

## Haushaltsrede Dezember 2021

**Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,  
sehr geehrte Damen und Herren in der Verwaltung,  
liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren von den Medien,  
liebe Regensburgerinnen und Regensburger,**

### Finanzen

Die Schulden werden von 78 Mio. auf über 300 Mio. bis 2025 steigen, auf dem Papier sogar noch mehr, nämlich auf 482 Mio. Da aber, wie der Finanzreferent Prof. Barfuß ausführt, nicht alles an Projekten umgesetzt werden könne, werde dieser Fall nicht eintreten. Wie schon in der Vergangenheit wird es wegen personeller Engpässe in der Stadt und anhängiger Klagen zu Verzögerungen bei den Projekten kommen.

Das IP ist mit 763 Millionen in fünf Jahren sehr ehrgeizig, aber unrealistisch, da auch in der Vergangenheit nicht mehr als 100 Millionen pro Jahr investiert werden konnten.

In der Vergangenheit hat die Linke im Stadtrat immer wieder kritisiert, dass die Prioritätensetzung im Haushalt nicht im Hinblick auf eine soziale und ökologische Nachhaltigkeit erfolgt ist. Viele kostspielige Projekte wie das Fußballstadion mit 80 Millionen oder das Museum der Bayerischen Geschichte, bei dem mit 23 Mio. Kosten an der Stadt hängen blieben, mögen vielen gefallen, im Hinblick auf die Herausforderungen der kommenden Generationen - insbesondere Klima- und Umweltschutz, Verkehrs- und Energiewende, bezahlbares Wohnen - bringen bzw. brachten sie uns nicht einen Millimeter weiter. Auch die Planungen für das RKK verschlangen schon 8,4 Millionen. Und man kann von Glück reden, dass es aufgrund des Widerstands in der Bevölkerung, die in einer Bürgerinitiative gebündelt wurde, zu Verzögerungen bei der Weiterführung des Projekts kam und dieses schließlich durch einen Bürgerentscheid 2018 bei der Landtagswahl gestoppt wurde.

Wenn man Fehler der Vergangenheit kritisiert, dann natürlich mit dem Ziel, dass diese nicht wiederholt werden. Doch nun soll mit der Leichtathletikhalle im zukünftigen Sportpark Ost auf dem Areal der ehemaligen Nibelungenkaserne wieder ein teures Projekt verwirklicht werden, das sehr wohl auch erst in 10 Jahren gebaut werden könnte. In Zeiten sprudelnder Steuereinnahmen und weniger dringlichen Zukunftsaufgaben wäre diesem ohne Zögern zuzustimmen, aber in der jetzigen Situation sind die 43 Mio. – vermutlich wird es wie viele andere Bauprojekte am Ende um einiges teurer – in den nächsten Jahren nicht vertretbar. Auch das Argument, dass ein gleichzeitiger Bau mit dem Hallenbad günstiger käme, ist nicht stichhaltig, wenn das Geld an allen Ecken und Enden fehlt.

Eine Herkulesaufgabe wie der Klimaschutz benötigt viel mehr Anstrengungen, als wir in der Vergangenheit unternommen haben und derzeit unternehmen. Die Gefahr von Kippunkten ist zu groß und es ist ein Irrglaube, wir könnten weiterhin in so kleinen Schritten das Ruder noch herumreißen. Solche Herausforderungen wie auch z. B. bezahlbares Wohnen müssen Vorrang haben, weil es wie beim Wohnen um elementare und im Falle des Klimawandels überlebenswichtige Dinge geht.

Wir haben in den vergangenen Jahren beständig und eindringlich gewarnt, dass wir auch nicht davon ausgehen können, dass die Gewerbesteuererinnahmen weiterhin so sprudeln, nicht zuletzt aufgrund der Abhängigkeit der Stadt vom Welthandel. Es ist bekannt, dass es ca. alle

10 Jahre, manchmal auch früher (wie bei der Dotcom-Krise Anfang der Nuller-Jahre und dann der Finanzkrise ab 2008) Konjunkturerinbrüche oder gar Wirtschaftskrisen gibt. Deshalb haben Herr Spieß und ich uns in den vergangenen Jahren immer nachdrücklich dafür eingesetzt, in den dringend benötigten sozial-ökologischen Wandel zu investieren, solange Geld da ist.

Wir standen schon Ende 2019 vor einer sich abzeichnenden Wirtschaftskrise, die seit knapp zwei Jahren durch Corona und die Lockdownmaßnahmen nochmals erheblich verstärkt wurde. Auch in all den Jahren, in denen die Gewerbesteuereinnahmen sprudelten, gelang es uns nicht, dem Investitionsstau z. B. bei Schulen, Kanälen und dem Ausbau des Öffentliche Nahverkehrs hinterherzukommen.

Klar ist aber auch, dass auch mit den von uns vorgeschlagenen Einsparungen in der letzten und vorletzten Stadtratsperiode die jetzigen Herausforderungen durch die Wirtschaftskrise und die zahlreichen Lockdowns aufgrund von Corona nicht zu bewältigen sind.

Die negativen Auswirkungen der Wirtschaftskrise werden die Städte und Kommunen noch viel länger verfolgen. Deswegen müssten mittel- und langfristig die Einnahmequellen für die Kommunen über Steuern verbessert werden. Da gäbe es viele Möglichkeiten wie z. B. leistungslos erworbene Einkommen aus Vermögen wie millionenschwere Dividenden anders zu besteuern als mit höchstens 25 %.

