radfahrer/-innen. Gleichsam müssten Waren transportiert werden. Etwas lasse sich nicht außerhalb umladen. Das müsse wiederum den Anwohner/-innen bewusstgemacht werden.

Er zitiert aus der Mittelbayerischen Zeitung: „Freudenstein spricht sich für die Sperrung der Fußgängerzone für Radfahrer aus.“ Diese Aussage sei in Zusammenhang mit dem Seniorenkonzept gefallen. Zweifellos müsse Rücksicht auf die Belange der Senioren/-innen genommen werden. Dennoch halte er die Äußerung für deplatziert angesichts des laufenden Beteiligungsprozesses zur Verkehrsberuhigung. Außerdem wolle seiner Ansicht nach die CSU-Stadtratsfraktion nicht wirklich eine verkehrsberuhigte Altstadt. Die Resultate der Bürgerbeteiligung stützten aber den Änderungsbedarf. Er appelliert, passende Maßnahmen sollten vorangetrieben werden. Schließlich begrüße die Mehrheit eine entsprechende Entwicklung.

Fr. Stadträtin Opitz erklärt, die Plätze der Altstadt sollten den Menschen als Freiraum dienen. Dabei werde immer wieder die Schönheit der Örtlichkeiten erwähnt. In dieser Hinsicht seien allerdings die dort abgestellten Gegenstände zu bedenken.

Kontrollen an den Zufahrtspunkten seien passend. Dort könne eine Durchfahrt rechtzeitig verhindert werden.

Heute sei ein Zwischenbericht präsentiert worden. Die älteren Menschen seien weniger beteiligt worden. Doch genau diese Zielgruppe kaufe vermutlich mehr vor Ort ein. Die jüngere Generation weiche eher auf das Internet aus. Das müsse in Einklang gebracht werden. Sie sei auf die Weiterentwicklung gespannt.

Hr. Dr.-Ing. Frehn schildert, bezüglich der Wohnverkehrsstraßen habe das Gefühl bestanden, die Ausnahmen seien zu umfassend und jede Person fahre hier ohne Weiteres durch. Eine stärkere Reglementierung sei thematisiert worden. Kontrollen oder bauliche Maßnahmen seien Beispiele dafür. Selbstverständlich hätten Anwohner/-innen und Lieferverkehre ein berechtigtes Nutzungsinteresse. Doch subjektiv handle es sich nicht nur um diese Zielgruppen.

Bezüglich des Lieferverkehrs seien weitere Gespräche mit Akteuren geführt worden. Dazu zählten z. B. die Handwerkskammer, die Industrie- und Handelskammer sowie Logistik- und Paketdienstleister/-innen. Zum einen bestünden sowieso Lieferverkehrszeiten. Diese sollten kontrolliert werden. Daneben seien Paket- oder Mikrostationen eine Option.

Hr. Sedlmeier erörtert, auf Vertragsverhältnisse zwischen Mieter/-innen und Vermieter/-innen könne nicht eingewirkt werden. Jedoch werde regelmäßig das Immobilienforum Altstadt veranstaltet. In diesem Rahmen werde versucht, die Vermieter/-innen für die gegenwärtigen Situationen zu sensibilisieren. Statt Preiserhöhungen solle besser die Verlässlichkeit der Mieter/-innen sowie eine dauerhafte Vermietung fokussiert werden.

Des Weiteren bemühten sich die Altstadtkaufleute um ein zweites Standbein im Onlinehandel. Die Geschäfte würden sowohl stationär als auch online betrieben. Dies sei für ein Überleben meistens unabdingbar.

Im Übrigen sei bei der Repräsentativität nicht der Anteil, sondern die absolute Anzahl maßgeblich. Mit einer guten Stichprobe von 400 Personen könnten relativ genaue und repräsentative Ergebnisse erzielt werden.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer fügt an, eine attraktive Umgebung fördere das Einkaufsverhalten vor Ort. Daran werde beständig gearbeitet. Seit Jahren werde eine verbesserte Aufenthaltsqualität angestrebt. Diesbezüglich seien Umgestaltungen erfolgt oder ein Möblierungskonzept aufgelegt worden. Ein gewisses Einkaufserlebnis müsse geboten werden. Das passiere mitunter durch die vielen inhabergeführten, individuellen Geschäfte. Diesen Mix wolle man erhalten. Trotzdem sei der zunehmende Onlinehandel nun einmal ein Trend. Ein Gegensteuern sei kaum möglich.

Fr. Schimpfermann ergänzt, in die Belebung der Innenstadt würden immense Mittel investiert. Auch Förderprogramme würden in Anspruch genommen. Die Altstadt solle attraktiv sein. Die Menschen sollten gerne dorthin kommen.

Der Beteiligungsprozess sei vor der Covid19-Pandemie gestartet. Durch die Pandemie sei die Art der Fortsetzung plötzlich in Frage gestanden. Die Formate seien sodann angepasst worden. Bei Präsenzveranstaltungen habe z. B. die Zahl der Teilnehmenden gemindert werden müssen. Dennoch seien die Akteure aus den Institutionen und Verbänden stets eingebunden worden. Diese fungierten als Multiplikatoren und sprächen für eine Vielzahl von Leuten. Zusätzlich seien Bürger/-innen nach dem Zufallsprinzip eingeladen worden. Dadurch seien teilweise neue Sichtweisen eingebracht worden. Im weiteren Verlauf müssten nun sämtliche Hinweise und Bedenken wahrgenommen werden. Denn mit den späteren Maßnahmen gingen Veränderungen einher. Für manche seien diese einschneidend. Insofern müsse zumindest ein gewisser Grundkonsens bestehen. Das gelte für die Bürgerschaft als auch die Politik. Die Bürgerbeteiligung habe insofern durchaus wichtige Erkenntnisse hervorgebracht. Das aktuelle Bild werde widergespiegelt. Dieses sei Basis für das weitere Vorgehen.

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

Der Bericht der Verwaltung zum Teilnahme- und Workshopprozess wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

zu 3 Vollzug der Baugesetze; Verzeichnis der im Amtsweg behandelten Baugesuche und Vorbescheide
Vorlage: VO/22/18791/63

Diskussion:

Hr. Stadtrat Rottke bittet, das Vorhaben unter Nr. 1 solle näher erläutert werden. Ferner sei unter Nr. 7 eine Nutzungsänderung von einer Gaststätte zu Büroeinheiten genehmigt worden. Die Räumlichkeiten befänden sich in der Ostengasse. In dem Bereich entwickle sich gerade ein lebendiges Quartier. Die betroffene Örtlichkeit sei bisher der Öffentlichkeit gewidmet gewesen. Nun entstehe eher eine geschlossene Fassade. Ein Büro diene dem Privatnutzen und sei nicht einfach so zugänglich. Insofern sei eine negative Auswirkung gegeben. Besser sollten Anlaufstellen für die Anwohnenden und für die Arbeitnehmer/innen des Gebiets geschaffen werden.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer erwidert, die Verwendung eines Gebäudes bestimme nicht die Stadt Regensburg. Sondern der Gebrauch obliege den Eigentümer/-innen. Eine Baugenehmigung sei auszusprechen, sofern die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt würden.

Hr. Frohschammer erläutert, die Nr. 1 tangiere hauptsächlich eine Umgestaltung der Raumaufteilung sowie der Ausstattung. Eine größere Flächenerweiterung werde dahinter gesetzt. Er bestätigt, die Nutzungsänderung unter Nr. 7 sei nun einmal beantragt worden. Sachliche Gründe für eine Versagung hätten nicht vorgelegen. Im Übrigen sei die Tendenz erkennbar, dass gerade in Erdgeschossen gewerbliche Räume zu Wohnzwecken umfunktioniert würden.

Hr. Stadtrat Rottke bemerkt, eine Baugenehmigung könne natürlich nicht vorenthalten werden. Zudem handle es sich bei dem Vorgang um Privatautonomie. Das sei ihm bewusst. Jedoch besitze die Stadt Regensburg an verschiedenen Stellen die Möglichkeiten, Gastronomie einzuschränken oder eben nicht. Der Stellplatzschlüssel sei hier z. B. ein Aspekt. Daneben könnten Gewerbeflächen für öffentlichkeitswirksame Orte angemietet werden. Diesbezüglich werde derzeit z. B. ein Projekt im Rahmen eines EU-Förderprogramms umgesetzt. Die allgemeinen Rahmenbedingungen könnten zumindest beeinflusst werden. Die Gastronomie dürfe nicht vollständig verdrängt werden. Darauf müsse geachtet werden.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer antwortet, eine Benachteiligung der Gastronomie werde gewiss nicht verfolgt. Zugleich seien bei Gaststätten- und Baugenehmigungen die einschlägigen Vorgaben zu berücksichtigen.

Hr. Frohschammer ergänzt, lediglich die Stellplatzsatzung biete in gewisser Weise eine Steuerungsmöglichkeit. Ansonsten erlasse die Bundesrepublik Deutschland bzw. der Freistaat Bayern die baurechtlichen Vorschriften.

