

Stadtratsbeschluss zur Verkehrsfreimachung Steinerne Brücke – Donauquerung für den ÖPNV (S. 1/2)

Drucksachenummer: VO/06/1932/061
Berichterstattung: Planungs- und Baureferentin Schimpfermann
Zuständiges D/R/Amt: Stadtplanungsamt
Tagesordnungspunkt:
Beschlussvorschlag für die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt und
Wohnungsfragen am 21.11.2006

Gegenstand:

Verkehrsfreimachung Steinerne Brücke – Donauquerung für den Öffentlichen Personennahverkehr und Bericht über die außerordentlichen Bürgerversammlungen für den Stadtbezirk Stadtamhof vom 26.04.2005 sowie 23.03.2006

- ▶ Beschlussvorschlag
- ▶ Sachverhalt
- ▶ 1. Bisheriger Planungsprozess
- ▶ 2. PlanungsDialog "Ein Herz für die Steinerne"
- ▶ 3. Forderungen / Statements
- ▶ 4. Einschaltung der Rechtsaufsichtsbehörden und sonstiger Institutionen
- ▶ 5. Bürgerversammlungen Stadtamhof am 26.04.2005 sowie am 23.03.2006
- ▶ 6. Aktueller Schadensfall am Bogen XII im Jahr 2005
- ▶ 6.1 Untersuchungen und musterhafte Instandsetzungen
- ▶ 6.2. Brückenhauptprüfung im Jahr 2005
- ▶ 6.3 Aktueller Stand Rissmonitoring am Bogen XII
- ▶ 6.4 Verfahren nach VOF für Ingenieurleistungen zur Instandsetzung der Steinerne Brücke (*mit Trassenvarianten*)
- ▶ 6.5 Vorgaben für die Instandsetzungs-planung als Entscheidungsgrundlage
- ▶ 7. Sachstand Busbrücke
- ▶ 7.1 Osttrasse: Die neue Brücke zwischen Gries und Unterer Wöhrd<
- ▶ 7.2 Westtrasse: Der Neubau und Versatz des Eisernen Stegs
- ▶ 7.3 Ergebnis Nutzen-Kosten-Untersuchung (Standardisierte Bewertung)
- ▶ 7.4 Sachstand Behelfsbrücken
- ▶ 8. Sachstand: Umleitungen für Linienbusse
- ▶ 8.1 Vorschläge zu Umleitungen
- ▶ 8.2 Worst-Case-Szenario RVV: Kurzfristige Sperrung - Umleitung
- ▶ 8.3 Erfahrungen aus der kurzzeitigen Sperrung der Steinernen Brücke (September 2005): Fahrzeitverlängerungen
- ▶ 8.4 Busspuren in der Frankenstraße
- ▶ 8.5 Regionaler Nahverkehrsplan – Planung des zukünftigen ÖPVN
- ▶ 9. Behandlung in der 299. Sitzung des Landesdenkmalrats am 10.12.2004 in München und UNESCO Welterbe-entscheidung der ICOMOS am 13.07.2006 in Vilnius
- ▶ 10. Bericht über die außerordentliche Bürgerversammlung vom 26.04.2005
- ▶ 10.1 Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden folgende, zum Teil kontroverse Diskussionsbeiträge eingebracht

- ▶ 10.2 Folgende Anträge wurden von den Teilnehmern der Bürgerversammlung beschlossen:
- ▶ 10.2.1 Antrag Herr Gerhard Friedrich, Sprecher Pro Stadthof e.V.
- ▶ 10.2.2 Antrag Herr Markus, Donauanlieger e.V.
- ▶ 10.2.3 Antrag Herr Cerull
- ▶ 10.2.4 Frau Kleiner, Antrag Elternbeirat Gerhardingerschule
- ▶ 11. Bericht über die außerordentliche Bürgerversammlung vom 23.03.2006
- ▶ 11.1 Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden folgende, zum Teil kontroverse, Diskussionsbeiträge eingebracht:
- ▶ 11.2 Anträge
- ▶ 11.2.1 Antrag Herr Dr. Tittel:
- ▶ 11.2.2 Antrag Herr Markus:
- ▶ 11.2.3 Antrag Herr Dr. Ahrens, Donauanlieger e.V.
- ▶ 12. Weiteres Vorgehen
- ▶ Anlagen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

1. Der Ausschuss nimmt den Bericht über die Information und Beteiligung der Bürgerschaft im Rahmen des PlanungsDialogs, das positive Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung für den Bau einer Busbrücke im Falle der Sperrung der Steinernen Brücke sowie den Arbeitsstand hinsichtlich der Alternativen zur Donauquerung für den Öffentlichen Personennahverkehr zur Kenntnis. Im Rahmen der laufenden Nahverkehrsplanung ist auf der Basis des nun vorliegenden Netzmodells erneut zu untersuchen, ob ein Liniennetz ohne altstadtnahe Donauquerung entwickelt werden kann, das in seiner Qualität einem Netz mit altstadtnahe Donauquerung gleichwertig ist. Erste Ergebnisse hierzu liegen im Herbst 2007 vor. Mit Blick auf die anstehende Instandsetzung der historischen Steinernen Brücke ist zeitnah auszuloten, ob die Handlungsoption „Neubau und Versatz Eiserner Steg“ (Weststrasse) so weiterentwickelt werden kann, dass sie städtebaulichen und denkmalpflegerischen Anforderungen im Umfeld der vorhandenen Brücke gerecht wird. Für den Fall einer unvermeidbaren Sperrung der Steinernen Brücke ist ein Notfallplan zu entwickeln, der u.a. den zeitnahen Einsatz einer Behelfsbrücke vom Gries zum Unteren Wöhrd vorsieht.