Deswegen muss heute auch der Appell an die Kolleginnen und Kollegen im Stadtrat gehen, die in Parteien organisiert sind, die im Landtag und Bundestag vertreten sind, sich in ihren Parteien dafür einzusetzen, sei es in den Parteigruppierungen vor Ort oder auf Parteitag, die finanzielle Situation der Kommunen deutlich zu verbessern. Es kann nicht angehen, dass man hier vor Ort die finanzielle Notlage beklagt, aber auf Parteitag weiterhin u. a. die falsche Steuerpolitik mitbefördert.

Ich habe mich in den zurückliegenden Jahren immer wachstumskritisch geäußert: Nach der durch Wirtschaftskrise und Corona bedingten Rezession und den Einbrüchen bei den Gewerbesteuern aber brauchen wir in den kommenden Jahren Wachstum. Doch das muss zunehmend von materiellem Ressourcenverbrauch entkoppelt werden. Deshalb ist es falsch, weiterhin auf dem Automobilstandort Regensburg zu setzen. Regensburg muss stattdessen Mobilitätsstandort werden. Autokonzern wie BMW sind Technikkonzerne, die z. B. auch Straßen- und Eisenbahnen bauen könnten.

## **Soziales**

Dass die Stadt den unter den Coronamaßnahmen besonders leidenden Gastronomiebetrieben weiterhin die Sondernutzungsgebühren für die Freisitze stark reduziert sowie die erweiterten Freisitze weiterhin ermöglicht, ist sehr zu begrüßen.

Ebenfalls positiv ist die Ankündigung der Stadt, Obdachlose in Zukunft von den Sammelunterkünften weg in dezentralen Wohnungen unterzubringen.

Seltsam mutet dagegen der Beschluss im Sozialausschuss in diesem Frühjahr an, den auf der Straße lebenden Menschen, die aus nachvollziehbaren Gründen in keine Sammelunterkunft möchten, für den Winter sargähnliche Holzkisten zur Verfügung zu stellen. Siehe hierzu

meinen Antrag vom 11.3.21 („Angemessener Wohnraum für Obdachlose“)<sup>1</sup> und die Pressemitteilungen vom 11.3.21 („Keine Schlafsärge für Obdachlose“)<sup>2</sup> und vom 27.5.21 („Schlafkapseln oder Wohncontainer? Ist Platz für einmal Umdrehen im Liegen genug für einen obdachlosen Menschen?“)<sup>3</sup>

## Schulen

170 Mio. für die Schulen von 2021 bis einschließlich 2025 zw. 152 Mio. von 2022 bis einschließlich 2025 ist ohne Frage ehrgeizig und wünschenswert. Ob das aber überhaupt umgesetzt werden kann, bleibt fraglich. Nach wie vor gibt es Verschiebungen (wie beim Siemens-Gymnasium- Verschiebung der Maßnahme aufgrund fehlender Kapazitäten). Immerhin wurde die Generalsanierung der Kreuzschule nach den jahrelangen Verschiebungen nun wieder ins IP aufgenommen (letztes Jahr war diese aus dem IP gefallen), inwieweit die bisher vorgesehenen provisorischen Reparaturmaßnahmen am jahrelang vernachlässigten Bestandsgebäude ausreichen, um zufriedenstellende Arbeits- und Lernbedingungen an der Schule zu schaffen, ist noch nicht abschließend zu bewerten. Aus gutem Grund haben sich Schulleitung, Elternbeirat und Personalrat zu Beginn dieses Jahres an die Mitglieder des Bildungsausschusses gewandt, um diesen vor Ort die in einigen Teilen heruntergewirtschaftete Schule zu zeigen.

## Kultur

Erneut wurde das Museumskonzept wie schon die Jahre zuvor verschoben, im IP 2020 gar um vier Jahre auf 2025 (Planungsbeginn), jetzt im aktuellen IP um ein weiteres Jahr auf 2026. Am 26.2.2013 wurde es beschlossen und mit der Bezeichnung „Museumskonzept 2020“ wurde suggeriert, dass es bis 2020 umgesetzt werden könnte. Die damalige Beschlussvorlage enthielt keine zeitlichen Vorgaben, geschweige denn verbindliche Termine zur Umsetzung. Es war ein Beschwichtigungspapier, das auch Vereine wie den Arbeitskreis Kultur, der die Untätigkeit schon lange kritisierte hatte, beruhigen sollte. Bis heute gibt es die Dauerausstellungen vom 16. Jahrhundert an nicht, obwohl die Beschlüsse bis in die 90er Jahre zurückreichen.<sup>4</sup> Für eine geschichtsträchtige Stadt, die einst europäisches Zentrum war, kann man das nur als geschichtsvergessen bezeichnen. Auch wenn jetzt nachvollziehbar ist, dass diese Maßnahme verschoben wird, wenn das Geld hinten und vorne fehlt und die nächsten Jahre weiterhin fehlen wird, so sind die Versäumnisse der Vergangenheit, die Nichtumsetzung von Beschlüssen zu einem Zeitpunkt, als die Gewerbesteuerereinnahmen noch sprudelten, nicht zu entschuldigen.

Die Künstlerinnen und Künstler in der Stadt gehören zu den am stärksten von den Coronamaßnahmen gebeutelten Berufsgruppen. Die diversen Unterstützungsmaßnahmen von Seiten des Kulturreferats sind in jedem Falle sehr zu begrüßen und doch können sie vielfach die existentiell bedrohlichen Situationen, in denen sich die Menschen befinden, kaum

<sup>1</sup> <https://linksfraktion-regensburg.de/2021/03/11/antrag-angemessener-wohnraum-fuer-obdachlose/>

<sup>2</sup> <https://linksfraktion-regensburg.de/2021/03/11/1146/>

<sup>3</sup> <https://linksfraktion-regensburg.de/2021/05/27/pressemitteilung-schlafkapseln-oder-wohncontainer-ist-platz-fur-einmal-umdrehen-im-liegen-genug-fur-einen-obdachlosen-menschen/>

<sup>4</sup> Die Einrichtung der Dauerausstellung in den Museen der Stadt Regensburg wurde in der öffentlichen Kulturausschusssitzung am 1.2.2001 beschlossen. Nach diesen Konzepten hätten bereits 2007 die Dauerausstellungen fertig sein müssen. Siehe Protokoll der Sitzung vom 26.2.13.

abfedern. Ein Haus der Vereine und für Künstler wäre sehr wünschenswert und die Linke unterstützt die Bemühungen aus der Stadtgesellschaft dazu.