Beschluss:

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

zu 4 Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 29I/VI - Schule am Sallerner Berg
- Öffentl. Auslegung § 3 Abs.2 BauGB
Vorlage: VO/21/18446/61

Diskussion:

Hr. Stadtrat Thurow bemerkt, Lastwägen führen leider von der Chamer Straße zur Ostpreußen Straße. Schon früher seien hier vermehrt Kontrollen gefordert worden. Genauso sollten die Bauunternehmen vertraglich zur Nutzung der passenden Zufahrten verpflichtet werden. Auf die Situation müsse reagiert werden.

Er erkundigt sich, ob ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt werde. Des Weiteren interessiere ihn der derzeitige Stand im Hinblick auf das Baustellenmanagement. Vor allem will er wissen, wie die Sicherheit bei der Herstellung der Baustraße gewährleistet werde. Offenbar habe es schon Kollisionen zwischen Bauunternehmen und Fußgängern/-innen gegeben. Ferner verkehre in dem Gebiet nach wie vor ein Gelenkbus. Die örtliche Bürgerinitiative habe daraufhin die Regensburger Verkehrsverbund GmbH (RVV) oder die das Stadtwerk.Mobilität GmbH (SMO) kontaktiert. Den Betrieben sei das Gutachten zu den Bodenverhältnissen unbekannt gewesen. Dazu sollten bitte nähere Erläuterungen erfolgen.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer antwortet, grundsätzlich wisse die SMO von den gutachterlichen Erkenntnissen. Ein einzelner Gelenkbus werde morgens für die Schülerbeförderung eingesetzt. Das sei wahrscheinlich unproblematisch. Die Bürgerinitiative habe hierzu ein Schreiben erhalten.

Fr. Schimpfermann bestätigt, über das Gutachten sei mit den Verantwortlichen der SMO geredet worden.

Sie berichtet, inzwischen sei für den ersten Bauabschnitt ein Konzept entwickelt worden. Demnach könne auf der Baustraße der gesamte Schwerlastverkehr für die Abbruch- und Bauarbeiten abgewickelt werden. Die weiteren Straßen würden nur für die restlichen Fahrzeuge unter Beachtung der vorhandenen Tonnagebeschränkung gebraucht. Die Vereinbarungen mit den Bauunternehmen würden entsprechend ausgestaltet. Für die Baustellenlogistik sei übrigens ein extra Büro beauftragt worden. Dieses nehme stichprobenartige Kontrollen vor.

Hr. Hermann bestätigt, ein Büro für Baustellenlogistik und Management sei hinzugezogen worden. Dieses habe sich mit der Nutzung der Baustraße sowie den Sicherungsmaßnahmen auseinandergesetzt. Derzeit finde die letzte Abstimmung statt. Das Umweltamt müsse z. B. noch die nächtliche Verwendung von Blinklichtern beurteilen. Denn Ampelanlagen seien eingeplant. Bezüglich der Kreuzungspunkte werde außerdem eng mit dem Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr zusammengearbeitet. Er kündigt an, letztlich könnten der komplette Baustellenverkehr und die Schülerwege getrennt werden.

Weitere Beweissicherungen seien vermutlich nicht vonnöten. Denn der gesamte Schwerlastverkehr werde über die Baustraße geführt. Lediglich Fahrzeuge unter fünf Tonnen würden das bestehende Straßennetz befahren. Wenngleich diesen ebenfalls der Gebrauch der Baustraße empfohlen werde.

Er bekräftigt, das Fachbüro kontrolliere die Baufahrzeuge. Dafür gebe es zwei Punkte bei der Baustelleneinrichtung. Jedoch habe die Überwachung auch Grenzen. Eine Lkw-Fahrt von der Chamer Straße zur Ostpreußen Straße lasse sich nicht von der Baustelle aus überprüfen. Hier müsse das Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr bzw. die Polizei tätig werden. Überdies werde das Verkehrskonzept in die Ausschreibung integriert. Die Firmen erhielten passende Auflagen. Zudem würden GPS-Daten zur Verfügung gestellt. Schließlich umfassten gewöhnliche Navigationssysteme die Baustraße nicht.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer schlägt vor, die Polizei solle über die geschilderten aktuellen Missstände informiert werden.

Hr. Hermann bemerkt, an die Stadtverwaltung seien bislang keine Probleme herangetragen worden. Ansonsten wären die Firmen bereits unterwiesen worden. Nun sei ohnehin die Baustraße fertiggestellt und nutzbar.

Hr. Stadtrat Teufl gibt an, der Schulstandort werde begrüßt. Gleiches gelte folglich für den Bebauungsplan.

Aufgrund der Bodenverhältnisse könne Wasser nicht versickern. Deshalb erfolge eine Einleitung in den öffentlichen Kanal. Er hinterfragt, ob trotzdem eine alternative Lösung umsetzbar sei. Überdies würden 139 Bäume gefällt. Die Neupflanzungen beliefen sich aber auf nur 78 Stück. Er will wissen, wieso die Zahlen differierten. Daneben seien Photovoltaik-Anlagen zwar eine Option, jedoch kein Muss. Er würde eine Verpflichtung bevorzugen. Immerhin handle es sich um ein städtisches Vorhaben. Daher nehme er die tatsächliche Installation an. Er hakt nach, ob die Öffnung des Schulhofes außerhalb der Schulzeiten bereits über den Bebauungsplan geregelt werde. Auf Seite 2 der Satzung sei zumindest von der Zulässigkeit außerschulischer Nutzungen zu lesen.

Fr. Stadträtin Maria Simon erinnert, die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen habe in der Vergangenheit einen Bericht über die Öffnung von Schulhöfen beantragt gehabt. In diesem Zusammenhang sei auf Maßgaben in Bebauungsplänen verwiesen worden. Hier werde die Thematik nun aufgegriffen. Demnach müsste die Nutzung des Schulhofes bzw. der Sportanlagen außerhalb der Schulzeiten möglich sei. Kinder sollten in ihrer Freizeit durchaus die Möglichkeit haben, diese Örtlichkeiten aufzusuchen.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer erklärt, generell müsse nicht unbedingt über einen Bebauungsplan agiert werden. Doch manchmal seien Vorgaben aufgrund des Lärmschutzes erforderlich. Das sei beispielsweise im Hinblick auf den Neubau der FOS/BOS der Fall gewesen. Die Gegebenheiten seien stets unterschiedlich. Dementsprechend situationsgerecht müsste vorgegangen werden. Vorliegend sei eine außerschulische Nutzung realisierbar.

Fr. Flemmig fügt an, eine Versickerung sei nicht ohne Weiteres zu verwirklichen. Jedoch solle zumindest durch eine Dachbegrünung das Regenwasser möglichst schonend abgegeben werden. Mehr sei in diesem Zusammenhang nicht machbar.

Im Moment stehe die Zahl der zu entfernenden Bäume nicht abschließend fest. Die Details würden im Baugenehmigungsverfahren geklärt.

Während der normalen Betriebszeit von 06:00 Uhr bis 21:30 Uhr sei eine außerschulische Inanspruchnahme erlaubt. Allerdings seien Sportturniere, Sportfeste, außerschulische Veranstaltungen, Vereinsfeiern etc. lediglich an 18 Kalendertagen durchführbar. Andernfalls würden die Lärmwerte nicht eingehalten. Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen wären notwendig.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer vermutet, nur 78 Bäume fielen unter die Baumschutzverordnung. Deshalb sei diese Menge neu zu pflanzen.

Fr. Flemmig wiederholt, die exakte Anzahl der zu fällenden Bäume sei bislang unbekannt. Nach deren Kenntnis würden Ersatzpflanzungen bestimmt.

Hr. Stadtrat Suttner äußert, die ÖDP-Stadtratsfraktion lehne den Bebauungsplan weiterhin ab. Der Standort sei schlichtweg falsch.

Das Schulweg-Konzept habe überprüft werden sollen. Das sei bei einer Ortsbegehung zugesagt worden. Er forscht nach, ob sich inzwischen Änderungen ergeben hätten.

Darüber hinaus erkundigt er sich, ob fossile Energien ausgeschlossen würden. Solche sollten nicht mehr zum Einsatz kommen.

Zuletzt interessiert ihn, ob neue Kostenberechnungen vorlägen. Schließlich seien Preissteigerungen üblich und Mehrungen immer häufiger der Fall.

Hr. Hermann entgegnet, die Wege der Schüler/-innen und der Baufahrzeuge seien getrennt worden. Das Kreuzen der Baustellenstraße werde sicher gestaltet. Wenngleich ein Queren auf den unmittelbaren Schulwegen nicht nötig sei. Ein Konzept sei erarbeitet worden.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer fügt hinzu, die Kinder nutzten dennoch diese Wege. Deshalb seien alle Optionen betrachtet worden.

Hr. Hermann fährt fort, in der Ostpreußen Straße/Ecke Aussiger Straße ende die Baustellenstraße im öffentlichen Verkehrsnetz. Für diesen Punkt werde noch gemeinsam mit dem Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr eine Lösung gesucht. Vorschläge wie etwa ein Zebrastreifen oder eine Ampelanlage würden näher beleuchtet. Den Kindern aus der Ostpreußen Straße werde ebenso die notwendige Sicherheit geboten.

Für den Schulbau sei eine Wärmepumpen- sowie eine große Photovoltaik-Anlage geplant. Mittels der Dämmung würden zudem Werte erreicht, die sich einem Passivhausstandard näherten.