2. Die Berichte zu den außerordentlichen Bürgerversammlungen vom 26.04.2005 sowie 23.03.2006 von Stadthof werden zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich der Anträge wird beschlossen, die Instandsetzung der Steinernen Brücke vorbehaltlich der Finanzierbarkeit zügig in die Wege zu leiten. Vor Beginn muss für den Linienbusverkehr eine geeignete Alternative zur Donauquerung zur Verfügung zu stehen. Die Machbarkeit einer Ersatzkonstruktion für Fußgänger und Radfahrer während der Sanierungszeit der Steinernen Brücke ist prüfen. Eine sofortige Sperrung der Steinernen Brücke für den Busverkehr ist derzeit nicht veranlasst. Das Verfahren zur Unterschutzstellung der Auenbereiche entlang der Donauarme soll bis auf weiteres ruhen. Betreffend den Anträge 2.1 bis 2.3 (unter Ziffer 11) aus der Bürgerversammlung vom 23.03.2006 wird auf die inhaltliche Behandlung in dieser Vorlage verwiesen.

3. Die Bürgerinnen und Bürger werden über den im Ausschuss behandelten Sachstand in Kenntnis gesetzt. Hierzu werden diese Vorlage einschließlich Anlagen sowie die Vorlagen zu den das Thema betreffenden Bürgerversammlungen zur Auslage vielfältigt und der städtische Internetauftritt aktualisiert. n

Sachverhalt:

Die Anlagen zum Beschlussvorschlag finden Sie ▶ [hier](#).

1. Bisheriger Planungsprozess

Im April 2003 befasste sich der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen zum einen mit der notwendigen Sanierung der Steinernen Brücke, zum anderen mit diversen Alternativen zur zukünftigen Führung der Linienbusse, die heute noch auf die historische Brücke zur Donauquerung angewiesen sind. Neben fünf verschiedenen Trassenführungen – vier über Stadthof zum Unteren Wöhrd sowie der bustaugliche Neubau des Eisernen Steges – wurde auch die Führung der Busse im Tunnel diskutiert und auf die Folgen einer Umleitung hingewiesen.

Im Nachgang des einstimmig gefassten Beschlusses wurden die oben genannten Varianten detailliert untersucht und bewertet. Aufgrund städtebaulicher und wasserwirtschaftlicher Belange mussten drei der fünf Varianten verworfen werden (u.a. die dauerhafte Führung von Linienbussen durch die Andreasstraße). In der Sitzung am 21.09.2004 wurden dem Ausschuss zwei Trassenalternativen zur weiteren Behandlung vorgelegt, die Planungen fokussierten sich auf die bekannte West- bzw. Osttrasse.

Schon weit im Vorgriff auf die seit April 2003 begonnene Diskussion, wie mit dem Linienbusverkehr während und nach der Instandsetzung der Steinernen Brücke umzugehen ist, hatte der Stadtrat die Absicht zum Bau einer neuen Brücke, die insbesondere dem Linienbusverkehr dient, beschlossen. (vgl. Anlage: Die Chronologie der Ersatztrasse für die Steinernen Brücke). Auch die in letzter Zeit erarbeiteten Gutachten wie das „Teilraumgutachten Stadt-Umland Regensburg“, die Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg sowie der Regensburg-Plan 2005 greifen das Thema auf und sprechen sich allesamt für den Erhalt einer altstadtnahen Direktverbindung für Linienbusse aus (vgl. Anlage: Aussagen zur Donauquerung von Linienbussen in aktuellen Untersuchungen).

2. PlanungsDialog "Ein Herz für die Steinernen"

Mit seinen Beschlüssen im April 2003 und September 2004 hatte der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt und Wohnungsfragen stets den Willen bekundet, eine umfassende Information der Bürgerschaft zur Sanierung der Steinernen Brücke einerseits und zum Stand der Planungen zur Busbrücke andererseits durchzuführen. Im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens „PlanungsDialog Steinernen Brücke“ vom 25.02. bis 09.04.2005 kam die Verwaltung diesem Auftrag an insgesamt drei Arbeitswochenenden nach.

Ziel war es, den denkmalgerechten Erhalt der Steinernen Brücke und Lösungen zum Umgang mit dem heute noch auf die Brücke angewiesenen Linienbusverkehr in verschiedenen Varianten zu erörtern und möglichst ein bürgerschaftliches Votum hierzu zu erarbeiten. (vgl. Anlage: REGENSBURG PLANT & BAUT Einladung und Information PlanungsDialog Steinernen Brücke)

Das Dialogverfahren zur Steinernen Brücke in Regensburg stand allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern offen. Daneben wurde über Internet, Presse, aber auch durch Hauswurfsendungen und Faltblätter informiert. Alle Protokolle und Sachinformationen lagen in der Stadtverwaltung zur Mitnahme aus und waren zudem im Internet unter www.regensburg.de/steinerne abrufbar. Zusätzlich konnten sich Organisationen, Verbände sowie Einzelne über ein Meinungsforum parallel zum PlanungsDialog auf der o.g. Homepage austauschen.

Schon in der Auftaktveranstaltung am Freitag, den 25.02.2005 wurde – vor einem außergewöhnlich großen Publikum – nach Vorstellung der dem Stadtrat bekannten Alternativen

- Osttrasse mit Brückenneubau vom Gries zum Unteren Wöhrd
- und
- Westtrasse mit Neubau und Versatz Eiserner Steg

hitzig über Fachinformationen diskutiert. Im Verlauf des PlanungsDialoges wurden letztlich fünf weitere Vorgehensweisen zum Umgang mit den anstehenden Problemen diskutiert:

- „Es bleibt alles so, wie es ist!“

- Brückeninstandsetzung mit anschließendem Verbot der Busverkehre
- Brückeninstandsetzung mit Ertüchtigung für erneuten Busverkehr
- Verlagerung der Linienbusse auf bestehende Donauübergänge
- Tunnel vom Gries zum Unteren Wöhrd

Dabei wurde die Variante „Es bleibt alles so, wie es ist!“ von den Teilnehmern verworfen und die Sanierung der Brücke explizit befürwortet. Obwohl immer wieder – insbesondere mit Blick auf denkmalpflegerische Belange - die dauerhafte Sperrung der Brücke für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr begründet wurde, konnte in der Frage, ob die Steinerne Brücke nach der Instandsetzung wieder von Linienbussen befahren werden soll oder nicht, kein Konsens unter den Teilnehmern gefunden werden.