Wie immer sind auch die freiwilligen Leistungen an zivilgesellschaftliche Organisationen, die einen unschätzbaren Beitrag im kulturellen Bereich leisten, sehr begrüßenswert.

### **Wohnen und die Grenzen des Wachstums**

Mehr Arbeitsplätze ziehen mehr Arbeitskräfte an, die auf den Wohnungsmarkt drängen. Bei immer knapper werdenden Flächen kann das Wohnungsproblem nicht mehr zufriedenstellend gelöst werden. Dabei sagen Oberbürgermeisterin und Verwaltung unisono, dass es auch für die benötigten Bildungs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen (Schulen, Kitas, etc.) kaum noch Flächen in der Stadt gibt.

Die Vergabe von Grundstücken, einem knapp vorhandenen, nicht vermehrbaren Gut, in Erbpacht ist sinnvoll, und kann einer Bodenspekulation vorbeugen, die hohen Mieten aber können sie bei einem Wohnraumangel nicht verhindern.

Der Druck auf den Wohnungsmarkt führt dann dazu, dass auch ein 11.000 m<sup>2</sup> großes amtlich kartiertes Biotop in der Lilienthalstraße / Ecke Hermann-Köhl-Straße geopfert werden soll. Dies ist keine nachhaltige Stadtentwicklung. Der immense Verlust an amtlich kartierten Biotopen betrug in den letzten 10 Jahren weit über 10 Hektar. Zu Recht schreibt der Bund Naturschutz Regensburg in seiner Presseerklärung vom 2.10.21: „Wer glaubt, dass eine kleine Stadt wie Regensburg in einem freien Europa durch Bautätigkeit dem Wohnungsmangel begegnen kann, der irrt. Der Zuzug wird rasch alle freien, bezahlbaren Wohnungen belegen ...“ In der Tat, es ist nicht möglich, dem Zuzug hinterherzubauen.

Deswegen sollten Arbeitsplätze auch woanders entstehen. Worauf ich schon mehrfach in der Vergangenheit hingewiesen habe: Die Gewerbesteuererinnahmen müssten dann auch anders verteilt werden, ein Oberzentrum wie Regensburg, das u. a. ein für die ganze Region attraktives Stadttheater betreibt, von dem die ganze Region profitiert, braucht eben mehr Steuereinnahmen als ein Kleinzentrum wie Neutraubling.

Des Weiteren kann nur durch eine gute Anbindung des Umlands durch einen vor allem schienengebundenen Verkehr den Menschen auch das Wohnen weiter draußen ermöglichen, ohne dass sie lange und nutzlose Zeiten im Auto verbringen müssen, um an ihren Arbeitsplatz in Regensburg zu kommen.

40 % Sozialwohnungen in Neubaugebieten: Die sogenannte einkommensorientierte Förderung, die einen einkommensabhängigen Mietzuschuss pro m<sup>2</sup> Wohnfläche gewährt, ermöglicht zwar Menschen, die es sich sonst nicht leisten könnten, in der Stadt zu wohnen, bedeutet aber eine erhebliche Umverteilung öffentlicher Gelder zugunsten der Immobilieneigentümer bzw. Bauträger. Schon 2014 betragen die Kosten für diese sogenannte Subjektförderung nach Angaben der Bundesregierung 16,5 Milliarden<sup>5</sup>.

### Stadtbau

Die Stadtbau, die für Menschen mit niedrigem Einkommen bezahlbaren Wohnraum schaffen

---

<sup>5</sup> Quelle: DGB, Bezahlbar ist die halbe Miete. Gewerkschaftliche Positionen für eine soziale und nachhaltige Wohnungspolitik, Berlin, 2019, S. 6.

soll, hat sich zumindest vor wenigen Jahren noch mit ihrer Mietpreispolitik nicht gerade als sehr sozial agierendes Unternehmen erwiesen, wie z. B. die volle Ausschöpfung der Modernisierungumlage gezeigt hat<sup>6</sup>. Ein Bericht über die künftige Stadtbauausrichtung soll nun erst im Frühjahr folgen.

### Zweckentfremdungssatzung

Das Verbot der Zweckentfremdung soll verhindern, dass in Städten mit erhöhtem Wohnbedarf dringend benötigter Wohnraum durch Leerstand, Umnutzung als Ferienwohnung oder gewerbliche Nutzung dem allgemeinen Wohnungsmarkt entzogen wird und dadurch die Mieten weiter nach oben treibt.

Auch wenn sie das Problem des bezahlbaren Wohnraums in einer ständig wachsenden Stadt nicht alleine lösen kann: Dass die Stadt eine so windelweiche Zweckentfremdungssatzung hat, die noch Jahre nach der Einführung vielen Eigentümern eine „nachträgliche“ Genehmigung gewährt, denn davor wurden sie ohne Genehmigung geführt, ist nicht einzusehen. Andere Großstädte wie Nürnberg waren da wesentlich weniger großzügig und haben die Nachmeldefrist auf kurze Zeit nach Einführung ihrer Zweckentfremdungssatzung beschränkt.