Die Kosten seien nach wie vor aktuell. Diese würden im Zuge der Anmeldung für das Investitionsprogramm anhand der Indexsteigerung fortgeschrieben. Sonstige Erhöhungen seien nicht zu erwarten.

Fr. Stadträtin Freihoffer verkündet, sie bleibe bei ihrer ablehnenden Haltung. Der falsche Standort sei gewählt worden. Genauso sei die Baustraße eine überflüssige Investition. Die Mittel hätten besser für anderes eingesetzt werden sollen.

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

1. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 29I/ VI, Schule am Sallerner Berg, ist in seiner Fassung vom 10.03.2022 mit seiner Begründung einschließlich Umweltbericht und den wesentlichen vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.
2. 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: Stadtratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen, ÖDP,
Frau Stadträtin Freihoffer

**zu 5 Bebauungsplan Nr. 257 - Gallingkofen Ost - Erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a
Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB)
Vorlage: VO/22/18757/61**

Diskussion:

Hr. Stadtrat Teufl merkt an, der Bebauungsplan werde nach wie vor kritisch betrachtet. Die Höhe der Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie dürfe die Attika der Außenwände um max. 0,3 m überschreiten. Das sei § 12 Abs. 5 der Satzung zu entnehmen. Andererseits seien Walm- und Satteldächer zugelassen. Er fragt, wie diese Bestimmungen zusammenpassen. Eventuell sei ein Teil veraltet. Vermutlich seien die Dachformen ein Wunsch des Grundstückseigentümers. Doch die Ausgestaltungen seien bei der Nutzung von Photovoltaik-Anlagen ungünstiger als ein Flachdach. Außerdem vermisse er eine Pflicht zur Anbringung von Photovoltaik-Anlagen. Wie immer handle es sich nur um eine Option.

Des Weiteren sei eine Versickerung nicht zulässig. Dazu bitte er um nähere Erläuterungen. Natürlich sei ein Wasserschutzgebiet vorhanden. Allerdings falle Regen seit jeher auf das Grundstück. Ein Umweg über ein Dach sowie ein Fallrohr verändere seiner Ansicht nach die Situation nicht wesentlich.

Allgemein sei die Inhomogenität des Bebauungsplanes schwierig. Gleiches gelte für die enorm hohe Schallbelastung in den oberen Stockwerken. Diesbezüglich seien bauliche Lösungen über Laubengänge denkbar.

Hr. Stadtrat Eberwein sagt, bedauerlicherweise sei es zu Verzögerungen gekommen. Er hoffe nun auf einen Abschluss des Verfahrens im Jahr 2022. Die grundlegenden Inhalte seien bekannt und bereits debattiert worden.

Fr. Stadträtin Freihoffer erinnert, sie habe sich gegen diesen Bebauungsplan ausgesprochen. Denn leider fehle eine verpflichtende Regelung zu Photovoltaik-Anlagen. Dieser Aspekt müsse dringend überdacht werden. Insbesondere in Zusammenhang mit der sich verschärfenden Situation der Energieversorgung sei dies vonnöten. Außerdem seien bei allen Neubaugebieten moderne Verkehrskonzepte unerlässlich.

Hr. Stadtrat Suttner pflichtet bei, ihm missfielen die Planungen ebenfalls. Seine Äußerungen zum letzten Entwurf hätten weiterhin Gültigkeit. Vor allem werde die Erschließung über Tiefgaragen anstatt über Quartiersgaragen geregelt. Das sei schade. Zudem würden neben dem Geschosswohnungsbau auch Einzelhäuser vorgesehen. Das sei im Hinblick auf ein Flächensparen schwierig.

Im Übrigen werde unter TOP 9 das Entwicklungskonzept für die Region Regensburg behandelt. Der Bebauungsplan widerspreche den Maßgaben. Künftige Siedlungsentwicklung solle sich verstärkt an den Hauptachsen des SPNV und des ÖPNV orientieren. Die Stadtbahn fahre jedoch nicht in Gallingkofen. Ein Bahnhalt sei ziemlich entfernt. Die Bewohner/-innen seien also von Anfang an auf ein Auto angewiesen. Das sei eine Fehlplanung. Generell werde die Stadtbahn bislang zu wenig berücksichtigt bei der Stadtplanung. Das müsse sich wandeln.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer erklärt, es könnten nicht ausschließlich Wohngebiete entlang der Bahntrassen geschaffen werden. Dort seien gar nicht ausreichend Flächen vorhanden. Zudem würden die Innenentwicklung bzw. Lückenschlüsse vor der Außenentwicklung betrieben. Auf dem begrenzten Stadtgebiet seien daher die sich bietenden Chancen zu ergreifen. In der Region sei eher ein Bezug zu den Bahntrassen realisierbar. Außerdem handle es sich vorliegend um keine städtischen Flächen.

Fr. Stadträtin Maria Simon sagt, der frühere § 21 habe sich auf das Wasserschutzgebiet bezogen. Dieser sei offenbar ersatzlos gestrichen worden. Sie interessieren die Gründe hierfür.

Fr. Schimpfermann erörtert, gesammeltes Niederschlagswasser von Hoch- oder befestigten Flächen enthalte Verschmutzungen. Damit müsse anders umgegangen werden als mit Regenwasser, das direkt auf eine Wiesenfläche treffe.

Ferner seien fast alle Entwicklungsflächen mit gewissen Arten von Lärm konfrontiert. Ruhige Bereiche für eine Bebauung existierten kaum mehr. Mittels der Festsetzungen würden trotzdem gute Wohnverhältnisse angestrebt. Die Immissionsschutzwerte würden selbstredend beachtet. So könne beispielsweise mithilfe bestimmter Grundrisse oder baulicher Gegebenheiten am Gebäude agiert werden.

Sie verweist, im Zuge der Wohnbauoffensive seien Maßnahmen zur Erfüllung des Wohnraumbedarfs aufgezeigt worden. Eine Entwicklung sei nicht nur entlang der künftigen Stadtbahntrasse durchführbar. In diesem Umfeld existierten zu wenig Flächen. Nichtsdestotrotz würden Siedlungsschwerpunkte mit Blick auf die Stadtbahn anders diskutiert. Verdichtungen müssten stattfinden. Das schließe aber eine Entwicklung andernorts nicht aus. Überdies sei eine Busanbindung ebenso denkbar. Es müsse sich nicht zwangsläufig um schienengebundene Verkehrsmittel handeln.

Zudem dürfe sich nicht auf den Geschosswohnungsbau beschränkt werden. Sondern der Nachfrage nach Einfamilienhäusern müsse genauso nachgekommen werden. Diese würden zumindest in verdichteter Form geplant. In Anbetracht der Umgebung werde hierüber individuell entschieden.

Fr. Flemmig fügt an, über den Bebauungsplan sei bereits geredet worden. In die Unterlagen seien lediglich nochmals geringe Änderungen eingearbeitet worden. Das Verfahren habe ein externes Büro betreut. Leider sei bei der Übertragung der Anforderungen des Umweltamtes zur Schallschutzbebauung ein Fehler passiert. Dieser sei nun korrigiert worden. Daneben seien einige nachrichtliche Anmerkungen eingepflegt worden. So habe etwa das Bauordnungsamt auf Probleme bei Terrassenüberdachungen aufmerksam gemacht. Bei den Dachneigungen seien jedoch keine Anpassungen vorgenommen worden. Lediglich die Möglichkeit von Dachgauben sei integriert worden.

Auf das Wasserschutzgebiet werde unter Hinweise dezidiert eingegangen. Deswegen sei der ursprüngliche § 21 gestrichen worden.

Hr. Stadtrat Thurow lobt, der Bebauungsplan sei gelungen. Der Lückenschluss passe gut in die Siedlungsstruktur im Stadtnorden.

Hr. Stadtrat Suttner sagt, das Areal befinde sich nur teilweise innerhalb der Schutzgebietskulisse der städtischen Baumschutzverordnung. Das sei auf Seite 12 der Begründung zu lesen. Bedauerlicherweise erstrecke sich die Baumschutzverordnung tatsächlich nicht auf alle Bereiche des Stadtgebiets. Denn die Fortschreibung letzterer im Einklang mit der Stadtentwicklung sei bislang versäumt worden. Das müsse schleunigst nachgeholt werden.

Darüber hinaus seien laut dem Formblatt zum Klimavorbehalt keine Auswirkungen auf das Klima zu erwarten. Das sei nicht richtig. Zudem sei der Hinweis auf die Untersuchungen im Rahmen des Verfahrens überflüssig. Schließlich schreibe das Baurecht entsprechende Begutachtungen vor. Überdies sei die Vorsorge für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse kein Bestandteil des Klimavorbehalts. Ein nettes Lebensklima komme nicht dem Klimavorbehalt gleich. Außerdem wünsche er sich eine ausführlichere Beschreibung, inwiefern der Beschluss die Ziele des Leitbildes erfülle. Das beigefügte Formular helfe nicht bei der Abwägung und habe somit keinerlei Relevanz für die heutige Entscheidung.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer kündigt an, sie gehe nun zur Abstimmung über. Danach unterbreche sie die Sitzung von 18:27 Uhr bis 18:30 Uhr.