Im Rahmen des PlanungsDialoges kamen auch Aussagen zur „Brückendiskussion“ früherer Beteiligungsverfahren zur Sprache: Es war festzuhalten, dass zum einen bei den Zukunftswerkstätten eine Verbesserung des Eisernen Stegs bzw. dessen Neubau gefordert wurde, andererseits im Dialogverfahren zum Unteren Wöhrd eine ÖPNV-Brücke am Gries auf Ablehnung gestoßen war. Es war hierzu gefordert worden, Alternativen zu erarbeiten.

Viele der Teilnehmer drängten demgegenüber darauf, die bislang nur verwaltungsintern und in den Ausschussvorlagen verbal behandelte Tunnelvariante – mit einem Trassenverlauf der im Wesentlichen der Osttrasse entspricht – vorgestellt zu bekommen. Dieser Forderung kam die Verwaltung noch im Rahmen des Dialogverfahrens nach. Letztlich wurden im Moderationsverfahren zu vier der o.g. Alternativen im Umgang mit dem Linienbusverkehr Pro und Contras formuliert zu:

- der Trassen östlich und
- westlich der Steinernen Brücke
- der Umleitung der Busse auf bestehende Brücken und andere Straßentrassen sowie
- einer Tunnelführung.

Zur Tunnellösung ist das Ergebnis dahingehend zu interpretieren, dass diese nach Präsentation durch die Verwaltung aufgrund ihrer hohen Kosten als eher unrealistisch eingestuft wurde.

Neben den Donauanliegern, die sich später mit anderen Gruppierungen zum sog. Bürgerbündnis mit dem Ziel, einen Brückenneubau zu verhindern, zusammengeschlossen haben, äußerten sich bei den Dialogrunden zum Beispiel Geschäftstreibende und deren Verbandsvertreter, der örtliche VCD-Kreisverband, das Bürgerforum der Agenda 21, der Bürgerverein Regensburg Nord sowie auch Bürgermeister nördlicher Umlandgemeinden, die von einer schlechteren ÖPNV-Anbindung betroffen sind, zugunsten einer altstadtnahen Donauquerung.

Der Ablauf des Beteiligungsverfahrens wurde durch teilweise massive Widerstände gegen die Planungen geprägt. Die Diskussion verlief vielfach emotional, was weniger konfliktfreundige Teilnehmende zeitweise abschreckte. Dennoch gelang es, über den Umgang mit der Steinernen Brücke und die Art und Weise, wie die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und die Erschließung durch Linienbusse nach Sperrung der Steinernen Brücke zu organisieren ist, eine intensive Diskussion in Bürgerschaft und Stadtgesellschaft auszulösen und dadurch die unterschiedlichen Interessenskonstellationen für alle sichtbar zu machen. Ein einvernehmliches Ergebnis konnte aber nicht erzielt werden.

Der ausführliche Schlussbericht zum PlanungsDialog des Schäuble Instituts (München) liegt als Anlage der Vorlage bei, im Rahmen der Ausschussbehandlung sind Erörterungen durch das Moderatorinnenteam vorgesehen. (vgl. Anlage: (K)ein Herz für die Steinerne Brücke? – PlanungsDialog Steinerne Brücke – Varianten zur Donauquerung – München im Juli 2005)

Fazit PlanungsDialog:

In der Summe und insbesondere zum Ende des PlanungsDialoges hin setzten sich die Meinungen durch, die grundsätzlich den Bau einer Ersatzbrücke für den ÖPNV ablehnten und mit divergierenden Vorschlägen hierzu alle nur erdenkbaren Alternativen zum Nachteil des ÖPNV ins Feld führten. Damit endete der PlanungsDialog ohne Votum an den Stadtrat, vermittelte aber eine auch nach außen getragene Ablehnung jedweden Brückenneubaus.

3. Forderungen Statements

Ausgelöst durch das o.g. Beteiligungsverfahren gingen der Stadtverwaltung viele schriftliche Äußerungen zu, die zum einen die Umgangsformen und die Dialogfähigkeit der Stadtgesellschaft thematisierten zum anderen aber nochmals die jeweilige Position hinsichtlich der Notwendigkeit einer Busbrücke bekräftigten.

Große Sorge zum Ablauf des Beteiligungsverfahrens äußerte z.B. die IHK Regensburg in einem Brief, in dem zum Ausdruck kam, dass das Beteiligungsverfahren von Positionen gegen jeglichen Brückenneubau dominiert worden sei.

Im Verlauf des PlanungsDialoges sprachen sich z.B. der Rektor, das Lehrerkollegium und der Elternbeirat der Gerhardinger Schule in einem gemeinsamen Schreiben sowohl gegen eine östliche und eine westliche Busbrücke aus und plädierten für eine Umleitung der über die Steinernen Brücke verkehrenden Buslinien über vorhandene Routen.

Für den Erhalt einer altstadtnahen Donauquerung für den Busverkehr sind beispielhaft die Positionen des Bürgervereins Regensburg Nord und der Siedlervereinigung Regensburg e.V. zu nennen, oder aber die Position des Beirats für Menschen mit Behinderung, der in der Realisierung der Weststrasse eine Optimallösung für gehbehinderte Menschen sieht.

Weitere exemplarische Statements und Positionen sind einem als Kopie beiliegenden Infoblatt sowie den im PlanungsDialog gefertigten Niederschriften (nicht beigelegt) zu entnehmen. (vgl. Anlage: Ein Herz für die Steinernen – Herzliche Einladung zum PlanungsDialog Steinernen Brücke – Regensburg, April 2005)

Fazit: Forderungen / Statements

Die im Zusammenhang und im Nachgang des Beteiligungsverfahrens der Stadtverwaltung zugegangenen Schreiben spiegeln die widersprüchlichen Positionen und Haltungen zur Frage einer altstadtnahen Donauquerung für den öffentlichen Personennahverkehr wieder. Sie zeigen aber auch, dass nicht alle Meinungen im PlanungsDialog Steinernen Brücke Gehör gefunden haben und sich artikulieren konnten.