### **Verkehr**

Zunächst ein Lichtblick: Dass die Stadt die Durchfahrtsmöglichkeit am Bahnhof von Westen nach Osten gesperrt und damit den MIV im Bahnhofsumfeld deutlich reduziert hat, ist sehr begrüßenswert. Das war auch der Wunsch vieler Teilnehmer:innen bei der Bürgerbeteiligung zum ZOB und einem möglichen Kultur- und Kongresszentrum am Ernst-Reuter-Platz. Die Stadt braucht ein würdiges Entreée am Bahnhof, das den Platz den Menschen zurückgibt und nicht mehr dem Auto den größten Teil der Verkehrsfläche einräumt und allen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern die Luft verpestet. Gerade Letzteres ist in Zeiten der Pandemie und der respiratorischen Erkrankungen von eminenter Wichtigkeit ist, siehe unten zu vorzeitigen Todesfällen durch Luftverschmutzung). Es ist zu erwarten, dass sich die Probleme, die die Umstellung derzeit Autofahrern bereitet, nach einigen Monaten der Umgewöhnung deutlich reduzieren.

Und es war richtig, an dieser Stelle am Ernst-Reuter-Platz den Interims-ZOB zu bauen, und nicht auf der Südseite der Gleise, wie manche Kritiker\*innen meinten. Dann hätte der ÖPNV durch die große Entfernung zur alten zentralen Bushaltestelle in der Albertstraße mit Sicherheit erst einmal viele Fahrgäste verloren, denn Gewohnheiten und Alltagsroutinen bei der Benutzung der Busse hätten komplett neu justiert werden müssen. Das schreckt erst einmal Leute ab.

Der ÖPNV mit seinen Bussen ist auf bestimmten Strecken wie zur Universität längst an Kapazitätsgrenzen gestoßen. Und die 100.000 Ein- und Auspendler – der durchfahrende Pendlerverkehr durch Regensburg ist hier noch gar nicht mitgezählt - , von denen die meisten mit dem Auto unterwegs sind, verstopfen die Straßen, verpesten die Luft. Dass wir deshalb dringend einen schienengebundenen Nahverkehr brauchen, der auch das Umland gut getaktet

---

<sup>6</sup> Ab 2020 können die Kosten bis zu 8% pro Jahr auf den Mieter umgelegt werden; bis 31.12.2019 waren es 11 %, d. h. der Mieter hat nach 12,5 Jahren (ab 2020) die Sanierungskosten abbezahlt, die Modernisierungspauschale muss aber anschließend nicht wieder aus der Miete herausgerechnet werden. Zusätzlich kann der Vermieter die Sanierungskosten zur Steuerminderung bei den Mieteinnahmen geltend machen, er kassiert also zweimal.

anbindet, war eigentlich Konsens im Stadtrat. Nicht nur die vielfältigen positiven Umweltaspekte sind hier zu nennen: der gigantische Flächenverbrauch durch das Auto

(Straßen und Parkflächen), der die Versiegelung vorantreibt und zum Artensterben beiträgt, Feinstaub- und andere Emissionen, Lärm und Unfälle werden erheblich reduziert. Erfreulich war bisher deshalb auch, dass das Projekt Stadtbahn, auch wenn diese zunächst nur für die Stadt geplant wird, konsequent vorangetrieben wird.

Und plötzlich im Oktober 2021: Die CSU schießt quer und stellt das ganze Projekt in Frage, spricht gar von einem Millionengrab<sup>7</sup>. Wie sehr die CSU ihr Fähnlein dreht und wie wenig konsequent und sachbezogen sie argumentiert, zeigt ihr Verhalten in der Vergangenheit. Am 15.11.2016 fordert sie im Stadtplanungsausschuss erneut eine Machbarkeitsstudie für einen höherwertigen ÖPNV, obwohl zu diesem Zeitpunkt bereits eine Studie an das Planungskonsortium Komobile in Auftrag gegeben war. Dabei waren bereits im Mai 2016, also ein halbes Jahr früher, Mitglieder des Stadtrats zu zwei ausführlichen Workshops und den ersten Vorplanungen von Komobile eingeladen worden. Wer da gefehlt hatte, waren Vertreter:innen der CSU. Mit verbalem Getöse wurden von Fraktionschef Vanino und Stadtrat Schlegl hingegen am 15.11.16 die angeblichen Versäumnisse der Stadt kritisiert, bezüglich Machbarkeitsstudie noch nichts unternommen zu haben, so dass sich sogar ein Verkehrswendebündnis formiert habe.

Zu Recht bezeichnete Fraktionschef Dr. Burger das jüngste Verhalten der CSU in dieser Sache als „destruktiv“. Auch wenn eine Trassenführung in Burgweinting von den dortigen Anwohnern als kritisch gesehen wird, das ganze Projekt in Frage zu stellen, muss man als unverantwortlich bezeichnen. Dass es einige Beispiele aus Städten gibt, in denen die Einführung einer Stadtbahnlinie zu Fahrgastzahlsteigerungen von über 100 Prozent in kurzer Zeit führten, war Gegenstand einer Wette, die ich 2015 gegen den damaligen OB Wolbergs gewonnen hatte. Dieser hatte das in Frage gestellt.<sup>8</sup>

Unverständlich ist es auch, hier von einem Millionengrab zu sprechen. Zugleich zeigt sich wieder einmal, welche unterschiedlichen Maßstäbe die CSU-Fraktion bei den Kosten anlegt, wenn es um Autoverkehr geht. Der sechsspurige Ausbau der A3 zwischen Autobahnkreuz und Rosenhof, den auch die CSU-Stadtratsfraktion bei der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im Stadtrat massiv eingefordert hatte, wurde mit 154 Mio. in den BVWP<sup>9</sup> eingestellt. Jetzt liegen die Kosten bei 354 Mio.<sup>10</sup>, das ist eine Steigerung von 130 %. Solche klimaschädlichen Subventionen müssten dringend abgebaut werden. Dieses Geld vom Bund würde besser in den Ausbau des ÖPNV investiert sowie in die zumindest teilweise Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Dann bräuchte es keinen Autobahnausbau.