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

2. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 257, Gallingkofen Ost ist in seiner Fassung vom 10.03.2022 mit seiner Begründung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut öffentlich auszu-legen. Die Dauer der Auslegung und Frist zur Stellungnahme wird gemäß § 4a Abs. 3 Satz 3 BauGB auf zwei Wochen verkürzt.
2. Die erneute öffentliche Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplanes ist ortsüblich im Amtsblatt der Stadt Regensburg bekanntzumachen. In der Bekanntmachung ist darauf hinzuweisen, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen ge-macht werden können, § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB. Neben der Bekanntmachung im Amtsblatt soll auch eine Information der Öffentlichkeit über die örtliche Presse erfolgen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: mit Stimmenmehrheit
Ablehnung: Stadtratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Brücke, ÖDP

- zu 6 **79. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich Kleinfeld**
- **Entscheidung/Beiträge Öffentlichkeit § 3 Abs. 1 BauGB**
- **Entscheidung/Behörden und Träger öffentl. Belange § 4 BauGB**
- **Entscheidung öffentl. Auslegung § 3 Abs.2 BauGB**
Vorlage: VO/21/18646/61

Diskussion:

Fr. Stadträtin Maria Simon fragt, welche Planungen für die Zufahrt bestünden.

Fr. Schimpfermann erwidert, die Auskunft werde gerne nachgereicht. Bei der Änderung des Flächennutzungsplanes sei dieser Aspekt nicht von Belang.

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

1. Die während der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit i.S.v. § 3 Abs. 1 BauGB zum Entwurf der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes eingegangenen Beiträge werden gemäß dem Vorschlag der Verwaltung (siehe Bericht) behandelt.
2. Die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung (siehe Bericht) behandelt.
3. Der Entwurf der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes ist in seiner Fassung vom 10.03.2022 einschließlich seiner Begründung und den wesentlichen vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.
4. 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: einstimmig

zu 7 Einführung eines Lastenrad-Sharing - Maßnahmenbeschluss
Vorlage: VO/22/18747/61

Diskussion:

Hr. Stadtrat Dr. Rappert begrüßt, dass ein Lastenrad-Sharing eingeführt werde. Natürlich hätte man ein größeres Fahrradverleihsystem bevorzugt. Doch aus bekannten Gründen hätten die Überlegungen vorerst eingestellt werden müssen. Umso erfreulicher sei zumindest die Umsetzung dieser pragmatischen Lösung. Zudem werde die Stückzahl von 10 auf 30 erhöht. Durch das Angebot verzichteten sicherlich manche Leute auf Pkw-Fahrten. Er hoffe auf eine zügige Realisierung. Der Zeitplan sei jedenfalls ambitioniert. Immerhin solle bereits nächstes Jahr ein erster Bericht erfolgen. Folglich müsse das System heuer noch starten.

Hr. Stadtrat Rottke denkt, das Lastenrad-Sharing sei grundsätzlich sehr positiv. Allerdings unterscheide sich die Nutzergruppe durchaus von der eines üblichen Fahrradverleihsystems. Gleiches gelte für die Standorte.

Die Finanzierung solle durch Werbung erfolgen. An vielen Stellen in der Altstadt werde versucht, Werbung zu vermeiden. Das städtische Gestaltungshandbuch enthalte einige Einschränkungen. Werbung auf den Lastenrädern laufe dem durchaus zuwider. Er fragt, was der Grund für diese Vorgehensweise sei. Womöglich brächten andere Personen an ihren Fahrzeugen künftig ebenfalls Werbung an. Im Übrigen verliere das Lastenrad-Sharing an Nutzen, falls in der Altstadt das Radfahren verboten werde.

Fr. Stadträtin Maria Simon sagt, die Steigerung auf 30 Fahrräder sei eine Verbesserung. Dennoch sei das Lastenrad-Sharing nicht vergleichbar mit dem früher angedachten Fahrradverleihsystem.

Ferner werde mit der Vermarktung von Werbeflächen begonnen. Auch bei Parkhäusern sei dies eine Option. Hier könnten ebenso Einnahmen über Werbeflächen generiert werden. Bestimmt ersetze das Lastenrad-Sharing viele Autofahrten. Die Verwirklichung sei sogar relativ preiswert. Für den motorisierten Individualverkehr würden in der Regel weitaus mehr Mittel ausgegeben. Eine Gegenüberstellung der Aufwendungen wäre interessant.

Fr. Stadträtin Freihoffer äußert, das Lastenrad-Sharing sei sinnvoll. Varianten mit und ohne bauliche Stationen würden beschrieben. Ersteres sei wirtschaftlich nicht darstellbar. Die Fahrräder könnten also überall abgestellt werden und müssten entsprechend eingesammelt werden. Dadurch würden zusätzliche Fahrten und Umweltbelastungen erzeugt. Die Situation sei dann ähnlich wie bei den E-Scootern. Sie forscht nach, inwieweit dieser Aspekt betrachtet worden sei.

Die Kosten beliefen sich auf 60.000 Euro pro Betriebsjahr bei 30 Lastenrädern. Je Fahrrad ergebe sich also ein jährlicher Betrag von 2.000 Euro. Das entspreche vermutlich dem Aufwand für den Unterhalt. Sie will wissen, ob für die Anschaffung weitere Ausgaben hinzukämen. Darüber hinaus sei der Betrieb für die Stadt Regensburg nicht wirtschaftlich darstellbar. Für Privatunternehmen sei dies offenbar keine Schwierigkeit.

Des Weiteren bestehe kein Konflikt mit Art. 107 Abs. 1 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Denn die zugehörige Leistung des Dienstleiters werde marktkonform vergeben. Ihrem Verständnis nach sei städtische Zuzahlung trotzdem eine Subvention. Hierzu sollten bitte genauere Erläuterungen erfolgen.

Hr. Stadtrat Suttner teilt mit, das Lastenrad-Sharing sei dringend notwendig und zweckmäßig. Nichtsdestotrotz finde er die Abkehr von ursprünglichen Fahrradverleihsystem bedauerlich. Er nimmt an, die Räder würde nicht mit einem Lastwagen abgeholt und weitertransportiert. Sondern Mitarbeitende des Dienstleiters radelten zur Werkstatt oder Ladestation. Darüber hinaus würde er eine Kooperation mit einem Regensburger Fahrradgeschäft gut finden. Er will wissen, ob das beihilferechtlich möglich sei. Andernfalls entstehe womöglich

eine Konkurrenzsituation. Er eruiert, ob diesbezüglich Probleme bei der beihilferechtlichen Beurteilung denkbar seien.

Fr. Stadträtin Maria Simon bekräftigt, in Regensburg existierten bereits andere Verleihsysteme. Sie interessiert, wie sich die Offerten zueinander verhielten.

Hr. Stadtrat Brucker gibt bekannt, er lehne den Beschlussvorschlag ab. Denn von Anfang an sei ein negatives Saldo zu erwarten. Daneben werde vermutlich nur eine bestimmte Klientel bedient. Dieses lebe hauptsächlich in Stadtamhof und in der Innenstadt. Doch auch in anderen Stadtteilen – z. B. in Keilberg oder in der Konradsiedlung – herrsche eine große Nachfrage vor.

Fr. Stadträtin Freihoffer überlegt, in den Stadtteilen könnten entsprechende Einrichtungen bei Wohnanlagen angeregt werden. Sie fasst nach, ob hierüber schon einmal nachgedacht worden sei.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer legt dar, laut einer Marktanalyse sei ein eigenwirtschaftlicher Betrieb in diesem Umfang voraussichtlich nicht möglich. Das gelte auch für ein Privatunternehmen. Sonst wäre ein solches System wahrscheinlich längst etabliert worden. Nur unter diesen Umständen sei die Bezuschussung machbar. Schließlich könnten Marktteilnehmer/-innen nicht einfach so finanziell unterstützt werden. Eine Wettbewerbsverzerrung dürfe nicht geschehen.

Fr. Schimpfermann ergänzt, zunächst solle über 24 Monate hinweg eine Testphase abgewickelt werden. Die Funktionalität werde sodann evaluiert. Bei Bedarf könne nachgesteuert werden.

Mithilfe der Marktanalyse seien 2.000 Euro als jährliches Defizit ermittelt worden. Die Hälfte solle aus dem städtischen Haushalt getragen werden. Der Restbetrag solle über Einnahmen aus Werbung oder Sponsoring aufgefangen werden. Das Vorgehen sei intern intensiv debattiert worden. Insbesondere in der Altstadt werde sehr rigoros mit Werbung umgegangen. Andererseits werde eine Abstimmung mit der Stadtverwaltung sichergestellt. Ein Bezug zur Mobilität sei denkbar. Die Werbung dürfe jedenfalls nicht ohne Weiteres frei gewählt werden. Insofern komme bestimmt ansprechende und sinnvolle Werbung zum Einsatz. Übrigens werde die Stückzahl auf 30 erhöht, um mitunter andere Stadtteile bedienen zu können. Über die Notwendigkeit von Stationen habe man sich viele Gedanken gemacht. Die Systeme unterschieden sich grundlegend und böten gleichsam Vor- und Nachteile. Bewerber könnten sich bereits ansässige Betreiber/-innen ebenfalls. Ein nationales Ausschreibungsverfahren werde durchgeführt.