4. Einschaltung der Rechtsaufsichtsbehörden und sonstiger Institutionen

Im Zusammenhang mit dem o.g. PlanungsDialog wurde versucht, über Aufsichtsbehörden und andere Institutionen die Planungen zum Bau einer neuen Brücke zu stoppen bzw. die sofortige Sperrung der Steinernen Brücke zu erwirken. So wurde die Stadt Regensburg z.B. vom Bund der Steuerzahler um Stellungnahme zu einem gegenüber der Stadtverwaltung anonym gehaltenen Schreiben ersucht. Des Weiteren wurde von Gegnern eines Brückenneubaus - über die Deutsche Stiftung Umweltschutz - versucht, die Auffassung, dass Ersatzbrücken unnötig und nicht zumutbar seien, bestätigt zu bekommen. Auch die Vereinigung der Freunde der Altstadt wandte sich an die Oberste Baubehörde, um mittels eines rechtsaufsichtlichen Verfahrens die sofortige Sperrung der Steinernen Brücke zu erwirken. Hierüber wurde die Stadt Regensburg in Kenntnis gesetzt und um Stellungnahme gebeten. In der Summe lässt sich das Ergebnis einer Vielzahl unternommener Versuche, über instrumentalisierte Dritte kommunalpolitische Entscheidungen Einfluss nehmen knapp durch das Antwortschreiben der Obersten Baubehörde an die „Vereinigung der Freunde der Altstadt“ zusammenfassen: *„Wir haben uns von der Stadt Regensburg über die getroffenen Maßnahmen zum Schutz der Brücke unterrichten lassen. Nach diesem Bericht kommt die Stadt Regensburg ihren Pflichten, die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten in vollem Umfang nach. (...) Zudem führt die Stadt Regensburg einen intensiven Planungsdialog mit ihren Bürgern. Ein rechtsaufsichtliches Verfahren sehen wir daher nicht veranlasst. Die Stadt ist hier im eigenen Wirkungskreis tätig.“*

5. Bürgerversammlungen Stadthof am 26.04.2005 sowie am 23.03.2006

Auch zum Verweis der Anträge aus den Bürgerversammlungen durch den Stadtrat in den zuständigen Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt und Wohnungsfragen und der sich in Folge der Bearbeitung ergebenden Verzögerungen erging eine Beschwerde an die Regierung der Oberpfalz als zuständige Aufsichtsbehörde. Aufgrund der Komplexheit des Themas wurde das Vorgehen des Stadtrats bzw. der Stadt Regensburg, die Anträge im Gesamtzusammenhang und erst nach Vorliegen neuerer Kenntnisse zu behandeln nicht beanstandet. Die in den Bürgerversammlungen eingebrachten Anträge werden nun in den nachstehenden Ziffern 10 und 11 behandelt.

6. Sach- und Planungsstand Steinerne Brücke

6.1 Untersuchungen und musterhafte Instandsetzungen (Modellprojekt der Deutschen Bundesstiftung Umwelt)

Zur sorgfältigen Analyse des Ist-Zustandes wurde seit Beginn der 90-iger Jahre zusammen mit Ingenieuren, Fachleuten der Denkmalpflege und Natursteinspezialisten ein Untersuchungsprogramm für die Brücke entwickelt. Die Brücke wurde zunächst genau vermessen und mit der Hand der Zustand des sichtbaren Mauerwerkes aufgenommen. Es wurden u.a. Erkundungsbohrungen durch das Mauerwerk bis in die Gründung niedergebracht und mit Peilungen die Vertiefung der Flusssohle im Bereich der Brücke festgestellt. Mit Förderung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt konnten an einzelnen Brückenbögen exemplarisch steintechnische Untersuchungen mit anschließender Laboranalyse zur Bestimmung der Qualität des Natursteins durchgeführt werden. Auch neue Methoden zur zerstörungsarmen Untersuchung des Natursteins (Radar, Mikroseismik etc.) kamen zur Anwendung. Zwei Bögen wurden musterhaft instandgesetzt, um Erfahrungen bei der praktischen Umsetzung der Instandsetzung gewinnen zu können. Mit den Untersuchungsergebnissen sind aussagekräftige Grundlagen für eine behutsame Instandsetzung der Steinernen Brücke geschaffen worden.

6.2 Brückenhauptprüfung im Jahr 2005

Während der strengen Winterperiode 2004/2005 wurde im Bereich der romanischen Brückenbögen XII bis XV der Steinernen Brücke eine starke Durchnässung mit starker Eiszapfenbildung festgestellt. Außerdem hat eine visuelle Besichtigung ergeben, dass sich vorhandene Stirnringrisse insbesondere an der Untersicht des Bogens XII erheblich erweitert hatten. Es zeichneten sich über die gesamte Bogenlänge durchgehend Abrisse zwischen der Stirnwand und dem Bogengewölbe ab. Dies war für das Tiefbauamt zwingender Anlass im Interesse der Verkehrs- und Standsicherheit ergänzend zu den bisherigen Untersuchungen und Kenntnissen eine Brückenhauptprüfung nach DIN 1076 für das gesamte Brückenbauwerk durchzuführen. Der zwischenzeitlich vorliegende Abschlussbericht der LGA Bautechnik, Projektgruppe Historische Bauwerke, kommt zu folgendem zusammenfassenden Ergebnis:

„Es besteht grundsätzlich ein dringender Handlungsbedarf für die grundlegende Instandsetzung der Steinernen Brücke. Die festgestellten Schäden betreffen das Tragwerk aber auch die Dauerhaftigkeit bzw. die Erhaltung der Brücke. Einige der Joche (XII bis XIV) bedürfen einer umfassenden Instandsetzung wegen ausgeprägter Rissysteme, die teilweise von der Bogenuntersicht bis unter die Fahrbahn reichen. Diese Schäden können bereits kurzfristig die Tragfähigkeit und damit die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Steinernen Brücke beeinträchtigen. Beispielhaft dafür ist das Joch XII mit seinen festgestellten Schäden und Sofortmaßnahmen. Zum Schadensfall wurde von der LGA ein eigener Bericht gefertigt. Mehrere Joche befinden sich in Stadium der fortschreitenden Abnutzung, die mittelfristig, u.U. sogar kurzfristig sicher zu Situationen wie aktuell im Joch XII führen können.