Dass die Stadtbahn nicht an den Stadtgrenzen enden darf, ist klar. Immerhin ist die jetzige Planung weiter ins Umland hinaus fortführbar. Dass erst so spät überhaupt Stadt und

<sup>7</sup> <https://www.mittelbayerische.de/region/regensburg-stadt-nachrichten/steht-die-csu-noch-zur-stadtbahn-21179-art2056715.html>

<https://www.regensburg-digital.de/stadtbahn-die-csu-schiesst-quer/25102021/>

<sup>8</sup> <https://linksfraktion-regensburg.de/2015/04/19/offener-brief-an-oberbuergemeister-joachim-wolbergs-zu-seinem-versprechen-mir-100-e-zu-zahlen-wenn/#more-420>

<sup>9</sup> <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A003-G030-BY-T02-BY/A003-G030-BY-T02-BY.html>

<sup>10</sup> Siehe das Faktenblatt der Autobahndirektion hierzu: <https://a3-regensburg.de/pressrelease/faktenblatt-a-3-ausbau-bauphase-v-2022/>

Landkreis sich gemeinsam für den schienengebundenen ÖPNV von Stadt und Umland stark machen, ist sicherlich ein Versäumnis, wird aber nicht dadurch behoben, indem man das Stadtbahnprojekt generell in Frage stellt.

#### Im IP die üblichen verkehrspolitischen Dinosaurier

Egal, wie dringlich die Warnungen des Weltklimarats wegen der steigenden CO<sub>2</sub>-Werte in der Atmosphäre sind, egal, wie auch das Umweltbundesamt die fehlenden Bemühungen zum Klimaschutz gerade im Verkehrssektor in Deutschland regelmäßig anprangert und egal, wie sehr die Schadstoffemissionen des Autoverkehrs die Lebenserwartung auch in Deutschland reduzieren – Feinstaub macht die Europäischen Umweltagentur für über 60.000 vorzeitige Todesfälle in Deutschland verantwortlich<sup>11</sup> – und egal, wie viel Fläche dem Autoverkehr geopfert wird – die Stadt hält an den meisten ihrer autozentrierten Projekte fest, ohne eine entsprechende Verlagerung des Autoverkehrs auf umweltfreundliche Alternativen zu prüfen.

Z. B. bei den Ausbaumaßnahmen der Straßen im Norden im Zusammenhang mit der Sallerner Regenbrücke: Die Kosten betragen 58 Mio., wovon 31 Mio. an Zuwendungen eingeplant sind. 11,6 Mio. (davon 5,6 Mio. Zuwendungen) wurden schon ausgegeben, damit bleiben bei der Stadt immerhin noch 15,4 Mio. hängen. Die Wirtschaft will es, so wird argumentiert. Aber geht es für die Wirtschaft im Kern wirklich um die Festlegung auf eine bestimmte infrastrukturelle Maßnahme oder vielleicht doch eher darum, dass die Güter pünktlich und zuverlässig ankommen?

Um auf der stauanfälligen A93 Platz für die Güterverkehre, die langfristig zumindest teilweise auf die Schiene verlagert werden sollten, zu schaffen, brauchen wir für die Pendlerverkehre Park and Ride-Parkplätze im Norden wie auch an anderen Stellen am Stadtrand und einen Busshuttledienst in die Stadt, anstatt hier eine weitere Stadtautobahn zu schaffen, die den Verkehr nach innen und damit auch in Wohngebiete leitet. 80.000 Ein- und 20.000 Auspendler, von denen ca. zwei Drittel zweimal täglich mit dem Auto unterwegs sind – sollte es wirklich nicht möglich sein, einen Teil auf andere Verkehrsmittel zu verlagern?

Beispiel Parkplätze/Parkhäuser: Auch der Mobilitätstreff am Unteren Wöhrd ist mit 18,3 Mio. eingestellt. Wie wäre denn die Situation, wenn wir tatsächlich in allen Himmelsrichtungen ein funktionierendes Park and Ride-System vor den Toren der Stadt und eine gut getaktete Busanbindung in die Stadt hätten? Dann wäre vermutlich der jetzt geplante Mobilitätstreff am Unteren Wöhrd überdimensioniert. Das gilt auch für einige der anderen Parkhäuser wie z. B. im Neubaugebiet der ehemaligen Nibelungenkaserne (Kosten 6,75 Mio.).

Dass für eine Verkehrsberuhigung in der Altstadt eigens eine Firma zur Bürgerbeteiligung beauftragt wurde, verzögert die längst überfällige Maßnahme um Jahre. Dass sich zeigen würde, dass viele Einzelhändler in der Altstadt weitere Umsatzeinbrüche befürchten, ist seit Jahren bekannt. Auch wenn viele Händler massive Umsatzeinbußen und damit auch existentielle Probleme haben, so ist das insbesondere dem Onlinehandel und den Lockdownmaßnahmen zuzuschreiben, aber nicht der eingeschränkten Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto. Es gibt keine wissenschaftlichen Studien, die das belegen würden<sup>12</sup>. Zweifellos wäre es dringend notwendig dem gebeutelten Einzelhandel zu helfen.