Fr. Flemmig bestätigt, die Lastenräder sollten im Stadtgebiet verteilt werden. Mitnichten würden nur Stadtamhof oder die Innenstadt bedacht.

Für den Bau von Dockingstationen müsse in den Boden eingegriffen werden. In der Regel würden zudem Lademöglichkeiten vorgehalten. Der Aufwand sei für eine Testphase von zwei Jahren zu groß. Wahrscheinlich würden die Fahrräder an festen Standorten platziert. Im Idealfall würden die Fahrräder wieder zum Entnahmeort zurückgebracht. Das werde aber natürlich nicht immer zutreffen.

Fr. Stadträtin Opitz bemerkt, eventuell reichten die Einkünfte aus dem Sponsoring nicht aus. Sie eruiert, was dann passiere. Insbesondere interessiert sie, ob die Stadt Regensburg dann mehr bezahlen müsse.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer erwidert, die tatsächliche Entwicklung bleibe abzuwarten. Die Situation werde beobachtet. Nach der Testphase werde ein Bericht sowie ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorgelegt. Die Summen seien außerdem nicht existenzgefährdend.

Hr. Stadtrat Suttner meint, der Verzicht auf Stationen sei nachvollziehbar. Für die Ausleihe sei mutmaßlich eine App erforderlich. Hier könnten Preisunterschiede bei der Rückgabe programmiert werden. Eine Nähe zum Entnahmeort könne mit günstigeren Konditionen verknüpft werden. Die App biete gewiss regulatorische Möglichkeiten.

Hr. Stadtrat Rottke fügt an, einerseits gebe es Free-Floating-Systeme. Hier könnten die Geräte überall abgestellt werden. Bei den E-Scootern werde diese Methode meistens angewandt. Andererseits könnten Fahrzeuge mit speziellen Parkplätzen gekoppelt werden. Das sei bei den ersten Car-Sharing-Modellen so gewesen. Offenbar seien Markierungsarbeiten erforderlich. Solche machten nur in Anbetracht fester Abstellflächen einen Sinn. Dafür würde er erheblich plädieren.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer pflichtet bei, feste Stellplätze – jedoch ohne bauliche Elemente – sollten verwirklicht werden.

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt, gemäß der Sachverhaltsdarstellung und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel ein Vermietungssystem mit Lastenpedelecs einzuführen.

Die Verwaltung legt bis Ende 2023 einen Bericht über die Erfahrungen aus dem Betrieb vor, inklusive einer Empfehlung für das weitere Vorgehen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: mit Stimmenmehrheit

Ablehnung: Herr Stadtrat Brucker

zu 8 **Vereinbarung über die Planung und Bau eines Wendehammers am westlichen Ende der Budapester Straße**
 Maßnahmenbeschluss
 Vorlage: VO/22/18768/65

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Bayernhafen GmbH & Co. KG (bayernhafen) die als Entwurf beiliegende Planungs- und Bauvereinbarung über die Errichtung eines Wendehammers am westlichen Ende der Budapester Straße abzuschließen. Dabei wird die Verwaltung ermächtigt, evtl. noch erforderliche textliche oder inhaltliche Änderungen / Ergänzungen vorzunehmen, die den grundsätzlichen Inhalt des Vertrages nicht berühren.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

Diskussion:

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer teilt mit, alle Stadtratsmitglieder seien eingeladen, sich in den Arbeitsgruppen einzubringen.

Hr. Stadtrat Teufl äußert, die Leitprojekte umfassten spannende Aspekte. So seien etwa ein standardisierter Kriterienkatalog für die Baulandentwicklung oder die Grundstücksvermarktungen im Landkreis interessant. Hierbei sei vor allem die Berücksichtigung der Nachhaltigkeit sehr positiv. Zudem erschienen ihm die sonstigen Projekte ebenso vorteilhaft. Jedoch vermisse er ein wirkliches Monitoring. Lediglich Ende des Jahres solle nochmals eine Zusammenkunft stattfinden. Weiteres werde nicht festgelegt. Im Hinblick auf das Klima solle über vier Jahre hinweg bloß ein Fahrplan ausgearbeitet werden. Konkrete Maßnahmen zur Umsetzung würden kaum definiert. Das sei zu wenig. Denn Handlungsbedarf bestehe unverkennbar. Sowohl Erfolge als auch Misserfolge müssten messbar sein.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer erwidert, der Regionalentwicklungsplan diene dazu, Ziele und Zeithorizonte zu bestimmen. Die beteiligten Gebietskörperschaften kooperierten in diesem Sinne. In den Arbeitsgruppen werde Näheres besprochen und entwickelt. Daran könne jederzeit mitgewirkt werden. Ansonsten bleibe es den einzelnen Kommunen unbenommen, schneller zu agieren.

Hr. Stadtrat Teufl bemerkt, mit dem Titel „Leitprojekt“ verbinde er durchaus ein konkretes Tun. Es solle nicht zu viel Zeit für die Erstellung von Papieren verschwendet werden. Vielmehr müsse die Tatkraft in spezielle Maßnahmen fließen. Das betreffe z. B. den Bereich der Energieeffizienz. Gerne bringe er sich in der Arbeitsgruppe ein.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer resümiert, im Leitprojekt 3 mache Herr Stadtrat Teufl mit.

Fr. Stadträtin Freihoffer sagt, die Ausführungen seien begrüßenswert. Wenngleich vieles idealisiert werde. Aber Ideale dürften natürlich existieren. Entscheidender sei ohnehin die Verwirklichung von Maßnahmen. Manches sei ziemlich schwammig formuliert. Ein Beispiel dafür sei der Satz „Der Verbrauch von Flächen soll auf ein verträgliches Maß reduziert werden.“ Der Begriff „verträglich“ müsse präzisiert werden. Der Flächenfraß sei nämlich ein großes Problem. Für die bauliche Konzentration gebe es nun einmal Grenzen. Grund und Boden seien nicht vermehrbar.

Überdies solle der Güterverkehr auf der Schiene gestärkt werden. Das sei zweifellos richtig. Allerdings vermisse sie genauere Überlegungen zur Umsetzung. Aktuelle Planungen gingen auf die veraltete Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg zurück. Die Vorhaben müssten auf den Prüfstand gestellt werden. Dazu gehöre z. B. der Bau der Sallerner Regenbrücke. Das Potenzial einer Verkehrsverlagerung innerhalb der nächsten 10 oder 15 Jahre müsse betrachtet werden. Das betreffe sowohl den Güterverkehr als auch den Pendlerverkehr. Überdimensionierte Straßenplanungen seien dann hinfällig.

Zudem müssten größere Bevölkerungsteile für den Natur- und Umweltschutz sensibilisiert werden. Die Abfalltrennung funktioniere schlecht. Das sei an öffentlichen Sammelstellen sichtbar. Sie hinterfragt, wie die Leute besser erreicht werden könnten. Der Themenbereich könne etwa bei Bürgerversammlungen beständig angesprochen werden.

Des Weiteren dürfe man nicht in eine Abhängigkeit von der Technik geraten. Das gelte vor allem im Hinblick auf die Digitalisierung und Smart City. Anfang des Jahres sei der Strom in einigen Stadtteilen ausgefallen. Elektrische Garten- oder Garagentore ließen sich nicht mehr öffnen. Manches sei einfach zu viel des Guten. Das müsse bedacht werden. Außerdem sei

bei den Smart-City-Konzepten das Gefahrenpotential bezüglich des Datenschutzes kaum bewusst. Jeder vernetzte Bereich brauche eigentlich ein eigenes Datenschutzkonzept. Im Übrigen finde sie das Kulturfestival sehr erfreulich. Bei solchen Events müsse unbedingt eine umweltfreundliche Anreise mit Bus, Bahn und Fahrrad thematisiert werden.

Hr. Stadtrat Suttner denkt, das Exposé sei schön formuliert. Allerdings dränge die Zeit. Konkrete Maßnahmen und ein Umdenken seien vonnöten. Gewiss sei die Förderung des ÖPNV sowie des Nahverkehrs aufgegriffen worden. Andererseits solle die Weiterentwicklung des Straßennetzes nicht vernachlässigt werden. Letztendlich werde keine klare Position bezogen. Genauso fehlten eindeutige Ziele in absehbarer Zeit sowie ein Monitoring. Er möchte wissen, wie das Konzept in der täglichen Verwaltungsarbeit einfließe. Er hakt nach, inwiefern sich sinnvolle Ziele und ggf. Konsequenzen bei Nichterfüllung ableiten ließen. Ohne derartige Inhalte besitze das Konzept keinen Mehrwert.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert erklärt, die realistischen Möglichkeiten eines solchen Entwicklungskonzeptes seien zu bedenken. Die Stadt Regensburg agiere nicht allein. Sondern es handle sich um ein gemeinsames Projekt mit dem Landkreis Regensburg sowie den Landkreisgemeinden. Die Bestrebungen müssten schlussendlich für alle vertretbar sein. Die Kooperation und die Entwicklung von 14 Leitprojekten sei achtbar. In wichtigen Belangen werde dadurch einheitlich verfahren. Nichtsdestotrotz könne die Stadt Regensburg ehrgeiziger vorgehen. Gerade in den Bereichen Verkehr und Klima werde sowieso bereits vieles unternommen.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer bekräftigt, das Entwicklungskonzept bedeute keine Beschränkung. Die Stadt Regensburg könne dennoch Mehr leisten. Zugleich sei die Gesamtschau gewinnbringend. Jedoch differierten die Gegebenheiten und die Anforderungen in den Landkreisgemeinden nun einmal. Trotzdem seien zumindest 14 Leitprojekte ausgearbeitet worden.