Nahezu das gesamte historische Brückenbauwerk ist infolge fehlender Abdichtung der Fahrbahn und Sickerwasserströme durch anhaltende Feuchtigkeit in Verbindung mit Salzbelastungen und Frosteinwirkung geschädigt. Die mehrfach reparierten Betonbrüstungen sind stark abgenutzt und stellenweise erneut rissig. Die neuzeitlichen Brüstungen stellen keinen adäquaten Schutz für den vorhandenen (Bus-)Verkehr dar. Sie führen ferner durch die direkte Auflagerung auf den Jochen zu Lasteintragung in die Bogensteine, wie auch zur

Entwicklung von schädigendem Schub im Stimmmauerwerk.

Bedingt durch die festgestellten Schäden wurden für den Verkehr auf der Steinernen Brücke vorsorglich bereits Einschränkungen angeordnet (Schrittgeschwindigkeit für die Busse und Taxis, Einrichtungsverkehr zwischen Joch XII und XV)“

6.3 Aktueller Stand Rissmonitoring am Bogen XII

Zur Überprüfung der festgestellten Schäden (Stirnringrisse) am Bogen XII und der Wirksamkeit der konstruktiven Verspannung durch eine Stahlkonstruktion wurde zur Langzeitüberwachung von der LGA Bautechnik ein elektronisches Messsystem installiert. Das dauerhafte Riss-Monitoring-System über Weg- und Temperatursensoren ermöglicht die ständige Beobachtung des Tragverhaltens im Bereich des Bogens XII mit Warn- und Alarmanzeige. Die aktuellen Auswertungen der Messergebnisse über ein Jahr zeigen, dass Rissbreitenänderungen sich vornehmlich durch die jahrzeitlich schwankenden Lufttemperaturen ergeben. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich am Bogen XII keine signifikanten Verformungen aufbauen und die Wirksamkeit der konstruktiven Verspannung gegeben ist. Unabhängig davon müssen aber die getroffenen Einschränkungen für den ÖPNV auf der Brücke (Schrittgeschwindigkeit, teilweise Einbahnverkehr) weiterhin bestehen bleiben.

6.4 Verfahren nach VOF für Ingenieurleistungen zur Instandsetzung der Steinernen Brücke

Die Verwaltung hat bereits die Vorbereitungen getroffen, um die notwendigen Ingenieurleistungen für die Instandsetzung der Steinernen Brücke auf den Weg zu bringen. Im Rahmen einer Vergabebekanntmachung wurden die Planungsleistungen für ein zukünftiges Instandsetzungskonzept des Wahrzeichens von Regensburg nach VOF EU-weit ausgeschrieben, um auf diese Weise qualifizierte und spezialisierte Bewerber für diese anspruchsvolle und nicht alltägliche Planungs- und Bauaufgabe gewinnen zu können.

Die eingegangenen Bewerbungen wurden ausgewertet und 5 sehr fachkundige Bewerber ausgewählt. Das Verhandlungsverfahren mit diesen Bewerbern ist noch nicht abgeschlossen. Die endgültige Auswahl eines geeigneten Ingenieurbüros für die Objekt- und Tragwerksplanung soll vorbehaltlich, dass kein Bewerber eine gerichtliche Nachprüfung im Vergabeverfahren beantragt, spätestens Anfang nächsten Jahrs erfolgen

6.5 Vorgaben für die Instandsetzungsplanung als Entscheidungsgrundlage

Im Rahmen der Instandsetzungsplanung sollen trotz der eindeutigen Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege zur Nutzung des Baudenkmals Steinernen Brücke (vgl. Schreiben vom 11.02.2003) „*Im Hinblick auf die angesichts der zu erwartenden Kosten für die Instandsetzung geforderte Nachhaltigkeit der Maßnahmen zur Instandsetzung der Brücke ist es aus unserer fachlichen Sicht von Bedeutung, die Brücke langfristig von jeglichem Kraftfahrzeug-Fahrverkehr zu entlasten. Diesbezüglich hat die Sperrung für den Individualverkehr vor etlichen Jahren zwar zu einem ersten Ansatz geführt, doch haben die vorbereitenden Untersuchungen gezeigt, dass gerade der intensive Schwerlastverkehr durch die Busse des Nahverkehrs dem Bauwerk in statischer und konstruktiver Hinsicht auch weiterhin erheblich zusetzt.....*“ die beiden Lastfälle (mit/ohne Busverkehr) bei der Erarbeitung eines statisch-konstruktiven, denkmalgerechten und substanzschonenden Instandsetzungskonzeptes untersucht werden. Sie sollen die planerischen, baulichen und kostenmäßigen Konsequenzen für eine Instandsetzung aufzeigen. Es ist davon auszugehen, dass eine Instandsetzung des Denkmals Steinernen Brücke für einen zukünftigen Lastfall Busverkehr andere konstruktive Maßnahmen erforderlich machen wird als ohne

Busverkehr.

Dieses Vorgehen wurde bereits in ersten Gesprächen mit der ICOMOS erörtert. Bei einem Termin am 24.10.2006 äußerte sich der Vertreter der ICOMOS, Herr Marano, dahingehend, dass die Entscheidung, ob die Steinerne Brücke nach ihrer Instandsetzung wieder von Linienbussen benutzt werden kann, abhängig ist von den hierzu notwendigen Eingriffen.

Als Ergebnis dieser technischen Betrachtung muss dann die Grundsatzfrage geklärt werden, ob die eigentlich für eine mittelalterliche Nutzung durch Fuhrwerke gebaute Steinerne Brücke weiterhin wie heute als Verkehrsbauwerk im Verkehrsnetz der Stadt Regensburg für den Busverkehr mit seinen vielfältigen Belastungen, der mit dem Fußgänger-/Radverkehr (über 100.000 Touristen über die Brücke im Jahr!) kollidiert, eine Rolle spielen soll oder ob sie wie die Karlsbrücke in Prag als ein einmaliges Bauwerk der Zeitepoche des Mittelalters als Bau- und Kulturdenkmal mit beschränkter verkehrlicher Nutzung (Fußgänger und Radfahrer) für spätere Generationen erhalten werden soll.