<sup>11</sup> <https://www.welt.de/wissenschaft/article220812120/Feinstaub-Jaehrlich-sterben-Hunderttausende-durch-Schadstoffe-in-der-Luft.html>

Auch die Umstellung auf alternative Antriebe reduziert die Feinstaubemissionen nicht in größerem Umfang, da der meiste Feinstaub, u. a. Mikroplastik, durch Reifenabrieb entsteht.

<sup>12</sup> Siehe z. B. hier: <https://www.stadt wandler.org/de/articles/wie-wirkt-sich-die-verkehrswende-auf-den-einzelhandel-aus>

Dafür wäre aber auch die Bundesregierung gefordert. Online-Riesen wie Amazon zahlen kaum Steuern, nutzen aber die Infrastruktur hier vor Ort. Dieser verzerrte Wettbewerb muss endlich beendet werden. Des Weiteren müssten auch beim Warentransport des Online-Handels die ökologischen Schäden internalisiert, d. h. in die Kosten des Transports eingepreist werden.

Wir brauchen auch vor der Einführung einer Stadtbahn eine Mobilitätswende. Anstatt dem steigenden Autoverkehr hinterherzubauen, müssen all diese verkehrspolitischen Dinosaurier endlich auf den Prüfstand.

### Fahrradverleihsystem

Für den Tourismus brauchen wir nicht unbedingt ein Fahrradverleihsystem. Trotzdem ist es aus meiner Sicht falsch, dieses nun erst einmal gänzlich zu streichen. Es wäre zu untersuchen, wie es am besten seine Rolle im Rahmen einer Mobilitätswende entfalten kann. Z. B. inwieweit es Pendlerverkehr reduzieren kann, wenn Berufstätige am Bahnhof mit dem Bus oder Zug ankommen und dann zu ihrem Arbeitsort wollen. Eine solche Analyse wurde bis jetzt nicht unternommen. Vielleicht gäbe es so etwas in anderen Städten, was zumindest in grundsätzlichen Aussagen teilweise auf Regensburg übertragbar wäre. In diesem Zusammenhang wäre auch zu prüfen, inwieweit ein Fahrradverleihsystem in das Jobticket

Auch wenn eine Einzelmaßnahme wie die Befreiung des Bahnhofareals vom Autoverkehr positiv ist, und die eine oder andere Radwegelücke geschlossen wird, wer aber gleichzeitig in diesem Umfang Straßen- und Parkhausprojekte vorantreibt, macht zwei Schritte vorwärts und drei zurück. Die hier genannten Maßnahmen ziehen weiter Verkehr an.

### **Smart City-Strategie der Stadt**

Die Entscheidungen hierzu sind von so großer Reichweite, so dass sie einer ausführlicheren Stellungnahme bedürfen. Erschreckend ist, mit welcher Sorglosigkeit das Überwachungspotential einer mit Sensoren und Funkzellen versehenen Stadt, in der die so gesammelten Daten in Echtzeit zusammengeführt werden können, ausgeblendet wird.

Alles ist heute smart: von der Zahnbürste über den Stromzähler, den Kühlschrank, das Auto und Straßenlaternen bis hin zu ganzen Stadtquartieren. Schon im April 2020 hatte die Stadt ein Smart City-Konzept beschlossen. Das klingt wie eine digitale Wundertüte, die allen alles verspricht: Von sozialer Gerechtigkeit über Klimaschutz und Inklusion, Partizipation der Stadtgesellschaft, mehr Effizienz in allen Bereichen des Lebens etc.

Nun hat der Stadtrat am 25. März 21 einer Bewerbung am Förderprojekt „Modellprojekte Smart Cities“ des Bundesministeriums des Innern zugestimmt und dafür auch den Zuschlag bekommen. Hört sich gut an. Dafür ist die Stadt bereit, 6 Mill. in Smart City-Projekte zu stecken, denn so viel muss die Stadt an Eigenmittel in der Förderkulisse des Bundes zu den „Modellprojekten Smart Cities“ selbst aufbringen. Auch die Beschlussvorlage der Plenumsitzung vom April ergeht sich in Gemeinplätzen und wohlfeilen Floskeln und Phrasen wie „nachhaltig“, „partizipativ“ und „ganzheitlich“. Marketingsprech auf Hochtouren!

Was in der Beschlussvorlage sogleich auffällt: zwischen Digitalisierung und Smart City wird nicht unterschieden. Ganz ohne Frage: Die Stadt hat in Sachen Digitalisierung einiges verschlafen und das seit langer Zeit. Dass jetzt im Herbst 2021 endlich die Findmittel (ein

Katalog, der die Bestände eines Archivs abbildet) im Stadtarchiv digitalisiert wurden – ein Antrag von mir vom April 2011 wurde damals abgelehnt<sup>13</sup> –, ein Verweis auf die schon digitalisierten Archivalien des Stadtarchivs ist aber nach wie vor nicht zu finden ist, zeigt mit welcher Langsamkeit hier die Mühlen mahlen.

Smart City geht weit über Digitalisierung hinaus und strebt die Vernetzung von möglichst vielen Geräten übers Internet von Fahrzeugen, Stromzähler, Haushaltsgeräten und Dienstleistungen an. Dazu muss die Stadt flächendeckend mit Sensoren versehen werden, womit die Daten dann in Echtzeit zusammengeführt werden können. Dadurch lässt sich von jedem Menschen ein digitaler Zwilling, ein Persönlichkeitsprofil, erstellen.<sup>14</sup> Welche Steuerungs- und Manipulationsmöglichkeiten Firmen oder dem Staat dadurch eröffnet werden, kann man zumindest erahnen.