Hr. Sedlmeier ergänzt, das Entwicklungskonzept sei der Startschuss für eine bessere Zusammenarbeit mit dem Umland. Hierzu zählten übrigens nicht nur die Gemeinden des Landkreises Regensburg. Daneben hätten sich zusätzlich fünf Kommunen mit intensiven Verknüpfungen zu Regensburg eingebracht. Dazu zählten z. B. Maxhütte-Haidhof, Teublitz oder Bad Abbach. Zur Abgrenzung sei in erster Linie die Arbeitsplatzpendlerverflechtung herangezogen worden.

Im weiteren Verlauf entschieden die Arbeitsgruppen über die Geschwindigkeit und den Umfang bei der Realisierung der Leitprojekte. Die Weiterentwicklung geschehe in naher Zukunft sicher mit unterschiedlichen Tempi. Je nach Engagement und Initiative innerhalb der Arbeitsgruppen würden einzelne Maßnahmen weitergeführt.

Für bestimmte Projekte seien bereits verantwortliche Paten gefunden worden. Für andere Bereiche gestalte sich dies schwieriger. Darüber hinaus könnten schon während der Anfertigung des Fahrplans bestimmte Maßnahmen initiiert werden. Die aktuellen Debatten über die Standorte von Windkraftträdern oder die Installationspflicht von Photovoltaik-Anlagen zeigten die Konfliktlinien auf. Gemeinsam mit Bürgermeister/-innen sollten Strategien entwickelt werden. Diese sollten einen beiderseitigen Vorteil bringen. Andererseits seien etwa auch Modelle einer finanziellen Beteiligung der Stadt Regensburg in Bezug auf Ausgleichflächen denkbar. Der Prozess verlange schlussendlich ein Austarieren und eine Rücksichtnahme. Er kündigt an, Einladungen für die Projektgruppen würden nochmals verschickt. Er würde sich über eine rege Teilnahme freuen. Das würde auf jeden Fall zu einem besseren Zusammengehörigkeitsgefühl beitragen.

Die Mobilität werde derzeit in einem umfangreichen Verfahren behandelt. Dabei würden alle Verkehrsträger eingebunden. Federführend sei die Regierung der Oberpfalz tätig.

Hr. Stadtrat Suttner gibt bekannt, er werde sich beteiligen. Die Mitwirkung sehe er sogar als Pflicht an. Trotzdem sei der Verzicht auf die Festschreibung konkreter Ziele eine vertane Chance. Doch er lasse sich gerne vom weiteren Ablauf überraschen.

Hr. Stadtrat Riepl lobt, das gemeinschaftliche Konzept sei eine gute Leistung. Für die Weiterentwicklung sei ein mehrheitlicher Konsens anzustreben. Das Veto einer einzelnen Kommune dürfe keine Vorhaben verhindern.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer verweist, die Gemeinden besäßen Planungshoheit auf ihrem Gebiet. Insofern könnten Maßnahmen, z. B. der Bau von Straßen, nicht erzwungen werden.

Hr. Stadtrat Riepl glaubt, die Kommunen müssten vom Nutzen überzeugt werden. Letztendlich entscheide dann die Mehrheit.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer entgegnet, Überzeugungsarbeit werde ohnehin geleistet. Dennoch seien gegensätzliche Meinungen nicht ausschließbar. Zur Mobilität finde übrigens ein gesonderter, moderierter Beteiligungsprozess statt.

Hr. Stadtrat Riepl erörtert, die Kommunen stünden untereinander in Konkurrenz. Das gelte besonders in Bezug auf die Ansiedlung von Gewerbe und Arbeitsplätzen. Dementsprechend werde fremdes Vorankommen durchaus blockiert.

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

1. Das vorliegende Regionale Entwicklungskonzept wird als Grundlage für die Umsetzung der definierten 14 Leitprojekte beschlossen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Landkreis Regensburg sowie den beteiligten Gemeinden in einem kooperativen Prozess die Umsetzung der 14 Leitprojekte voranzutreiben. Bei Bedarf sind dafür eigene Maßnahmenbeschlüsse zu fassen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: mit Stimmenmehrheit
Ablehnung: Stadtratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen, ÖDP

zu 10 Versorgung des öffentlichen Raums mit Toiletten im Stadtgebiet Regensburg
Vorlage: VO/22/18679/61

Diskussion:

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer kündigt an, der Beschlussvorschlag müsse angepasst werden. Die Beschlussziffer 2 erhalte folgenden Wortlaut: „Die Stadt Regensburg prüft, wie das Konzept "Nette Toilette" auf alle Stadtteile ausgeweitet werden kann. Soweit an einem Bedarfsstandort der festgestellte Bedarf über das Konzept „Nette Toilette“ auf Dauer sicherzustellen ist, ist von der Realisierung einer ortsfesten Anlage abzusehen.“ Des Weiteren würden die Beschlussziffern 6, 7, 8 und 9 gestrichen.

Sie erklärt, eine Lösung über das Konzept „Nette Toilette“ habe Vorrang vor einer Baumaßnahme. Daneben seien die zu entfernenden Beschlussziffern nicht mit dem Sachverhalt vereinbar. Dieser umfasse z. B. keine konkreten Festlegungen zu den Öffnungszeiten oder etwaigen Gebühren. Es werde zunächst lediglich eine Schließung ab 22 Uhr vorgeschlagen. Ein abweichender, punktueller Bedarf solle geprüft werden. Die Benutzung sei außerdem kostenlos. Aktuell sei einzig die Toilette beim Interims-ZOB mit einem Entgelt verknüpft. Dies sei auf Anraten der Polizei und des Drugstop Drogenhilfe Regensburg e. V. geschehen. Die Regelung solle evaluiert werden. Überdies werde über die Reinigung zu einem späteren Zeitpunkt entschieden. Denn zuerst würden WC-Anlagen mit personeller und automatischer Reinigung verglichen. Übrigens habe zudem die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen einen Änderungsantrag eingebracht.

Abschließend teilt sie mit, die Tagesordnungspunkte 10 und 11 sollten gemeinsamen beraten werden. Die Petition beziehe sich ebenfalls auf die Errichtung von WC-Anlagen. Sie hält fest, dagegen werde kein Widerspruch erhoben.

Fr. Stadträtin Maria Simon vermutet, die Petition sei ausschlaggebend gewesen für die Beschlussvorlage der Verwaltung. Sie stellt den beiliegenden Änderungsantrag vor. Hier müsse bei Ziffer 1 allerdings der erste, fettgedruckte Satz gestrichen werden.

Trotz der soeben vorgetragenen Aktualisierung werde an allen Punkten festgehalten. Damit werde immerhin eine bestimmte Richtung vorgegeben. Im Übrigen werde die Überarbeitung der Beschlussziffer 2 begrüßt. Insgesamt sei Beschlussziffer 4 enorm wichtig. Mobile Toiletten als Sofortmaßnahme seien unerlässlich. Sie nimmt an, diese stünden im Sommer zur Verfügung.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer widerspricht, die Petition sei nicht Anlass für den heutigen Tagesordnungspunkt 10 gewesen. Sondern die Stadtverwaltung beschäftige sich seit längerem mit der Thematik. Eine ausreichende Versorgung mit öffentlichen Toiletten werde von allen Seiten gewünscht.

Fr. Schimpfermann ergänzt, eine endgültige Entscheidung zur Fortführung in Eigenregie sei zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht. Sondern die Kosten der verschiedenen Modelle sollten unbedingt gegenübergestellt werden. Bislang wisse man nicht, welche Methode tatsächlich günstiger sei. Letztendlich müsse aber auch nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten gehandelt werden. Gleiches gelte für eine 24-Stunden-Öffnung der WC-Anlagen. Diese verursache gewisse Kosten. Kontrollen und Reinigungen seien vonnöten. Doch nicht an allen Standorten herrsche eine durchgehende Nachfrage. Eine sorgfältige Erwägung müsse daher stattfinden. Nichtsdestotrotz sei die Zielrichtung bewusst und werde soweit als möglich einfließen. Sie bestätigt, in der Innenstadt sollten die mobilen Anlagen in diesem Sommer installiert werden.