7. Sachstand Busbrücke

In der Frage, wie bei einer Sperrung der Steinernen Brücke zukünftig jene Linienbusse geführt werden, die heute über die Steinerne Brücke die Donau queren, zeichnet sich bislang kein Konsens in der Stadtgesellschaft ab. Den Anlagen ist auch ein Entscheidungsbaum hinsichtlich des weiteren Vorgehens beigefügt. Im Folgenden wird der Sach- und Planungsstand zu den derzeit noch diskutierten Möglichkeiten beschrieben.

7.1 Osttrasse: Die neue Brücke zwischen Gries und Unterer Wöhrd

Bei Realisierung der Osttrasse würden die Busse über die Gräßlstraße zur Grünanlage am Gries geführt. Die Trasse könnte mit dem Betriebsweg der Anlegestelle gebündelt und mit den geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen für Stadthof an dieser Stelle kombiniert werden. Aufgrund der Eingriffe in den hier vorhandenen Grünbestand und die erwarteten Beeinträchtigung der Naherholungsfunktion wird diese Handlungsoption aus naturschutzfachlicher Sicht kritisch bewertet. Hinsichtlich denkmalpflegerischer Belange würde wohl dieser Osttrasse der Vorzug gegenüber der Westtrasse gegeben: Die Osttrasse tritt beim Blick auf die Altstadt Silhouette nicht in Erscheinung. Sowohl der Landesdenkmalrat als auch der Vertreter der ICOMOS äußerten daher hierzu keine Vorbehalte.

7.2 Westtrasse: Der Neubau und Versatz des Eisernen Stegs

Die Trasse überspannt die Donau vom Schopperplatz zur Brunneleite / Holzlande wegen den erforderlichen Rampenlängen nicht ganz rechtwinklig. Die ÖPNV-Verbindung über die neue Brücke nahe der bestehenden Trasse des Eisernen Steges liegt in der Fortführung der Verbindung Oberpfalzbrücke/Pfaffensteiner Steg.

Von wesentlicher städtebaulicher Bedeutung ist, dass die neue Brücke neben ihrer Funktion für den ÖPNV auch Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer mit sich bringt und ihre Realisierung den Eisernen Steg – ca. 150 m stromaufwärts – ersetzt. Mit dem Abbruch des Eisernen Steges lässt sich die beengte Situation an der Einmündung Am Weinmarkt / Weißgerbergraben vor der Oswaldkirche deutlich verbessern.

Die Westtrasse stellt hohe Anforderungen an die städtebauliche Integration des neuen Brückenbauwerks, bietet aber zum anderen gute Entwicklungschancen für die westliche Altstadt und ersetzt funktional den Eisernen Steg.

Beide o.g. Brückenvarianten haben die Belange des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen. Damit muss die Unterkante der Brücke im Bereich der Brückenwiderlager ein – mit Zustimmung der Wasserwirtschaftsverwaltung - reduziertes Freibordmaß von 30 cm über dem Stand des hundertjährigen Hochwassers einhalten. Verluste an Retentionsflächen sind auszugleichen. Für

die Flusspfeiler in Flussmitte ist ein Freibord von mindestens 50 cm erforderlich. Da beide Brücken letztlich die Bundeswasserstraße Donau tangieren sind auch Vorgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu berücksichtigen. Insbesondere für die Westtrasse ergeben sich hierbei weitere Randbedingungen: Zwischen den Flusspfeilern wird eine Mindestdurchfahrtsbreite von 40 m gefordert. Die Durchfahrtsbreite an den Rändern dieses 40 m-Bereichs soll 6,50 m über Mittelwasser betragen (vgl. Anlage: Entscheidungsbaum: Sanierung Steinerne Brücke).

Auch die Situation im Zusammenhang mit einem Brückenneubau im Bereich des westlichen Altstadtensembles mit Ersatz des Eisernen Steges (Westtrasse) wurde am 24.10.2006 mit Herrn Marano erörtert. Dabei zeigte sich der Vertreter der ICOMOS auch hier offen und regte die Weiterentwicklung der bislang vorliegenden Planungen an. Insbesondere sollten Alternativen bei der Integration der Rampen beidseits der Donau gesucht werden. Ähnlich äußerte sich auch Herr Prof. Dr. Petzet und zeigte sich generell unvoreingenommen gegenüber dem Projekt einer neuen Donaubrücke. Er stellte dabei den Schutz der historischen Steinernen Brücke in den Vordergrund. Sowohl die Frage, ob eine neue Brücke das Altstadtensemble stören würde, als auch die Befahrbarkeit der Steinernen Brücke nach ihrer Sanierung müssten dabei geprüft werden.

Fazit: Busbrücke:

Zur Osttrasse liegt kein neuerer Planungsstand vor. Was die Westtrasse angeht lassen die bislang vorliegenden Planungen deren Integrierbarkeit noch nicht ausreichend erkennen und es bedarf zu deren abschließender Beurteilung einer Weiterentwicklung, insbesondere was die Anbindung der Rampen an die Uferbereiche und die Höhenlage betrifft.

7.3 Ergebnis Nutzen-Kosten-Untersuchung (Standardisierte Bewertung)

Sowohl im PlanungsDialog als auch in der Bürgerversammlung am 26.04.2005 wurde die Forderung laut, den Nutzen sowie die Sinnhaftigkeit einer Busbrücke und die Folgen einer Umleitung (Fahrgastverlust) detailliert darzustellen. Das geeignete Instrument hierzu stellt die Nutzen-Kosten-Untersuchung für Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV (Standardisierte Bewertung) dar. Es handelt sich dabei um ein bundesweit einheitlich anzuwendendes Verfahren zur Bewertung der Förderwürdigkeit von ÖPNV-Investitionsmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Die Firma Intraplan Consult GmbH (München) wurde mit der Ausarbeitung einer Standardisierten Bewertung betraut. Im Vorfeld wurde dieses Vorgehen mit dem Zuschussgeber abgestimmt, der bereits im April 2004 grundsätzlich die Förderfähigkeit für das Projekt „Ersatztrasse Steinerne Brücke“ in Aussicht gestellt hat.