In der totalen Vernetzung und Datensammelwut sah der frühere Mitherausgeber der FAZ, Frank Schirrmacher den Weg in den „technologischen Totalitarismus“ geebnet, den er in seinem Buch von 2014 benannte.

#### Partizipation von Vereinen oder gar der Bevölkerung?

Dass bei solchen Eingriffen in die Privatsphäre des Einzelnen noch nicht einmal bürgerschaftliche Vereine, insbesondere kritische Organisation wie Netzpolitik.org, Digitalcourage oder Binary Kitchen eingebunden werden, ist völlig unverständlich. Obwohl schon im April 2020 ein Smart City Konzept beschlossen wurde, das zumindest eine Einbindung auch zivilgesellschaftlicher Vereine (allerdings in sehr kleinem Umfang) versprochen hatte, wurde bis heute auch nicht ein Schritt dazu unternommen, den Ankündigungen Taten folgen zu lassen.

#### Big data, Open source und Datenschutz

Big data, also viele Daten zu sammeln, wurde sowohl am 1.10.2020<sup>15</sup> im Zusammenhang mit dem Smart City-Modellprojekt für die neue Wohnanlage auf dem Areal der ehemaligen Prinz-Leopold-Kaserne gefordert als auch für die Förderung des Regensburger Clusters 'Mobility & Logistics' im Stadtratsplenum am 2.12.21. Forderungen, sich dem Prinzip der Datensparsamkeit zu verschreiben bzw. ein entsprechender Änderungsantrag von mir wie im März 2021 hat der SPD-Fraktionsvorsitzende Dr. Burger mit dem Hinweis abgetan, „Datensparsamkeit gehöre stets zu den Grundsätzen und Rahmenbedingungen“<sup>16</sup>. Aja, wie schön! Mit solcher Beschwichtigungsrhetorik aber wird Datenschutz nicht gewährleistet.

Zu meinem Änderungsantrag, konsequent open source einzusetzen<sup>17</sup> äußerten sich die Stadtratskollegen Meierhofer und Dr. Burger folgendermaßen: Meierhofer: „Eine Festlegung auf open source sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich.“ Dr. Burger: „Zu Open Source herrschten vielfältige Ansichten. Damit müsse letztlich zweckmäßig und sachorientiert

<sup>13</sup> <https://linksfraktion-regensburg.de/2011/04/05/antrag-2-internetauftritt-des-stadtarchivs-hinweis-auf-das-stadtarchiv-auf-anderen-internetseiten/#more-545>

<sup>14</sup> „Die gesamte städtische Umgebung ist dabei mit Sensoren versehen, die sämtliche erfassten Daten in der Cloud verfügbar machen. So entsteht eine permanente Interaktion zwischen Stadtbewohnern und der sie umgebenden Technologie.“ (Wikipedia „Smart City“)

<sup>15</sup> Gemeinsamer Ausschuss Wirtschaft und Stadtplanung, TOP 3

<sup>16</sup> Siehe Protokoll zu TOP 5 des Stadtratsplenums am 25.3.21

<https://www.regensburg.de/rathaus/stadtpolitik/regensburger-sitzungsdienst/sitzungskalender>

<sup>17</sup> Auch Open source kann keine absolute Datensicherheit herstellen, ist aber eine Voraussetzung für mehr Datenschutz.

umgegangen werden. Dieser Aspekt sei im Übrigen nie ausgeschlossen worden. Doch ein pauschaler Zwang sei nicht hilfreich.“<sup>18</sup>

Bei solchen Äußerungen von Stadträten frage ich mich, ob die Stadtratsmitglieder hier nicht möglicherweise über etwas entscheiden, dessen komplexe Auswirkungen sie auch nicht ansatzweise überblicken können. Die dringend benötigte Zeit, um sich in fachliche Grundlagen einzuarbeiten, wird den Stadtratsmitgliedern nicht eingeräumt. Hier wird hektisch einer Entwicklung hinterhergerannt.

Bezüglich Open Source forderte die europäische Kommission bereits 2012 alle EU-Institutionen und staatlichen Organe in der EU dazu auf, Open Standards zu verwenden, um von proprietärer Software unabhängig zu werden. Auch der Deutsche Städtetag empfiehlt Open Source in Kommunen („Die Stadt der Zukunft mit Daten gestalten“, Deutscher Städtetag, 2021, S. 60). Viele Kommunen in Deutschland, der EU und anderswo steigen auf Open Source um. München hat nun eine erneute Kehrtwende hingelegt, nachdem es 2017 den 2003 beschlossenen Umstieg vom Microsoft-Betriebssystem Windows auf Linux rückgängig machen wollte<sup>19</sup>.

Der Grund für diese Forderung: weil man leichter Anpassungen vornehmen kann, um von den transnationalen Konzernen unabhängig zu werden, weil es auf längere Sicht Geld spart, man nicht der Datensammelwut der Konzerne ausgesetzt ist und ein höheres Niveau an Datenschutz erreichen kann.

Nach den Recherchen und der Kritik von Anfang September auf heise.de bezüglich fehlender Verschlüsselung auf Back-up-Mail-Servern der Stadt Regensburg und anderer Kommunen (<https://www.regensburg-digital.de/nach-kritik-von-experten-stadt-schaltet-mailserver-ab/02092021/>) wird mein Vertrauen nicht gerade gestärkt, dass die Stadt es schafft, bei den in Zukunft anfallenden großen Datenmengen den Datenschutz sicherzustellen.

#### Smart City Charta der Bundesregierung – zum Gruseln

Bei der Teilnahme am Modellprojekt Smart City des BMI wird sich die Stadt u. a. an der „Smart City Charta“ der Nationalen Dialog-Plattform des BMI orientieren.