Hr. Stadtrat Thurow erinnert, den Bau der Toilettenanlage an der Müllerstraße habe die Stadtratsfraktion Brücke abgelehnt. Dafür seien viel zu hohe Ausgaben veranschlagt worden. Glücklicherweise hätten die Planungen inzwischen sowieso eingestellt werden müssen. Ur-

sächlich seien die Kosten als auch der Standort gewesen. Dennoch werde natürlich der Bedarf an öffentlichen Toiletten gesehen. Die von der Oberbürgermeisterin erwähnten Modifizierungen des Beschlussvorschlags seien schlüssig sowie notwendig. Davon unabhängig sei jedoch die Analyse für die Innenstadt nicht durchschaubar. Der Radius von 300 Metern sei nicht nachvollziehbar. Als Richtwert würden eine Geschwindigkeit von vier Kilometern pro Stunde und fünf Gehminuten benannt. Womöglich werde bei großem Harndrang schon vorher wildgepinkelt. Er wünsche sich pragmatische Lösungen an den eruierten Bedarfsstandorten. Luxusausführungen seien nicht erforderlich. Die angespannte Haushaltslage erlaube ein solches Vorgehen gar nicht. Genauso seien langwierige Untersuchungen unnötig. Die personellen Kapazitäten sollten für schwerwiegender Angelegenheiten eingesetzt werden. Dazu gehörten z. B. die Problematik der Notwohnanlagen, die Schaffung von Baurecht oder die Realisierung der Mobilitätsdrehscheibe. In der Gesamtschau werde der heutige Beschlussvorschlag nicht mitgetragen.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer entgegnet, andere Projekte würden ebenso bzw. prioritär vorangetrieben. Die personellen Ressourcen konzentrierten sich nicht nur auf die Versorgung mit WC-Anlagen.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert merkt an, die Thematik sei zuletzt sehr im Fokus der Öffentlichkeit gestanden. Die heutige Beschlussvorlage verdeutliche, dass sich mit der Materie beschäftigt werde. Künftig solle systematisch verfahren werden. Dadurch müssten die Debatten nicht ständig wiederholt werden. Die vorgeschlagene Vorgehensweise sei überzeugend. Einerseits würden Prioritäten gesetzt. Daneben würden zügig Übergangslösungen realisiert. Die von der Oberbürgermeisterin geschilderten Änderungen seien verständlich. Vor allem die Bevorzugung des Konzepts „Nette Toilette“ ziele auf eine Kostenersparnis ab. Der Änderungsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen beziehe sich auf Standorte mit starken saisonalen Schwankungen. Dort sollten ausschließlich mobile Toiletten angedacht werden. Er hakt nach, ob die Stadtverwaltung dies als gangbaren Weg erachte. Vielleicht sei ein Abbau über den Winter teilweise wirklich sinnvoll. Zudem fielen dadurch die Aufwendungen eventuell geringer aus. Ansonsten solle die Art des Betriebs auf jeden Fall überprüft werden. Die günstigere Lösung müsse gefunden werden. Die restlichen Punkte müssten heute ebenso wenig beschlossen werden. Erfahrungen sollten abgewartet werden. Außerdem sollten die Rahmenbedingungen zum Standort passen. Die Anforderungen könnten durchaus differenzieren.

Hr. Stadtrat Teufl gibt an, die Altstadtkaufleute wären über öffentliche Toiletten relativ froh. Die Hinterlassenschaften, insbesondere nach Wochenenden, in der Obermünsterstraße seien wenig lustig. Darüber hinaus dürften in Bezug auf Eigenregie oder Betreibermodell nicht nur die Kosten betrachtet werden. Genauso seien die prekären Arbeitsplätze der Unternehmen zu bedenken. Öffentliche Einrichtungen sollten grundsätzlich nicht von externen Firmen gereinigt werden. Maßgaben aus Ausschreibungen könnten die Unternehmen durchaus unterlaufen. Er möchte wissen, ob die mobilen Toiletten jederzeit zugänglich seien. Gegebenenfalls interessierten ihn die Öffnungszeiten.

Fr. Stadträtin Maria Simon resümiert, vollautomatisch reinigende Toilettenkabinen würden angedacht. Diese könnten rund um die Uhr geöffnet bleiben. Das Funktionieren der Selbstreinigung müsse sicherlich nicht nachts kontrolliert werden.

Hr. Stadtrat Rottke erkundigt sich, ob eine öffentliche Toilette in der Obermünsterstraße geplant sei.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer antwortet, dort sei ein Parkhaus vorhanden. Womöglich könne mit städtischer Bezuschussung die dortige Toilette allgemein geöffnet werden.

Hr. Stadtrat Rottke führt aus, für Menschen mit niedriger Qualifikation sollten gut bezahlte Arbeitsplätze gesichert werden. Eine Fremdvergabe der Reinigungsleistungen werde daher kritisch gesehen.

Für die öffentliche Toilette beim Neupfarrplatz werde ein Sanierungsbedarf festgestellt. Hier müsse vor allem der Geruchsentwicklung entgegengewirkt werden. Der Gestank inner- und außerhalb der Anlage müsse reduziert werden. Das wäre gerade bei einer 24 Stunden verfügbaren Toilette sehr gut.

Fr. Schimpfermann informiert, nach dem Wortlaut des Änderungsantrags der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen sollten sämtliche öffentliche Toiletten durchgehend geöffnet sein. Die Bestimmung erstrecke sich auf alle Anlagen – also auch den Bestand. Letzterer sei nicht mit einer Selbstreinigungsfunktion ausgestattet. Die Reinigung werde von Reinigungsfirmen erledigt. Insofern seien Öffnungszeiten gegeben. Andernfalls sei mit zunehmenden Kosten zu rechnen. Bei selbstreinigenden Toiletten sei dagegen eine dauernde Öffnung möglich. Gleiches gelte für die mobilen Anlagen. Dies seien in der Regel Dixi Toiletten.

In der Saison 2021 seien auf der Jahninsel sowie dem Grieser Spitz jeweils zwei mobile Toilettenanlagen vorzufinden gewesen. Für fünf Monate seien Ausgaben von etwa 12.000 Euro angefallen. Für die Zukunft seien selbstverständlich Kostensteigerungen zu berücksichtigen. Mit festen Anlagen relativierten sich die Kosten langfristig.

Hr. Peytard ergänzt, die meisten WC-Anlagen schlossen um 20 Uhr. Eine Ausnahme sei nur die Einrichtung beim Neupfarrplatz. Bei einer durchgängigen Öffnung aller Toiletten müsse überall die Reinigungsintensität erhöht werden. Folglich mehrten sich die Betriebskosten deutlich. Deshalb werde von einer Ausweitung der Zeiten im Moment abgeraten. Zudem gestalte sich die Akquise von Firmen und Reinigungskräften sehr schwierig.

Er bestätigt, die Dixi Toiletten seien rund um die Uhr zugänglich. Beim Bismarckplatz bzw. Lothgäßchen sei im letzten Sommer eine Interimslösung installiert worden. Im Falle einer Wiederholung schlage er eine Schließung um 24 Uhr vor. Dadurch würden darüber hinaus gehende Aufenthalte vermieden. Das trage wiederum zur Rücksichtnahme auf die Nachbarschaft bei.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer fügt an, die Gewinnung von ausreichend eigenen Reinigungskräften sei problematisch. Höhere Anforderungen aufgrund der Pandemie sowie Ausfallzeiten erschwerten die Personalsituation zudem.

Sie macht darauf aufmerksam, zuletzt hätten die Lockdowns die Lage verschärft. Die Innenräume der Gastronomie hätten nicht betreten werden dürfen. Vieles habe sich ins Freie verlagert. Parallel sei durch die Schließungen das Konzept „Nette Toilette“ entfallen. Alternativen seien überlegt worden. Infolgedessen sei der Toilettenwagen beim Lothgäßchen aufgestellt worden. Hier sei sogar Personal vor Ort gewesen. Das habe sowohl dem Schutz vor Vandalismus als auch der Wohnbevölkerung gedient. Solche Aspekte seien bei künftigen Maßnahmen ebenfalls zu bedenken.

Hr. Peytard berichtet, die Fassade der Anlage beim Neupfarrplatz werde derzeit renoviert. Gerne werde der Hinweis zur Geruchsentwicklung mitgenommen und etwaige Abhilfemaßnahmen geprüft. Die Anlage sei 24 Stunden zugänglich und werde insgesamt relativ stark frequentiert. Insofern sei eine besondere Belastungssituation gegeben. Er erklärt, mithilfe der vollautomatischen Anlagen würde ein anderer Hygienestandard erreicht. Die Attraktivität der Benutzung werde damit erhöht. Trotzdem sei eine personelle Zwischenreinigung erforderlich. Mittels der heutigen Beschlussvorlage solle ein gewisser Standard festgeschrieben werden. Nur so seien Vergleiche seriös machbar. Außerdem ermöglichten einheitliche Anforderungen meistens einen wirtschaftlichen Betrieb.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer fügt hinzu, die Standards seien bedeutsam für die festen WC-Anlagen. Hierbei müsse etwa unbedingt auf Barrierefreiheit geachtet werden.

Hr. Stadtrat Dr. Rappert äußert, die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen wolle ausschließlich mobile Toiletten an Standorten mit saisonalen Schwankungen. Er forscht nach, ob dies sinnvoll sei. Die Stadtverwaltung empfehle eigentlich langfristig feste Einrichtungen.

Fr. Schimpfermann erörtert, die mobilen Anlagen verursachten ebenso Kosten. Ein Beispiel habe sie vorhin genannt. Insofern müssten Standorte für eine solche Dauerlösung genau überlegt werden. Überdies würden die WCs von Mai bis September errichtet. Im Vor- und Nachlauf existiere trotzdem immer wieder Bedarf. In naher Zukunft würden an den einschlägigen Stellen zunächst ohnehin mobile Toiletten zur Verfügung gestellt. Die Erfahrungen sollten abgewartet und die Situation sodann neu bewertet werden.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer bekräftigt, Daten für eine fundierte Entscheidung würden gesammelt.