Grundlage für die Beurteilung im Rahmen einer Standardisierten Bewertung ist jeweils ein sog. „Ohne-Fall“, d.h. im Falle der Steinernen Brücke eine Situation, wie sie durch die Umleitung der Linienbusse über die Nibelungenbrücke entsteht. Der Ohne-Fall stellt dabei die Situation des ÖPNV für den Planungshorizont 2015 ohne das vorhandene Ersatzbrückenbauwerk dar (d.h. die bisher über die Steinerne Brücke führenden Buslinien werden alle über die Nibelungenbrücke geführt). Diesem Ohne-Fall gegenübergestellt werden Mitfälle, d.h. eine oder mehrere Situationen, bei denen mit Infrastrukturmaßnahmen Fahrzeiten reduziert werden. Der Mitfall stellt damit - unter sonst gleichen Bedingungen - die Situation des ÖPNV mit einer Busersatztrasse dar. Da im Rahmen der Untersuchung zwei Brückenvarianten (Ost- und Westtrasse) bewertet wurden, liegen somit auch zwei Mitfälle vor (mit jeweils angepasster Buslinienführungen entweder über die Osttrasse oder die Westtrasse).

Für diese Mitfälle lassen sich (standardisiert) Nutzen ermitteln, die dann mit den durch die Infrastruktur verursachten Kosten (Baukosten der jeweiligen Brücke) ins Verhältnis gesetzt werden.

Die von der Fa. Intraplan Consult GmbH (München) hierzu durchgeführte Untersuchung basiert auf einer Gegenüberstellung eines „Ohne-Falls“ mit einem „Mitfall“. Sowohl für den Ohne-Fall als auch für die beiden Mitfälle wurde jeweils der gesamtwirtschaftliche Nutzen ermittelt und an Hand standardisierter Kostensätze monetarisiert. Mittels einer Differenzbetrachtung zwischen Mit- und Ohne-Fall lässt sich der (Mehr-)Nutzen, der sich durch eine Investition in die Brückeninfrastruktur ergibt, bestimmen. Dieser Nutzenwert wird schließlich zu den kapitalisierten Investitionskosten der Brückeninfrastruktur ins Verhältnis gesetzt (Nutzen-Kosten-Indikator). Wird hierbei ein Wert >1 erzielt, ist die

Förderwürdigkeit nach GVFG nachgewiesen.

Im Ergebnis der Untersuchung konnte für beide Brückenvarianten ein Nutzen-Kosten-Indikator von deutlich über 1 ermittelt werden:

- Mitfall Osttrasse 3,6
- Mitfall Westtrasse 1,8

Der Unterschied zwischen den beiden Nutzen-Kosten-Indikatoren ist v.a. bedingt durch die unterschiedliche Höhe der Investitionskosten. Die niedrigeren Investitionskosten der Osttrasse führen hier zu einem entsprechend höheren Indikator-Wert. Eine Priorisierung einer der beiden Brückenvarianten kann an Hand der ermittelten Indikatorwerte nicht abgeleitet werden, da die vorliegende Nutzen-Kosten-Untersuchung lediglich die Investitionen in die Infrastruktur bewertet, städtebauliche und stadtentwicklungsplanerische Aspekte hierbei aber unberücksichtigt bleiben.

Im Rahmen des vorliegenden Untersuchungsauftrags wurde zusätzlich auch das vom Donauanlieger e.V. in die Diskussion gebrachte ÖPNV-Konzept „Bürgertrasse“ untersucht. Dieses ÖPNV-Konzept sieht unter Verzicht auf eine altstadtnahe Donauquerung eine andere Linienführung für die betroffenen Buslinien 4, 12, 13 und 17 vor, als das ÖPNV-Konzept des o.g. Ohne-Falls der Nutzen-Kosten-Untersuchung. Im Vergleich beider ÖPNV-Konzepte wurden folgende verkehrlichen Auswirkungen festgestellt: Beim ÖPNV-Konzept der Donauanlieger würde der ÖPNV bedingt durch Erschließungsdefizite, wachsende Umsteigenotwendigkeit und Reisezeitverlängerungen pro Tag über 630 Personenfahrten verlieren und statt dessen der motorisierte Individualverkehr um ca. 540 Personenfahrten/Tag bzw. um 4.170 Pkw-km/Tag zunehmen. (vgl. Anlage: Nutzen-Kosten-Untersuchung Busbrücke Regensburg – 21. November 2006, INTRAPLAN Consult GmbH)

Fazit: Standardisierte Bewertung

Die Zusammenfassung zur Standardisierten Bewertung liegt als Anlage diesem Bericht bei. Im Rahmen der Ausschussbehandlung ist eine Darstellung der wesentlichen Zusammenhänge durch den Gutachter vorgesehen. Im Fazit lässt sich sagen, dass für beide Brücken die Wirtschaftlichkeit eindeutig belegt wurde und damit die Voraussetzung zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für beide Alternativen vorliegt. Die städtebauliche und stadtentwicklungsplanerische Bewertung der Trassen ist in der standardisierten Bewertung nicht enthalten.

7.4 Sachstand Behelfsbrücken

Im Anschluss an den Beschluss des Ferienausschusses am 25.08.05 hat die Verwaltung die Realisierbarkeit der damals vorgeschlagenen Trassenvarianten für einen provisorischen Brückenschlag ausschließlich für den Busverkehr untersucht. Bei allen diskutierten Varianten ist der Einsatz eines standardisierten Brückengeräts möglich. Die Kosten belaufen sich einschließlich der Lieferung und Montage, der Herstellung von Widerlagern, Rampen notwendigen Lichtsignalanlagen auf ca. 2,0 Mio. €, wobei davon ausgegangen werden kann, dass das Brückengerät selbst mietfrei bereitgestellt wird.