- „Das Gold der Zukunft sind die Daten selbst, dann können Steuern sogar eingestellt werden. Das öffentliche Wohl wird durch den Verkauf von Daten gesichert.“
- „Verhaltensbezogene Daten können Demokratie als das gesellschaftliche Feedbacksystem ersetzen. Da wir genau wissen, was Leute tun und möchten, gibt es weniger Bedarf an Wahlen, Mehrheitsfindungen oder Abstimmungen.“
- „Vielleicht wird Privateigentum ein Luxus. Daten könnten Geld als Währung ergänzen oder ersetzen. Ein Markt übermittelt nur, dass eine Person dies oder das gekauft hat; wir wissen aber nicht warum. Künftig können Sensoren uns bessere Daten als Märkte liefern.“
- „Künstliche Intelligenz ersetzt Wahl: Wir müssen uns nie entscheiden, einen bestimmten Bus oder Zug zu nehmen, sondern bekommen den schnellsten Weg von A nach B.“

Zwar fehlt es hier auch nicht an Bekenntnissen zum Datenschutz. Aber an verschiedenen anderen Stellen in der Broschüre liest man dann das Gegenteil:

- „Anstatt Datensparsamkeit wird Datenschutz durch verantwortungsvolles Handeln mit Daten definiert. Insbesondere herrschen Transparenz und Aufklärung über datenbasierte Entscheidungen und die genutzten Algorithmen.“

<sup>18</sup> Protokoll, siehe Fußnote 4.

<sup>19</sup> <https://www.datacenter-insider.de/muenchen-versucht-es-nochmal-mit-open-source-a-974912/>

Statt Schutz der Privatsphäre soll man sich damit zufriedengeben, dass diejenigen, die unsere Daten haben, schon verantwortungsvoll damit umgehen werden, und dass sie uns informieren, wie die Daten in ihre Entscheidungen einfließen:

*„Der Datenschutz sollte kontextbezogen angegangen werden: Es sollte koordiniert geklärt werden, in welchen Situationen Anonymisierung oder Pseudonymisierung von Daten sinnvoll sind.“*

Pseudonymisierung ist aber eine nur scheinbare Anonymisierung von Daten, die von jedem mit hinreichend großen Datensätzen relativ leicht wieder rückgängig gemacht werden kann.

Statt sich solch technokratischen Smart City-Konzepten zu verschreiben, sollte die Stadt dringend das Naheliegende in Sachen Digitalisierung machen, nämlich städtische Dienstleitungen und Informationen online zur Verfügung zu stellen, was in vielen Fällen mit sehr wenig Aufwand möglich wäre. Hier hat die Stadt in der Vergangenheit einiges verschlafen.

Die Problemfelder im Zusammenhang mit dem Konzept der Smart City müssen dringend angesprochen und eingehend untersucht werden. Neben dem Problem des Datenschutzes und den Möglichkeiten der Manipulation gibt es weitere. Auch wenn neue Technologien häufig eine effizientere Nutzung von Ressourcen ermöglichen, können sie ihrerseits auch neue Umweltprobleme (Verbrauch knapper Ressourcen wie seltener Erden, Produktion von Elektronikschrott, Energieverbrauch bei Herstellung und Betrieb) verursachen. Rebound- oder Rückprall-Effekte können die Einsparung von Ressourcen wieder zunichtemachen. Nicht alle Innovationen stoßen auf Akzeptanz, viele neue Technologien erzeugen zusätzliche Bürokratie, weil sie z. B. einer weiteren Verrechtlichung bedürfen. Auch setzen Alter, Herkunft, Einkommen und soziale Schicht Grenzen für die Teilhabe, die zu neuen sozialen Spaltungen führen können.

## **Demokratie im Stadtrat**

Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer setzt die Tradition des früheren Oberbürgermeisters Schaidinger fort, aus der Opposition möglichst alle Anträge abzublocken. Beispiel: Mein Antrag vom Juli 21, sich dem Positionspapier von sieben Städten anzuschließen, die gegenüber dem Bund der Forderung Nachdruck verleihen wollen, die rechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30-Zonen zu erleichtern, wurde kategorisch abgelehnt<sup>20</sup>. Auch vom Deutschen Städtetag wird diese Initiative unterstützt und mittlerweile haben sich weitere 59 Städte in Deutschland der Initiative angeschlossen. Dass es sinnvoll wäre, dass die Kommunen vor Ort mehr Freiheit bei der Einführung von Tempo 30 hätten, zeigen die jüngsten Äußerungen des SPD-Fraktionsvorsitzenden Burger: Wegen der zu hohen rechtlichen Hürden wäre Tempo 30 bei der Blindenschule in der Prüfeninger Schlossstraße, wo eine Geschwindigkeitsbegrenzung dringend geboten wäre, nicht möglich.

Egal, wer an der Spitze ist: Parteipolitisches Taktieren hat immer wieder Vorrang vor sachpolitischen Entscheidungen. Ein Trauerspiel.

---

<sup>20</sup> <https://linksfraktion-regensburg.de/2021/07/19/antrag-lebenswerte-staedte-durch-angemessene-geschwindigkeiten-eine-neue-kommunale-initiative-fuer-stadtvertraeglicheren-verkehr/>

Aufgrund der falschen Prioritätensetzung bei den großen Themen Wohnen und Umwelt/Verkehr stimme ich gegen den Haushalt.

Zum Schluss danke ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Verwaltung für ihre Arbeit und den Kolleginnen und Kollegen im Stadtrat, die sich fair in der Zusammenarbeit zeigten und engagiert einbrachten.

Ich wünsche allen ein schönes Weihnachtsfest und Gesundheit und Wohlergehen im Neuen Jahr!

Irmgard Freihoffer