Sie schildert, mit der Petition unter Tagesordnungspunkt 11 würden Toiletten an der Donau gefordert. Zusätzlich sei ein Entwurf einer unsichtbaren Toilette übermittelt worden.

Fr. Schimpfermann verweist, laut Ziffer 2.2.1 des Sachverhalt könnten zur kurzfristigen Abdeckung des saisonalen Bedarfs temporäre Anlagen installiert werden. Wobei mittelfristig feste Anlagen aus wirtschaftlichen Gründen zweckmäßig erschienen. Damit werde dem Wunsch der Petition entsprochen. Das Gestaltungsmodell sei nur eine Idee.

Fr. Oberbürgermeister Maltz-Schwarzfischer sagt, letztere werde zur Kenntnis gegeben. Möglicherweise könne ein Wettbewerb bezüglich der Gestaltung der Toiletten durchgeführt werden. Mit entsprechenden Überlegungen habe sie den Kulturreferenten und die Planungs- und Baureferentin beauftragt. Dixi Toiletten könnten vielleicht günstig eingehaust und so vor Vandalismus geschützt werden. Sie gehe nun abschließend zur Abstimmung über. Zunächst rufe sie den Änderungsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen auf.

Fr. Stadträtin Maria Simon wiederholt, unter Ziffer 1 müsse der fettgedruckte Satz „Im Rahmen der Vorplanungen soll auch verstärkt die zu erwartende Frequentierung der geplanten Toilettenanlagen Berücksichtigung finden, um den Bedarf an öffentlichen Toiletten passgenau zu decken“ gestrichen werden. Nur der Satz „An Standorten mit starken saisonalen Schwankungen (z. B. Jahninsel, Schwabelweis) werden nur mobile Anlagen vorgesehen.“ solle ergänzt werden. Alle anderen Änderungsvorschläge würden unverändert beibehalten.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer ist der Ansicht, die Punkte 6 bis 9 sollten komplett entfallen. Dies habe sie bereits zu Beginn der Diskussion erläutert. Die Ausweitung der Ziffer 1 sei dagegen vorstellbar. Sie lasse nun über das modifizierte Anliegen der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen votieren:

Zustimmung: Stadtratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen und ÖDP

Ablehnung: mit Stimmenmehrheit

Sie hält fest, das Ansinnen habe keine Mehrheit gefunden. Sodann rufe sie abschließend den Beschlussvorschlag der Verwaltung unter Beachtung der anfangs vorgetragenen Anpassungen auf. Demnach werde Beschlussziffer 2 umformuliert. Zudem entfielen die Beschlussziffern 6 bis einschließlich 9.

Zustimmung: mit Stimmenmehrheit

Ablehnung: Stadtratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen und Brücke

Sie verkündet, der Beschlussvorschlag sei angenommen worden. Zuletzt müsse noch über den Umgang mit der Petition entschieden werden. Im benannten Bereich würden mobile Toiletten installiert. Demnach sei die Petition durch die Beschlussfassung unter Tagesordnungspunkt 10 erledigt. Die Idee einer unsichtbaren Toilette werde im weiteren Verfahren bedacht. Sie fragt, wer dem zustimmen könne. Sie teilt mit, alle hätten sich hierfür ausgesprochen.

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Bedarfsstandorte in der Innenstadt sowie in den Grünanlagen der Priorität 1 die Vorplanungen für die Toilettenanlagen durchzuführen und das Ergebnis dem Stadtrat vorzustellen. Anschließend wird für die Standorte der Priorität 2 analog vorgegangen.
2. Die Stadt Regensburg prüft, **wie** das Konzept "Nette Toilette" auf alle Stadtteile ausgeweitet werden kann. **Soweit an einem Bedarfsstandort der festgestellte Bedarf über das Konzept „Nette Toilette“ auf Dauer sicherzustellen ist, ist von der Realisierung einer ortsfesten Anlage abzusehen.**
3. Die Realisierung der Anlagen an den Bedarfsstandorten in der Innenstadt sowie in den Grünanlagen der Priorität 1 soll bis Ende 2024 erfolgen. Die Anlagen an den Standorten der Priorität 2 sollen bis Ende 2025 umgesetzt werden.
4. Bis zur Realisierung sollen an den Bedarfsstandorten in der Innenstadt sowie in den Grünanlagen der Priorität 1 übergangsweise mobile Toilettenanlagen aufgestellt werden.
5. Die Verwaltung wird beauftragt ein sogenanntes Betreibermodell dem bisherigen Modell (Eigenregie) gegenüberzustellen und den Stadtrat über die Ergebnisse zu unterrichten.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: mit Stimmenmehrheit
Ablehnung: Stadtratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Brücke

zu 11 **Für Toiletten an der Donau;
Petition von Herrn Maximilian Dorfner vom 30.11.2021
Vorlage: VO/21/18652/61**

Diskussion:

Siehe TOP 10.

Beschluss:

Die Petition ist durch die Beschlussfassung unter TOP 10 erledigt. Die Idee einer unsichtbaren Toilette wird in das weitere Verfahren aufgenommen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: einstimmig

zu 12 Anfragen

**zu 12.1 Anfrage 1: Tempo 30 in der Agnesstraße
Fragesteller: Herr Stadtrat Suttner**

Diskussion:

Hr. Stadtrat Suttner meint, rund um die Agnesstraße – im Bereich des Westbades – gebe es aktuell keine Tempo 30-Zone. Er fragt, ob eine solche aufgrund des Wohngebietscharakters möglich sei. Gerne könne die Antwort schriftlich nachgereicht werden.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer bittet, das Gebiet bzw. die Straßen sollten genau benannt werden. Daraufhin könne eine Stellungnahme übermittelt werden.

Hr. Stadtrat Suttner erwidert, er wolle zur Agnesstraße eine Auskunft.

zu 12.2 Anfrage 2: Sitzbank am Neupfarrplatz
Fragesteller: Herr Stadtrat Rottke

Diskussion:

Hr. Stadtrat Rottke erinnert, im gestrigen Kulturausschuss habe er die Sitzgelegenheit beim Karavan Denkmal auf dem Neupfarrplatz angesprochen. Die lange Sitzbank sei momentan auf die Hälfte reduziert. Ihn interessierten die Gründe hierfür.

Fr. Schimpfermann erklärt, für die Sitzbank sei das Gartenamt zuständig. Sie habe die Anfrage bereits weitergeleitet. Jedoch sei bislang keine Antwort eingegangen. Deshalb müsse eine schriftliche Information nachgereicht werden. Vermutlich würden Reparaturen durchgeführt.

zu 12.3 Anfrage 3: Baustelle in der Oberen Bachgasse
Fragesteller: Herr Stadtrat Rottke

Diskussion:

Hr. Stadtrat Rottke merkt an, in der Oberen Bachgasse seien umfangreiche Bauarbeiten vonnöten. Eigentlich hätte im Sinne der anliegenden Geschäfte eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit stattfinden sollen. Dafür sei ein Budget von 70.000 Euro festgesetzt worden. Jedoch seien die Mittel zurückgestellt worden. Nun mehrten sich die Sorgen bezüglich der Frequenz. Er hakt nach, ob unterstützende Maßnahmen noch durchgeführt würden.

Hr. Bergmann informiert, letzte Woche hätten Gespräche mit den einzelnen Akteuren stattgefunden. Nach Beendigung der Baumaßnahme, voraussichtlich im Juli, solle ein Fest veranstaltet werden. Erfreulicherweise seien viele Ideen aus dem Quartier heraus eingebracht worden. Nun werde eine gemeinschaftliche Verwirklichung versucht.

zu 12.4 Anfrage 4: Flächen zum Feiern in der Altstadt
Fragesteller: Herr Stadtrat Rottke

Diskussion:

Hr. Stadtrat Rottke sagt, trotz kalter Außentemperaturen trafen sich die Leute nachts in der Altstadt zum Feiern. Morgens herrsche ziemliche Unordnung vor. Eigentlich sollten anderweitige Flächen zum Feiern eruiert werden. Zudem sollte auf die Jugendlichen zugegangen und mit Gesprächen eingewirkt werden. Er forscht nach, welche genauen Planungen es dazu gebe. Ein Abwarten bis zum Sommer und einer Eskalation dürfe nicht geschehen.

Fr. Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer erwidert, die Stadtverwaltung beschäftige sich natürlich mit dieser Thematik. Kürzlich sei ein Workshop veranstaltet worden. Hieran hätten die Polizei sowie die Jugendämter teilgenommen.

Schlussblatt

zur Niederschrift

für die Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen
der Stadt Regensburg am Donnerstag, 10.03.2022

Die Vorsitzende schloss die Sitzung um 20:21 Uhr.

Die Niederschrift umfasst Blätter.

Regensburg, 10.03.2022

Vorsitz

Schriftführerin

Gertrud Maltz-Schwarzfischer
Oberbürgermeisterin

Katrin Schminke
Verwaltungsfachwirtin