Die Varianten 1, 2 a, 2 b und 3 wurden hinsichtlich einer Reihe funktioneller, technischer, konstruktiver und rechtlicher Belange untersucht. Die Führungen der Varianten sind nochmals im Übersichtslageplan dargestellt. (vgl. Plan: Anlage für den Ferienausschuss am 25.08.05 – Provisorischer Brückenübergang für Busse – Zu untersuchende Trassenvarianten)

Variante 1

Behelfsbrücke östlich der Grieser Brücke, schräg über den Donaunordarm und den Wehrkanal Richtung Jacobigelände verlaufend, mit Anrampungen Richtung Andreasstadel im Norden und parallel zur Proskestraße Richtung Wöhrdstraße im Süden. Die Zu- und Abfahrt im Norden erfolgt über die Andreasstraße - geregelt über eine Lichtsignalanlage. Eine Durchfahrt über das Gelände der Gerhardinger Schule - wie im Beschluss vom 25.08.05 beschrieben - wurde verworfen.

Variante 2 a (Lage entspricht in etwa der Position der dauerhaften Osttrasse)

Provisorische Brücke unter Ausnutzung der befestigten Erschließungsflächen für die Schiffsanlegestellen vor der Schleuse über das Vorland östlich des Kinderspielplatzes „Am Gries“; Brückenquerung des Donaunordarms Richtung Jacobigelände mit Anbindung an die Wöhrdstraße;

Variante 2 b

Wie Variante 2 a, jedoch mit Anbindung an die Maffeistraße und in Verlängerung zur Wöhrdstraße.

Variante 3 (östlichste Variante)

Provisorischer Brückenschlag für Busse unmittelbar am „Grieser Spitz“ mit senkrechter Querung des Donaunordarms, am Unteren Wöhrd Anbindung an die Wöhrdstraße; wobei die Zu-/Abfahrt im Norden unter Ausnutzung der befestigten Erschließungsstraße für die Schiffsanlegestellen vor der Schleuse bis zum „Grieser Spitz“ erfolgt.

Alle o.g. Varianten wurden unter folgenden Gesichtspunkten bewertet:

- Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten (Trassenlänge des ÖPNV, verkehrliche und betriebliche Belange, Beeinträchtigung der Anwohner).
- Höhenlage der Brückenprovisorien (Rampen, Pfeilerstandorte)
- Einsatz und Verfügbarkeit von standardisierten Brückengeräten.
- Nutzungsgenehmigung für fremde Grundstücke und Einrichtungen.
- Klärung flussbautechnischer Fragen.
- Klärung wasserwirtschaftlicher Fragen
- Klärung naturschutzrechtlicher Fragen (Eingriffe, Versiegelung, Naherholung)
- Klärung der denkmalschutzrechtlichen Fragen (Lage im Altstadtensemble).
- Kosten

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Variante 1

Diese Variante weist die günstigste Trassenlänge auf. Auch die Belange des ÖPNV werden durch diese Variante gut erfüllt. Allerdings ist die Beeinträchtigung der Anwohner insbesondere in der Andreasstraße am größten. Die Höhenlage der Brücke muss lediglich den Hochwasserabfluss berücksichtigen. Der einzige erforderliche Pfeiler kann auf Land gebaut werden. Da eine Durchfahrt über das Gelände der Gerhardinger Schule verworfen wurde, muss der Busverkehr in beiden Fahrtrichtungen die Andreasstraße nutzen. Eine flussbautechnische Beeinträchtigung findet nicht statt. Der Hochwasserabfluss ist gewährleistet. Wegen der Eingriffe in den Baumbestand nördlich des Jacobigeländes wird die Maßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht als ungünstig bewertet. Hinsichtlich der Neuversiegelung ist die Maßnahme allerdings am besten zu bewerten. Eine Beeinträchtigung der Naherholungsfunktion ist gegeben. Die Lage im Altstadtensemble wird bei dieser Variante als besonders ungünstig angesehen.

Zu dieser Variante ist anzumerken, dass auch der bestehende Grieser Steg im Rahmen der Realisierung des künftigen Hochwasserschutzes angehoben werden muss.

Variante 2 a

Diese Variante weist die zweitgünstigste Trassenlänge auf. Weniger gut werden dagegen die betrieblichen Belange der RVB bewertet. Bei der Höhenlage der Brücke muss neben dem Hochwasser auch das Schifffahrtsprofil beachtet werden. Die Stellung der Pfeiler liegt im Flussuferbereich. Die Berücksichtigung des Schifffahrtsprofils und des hier im Fluss vorhandenen Kiesfangs wirken sich ungünstig auf diese Variante aus. Die Kombination der Trasse mit der Schifffahrtsanlegestelle auf der Nordseite des Gries weist verkehrliche (Schiffsentladung) und bauliche (Statik Spundwand) Probleme auf, die jedoch mit entsprechendem Aufwand beherrscht werden können. Der Hochwasserabfluss ist gewährleistet. Hinsichtlich des Naturschutzes und der Naherholungsfunktion wird diese Variante als besonders ungünstig (Zerschneidung Naherholungsgebiet Grieser Spitz) angesehen. Die Höhe der Neuversiegelung bewegt sich im Vergleich zu den anderen Varianten im mittleren Niveau. Das Altstadtensemble wird nicht berührt.

Variante 2 b

Die Trassenlänge für den Bus ist unwesentlich länger als bei Variante 2 a. Damit sind die Belange des ÖPNV weniger berücksichtigt als bei den Varianten 1 und 2 a. Dagegen bewegt sich die Berücksichtigung der betrieblichen Belange auf selbem Niveau wie bei Variante 2 a. Auch bei dieser Variante muss bei der Höhenlage der Brücke neben dem Hochwasserabfluss das Schifffahrtsprofil

beachtet werden. Auch hier stehen die Pfeiler im Fluss bzw. im Uferbereich. Der Kiesfang wird berücksichtigt. Die Kombination der Trasse mit der Schiffsanlegestelle, die flussbautechnischen Probleme und der Hochwasserabfluss entsprechen der Variante 2 a. Auch hinsichtlich Naturschutz und Naherholungsfunktion entsprechen sich die Varianten 2 a und 2 b. Etwas geringer ist der Grad der Neuversiegelung. Das Altstadtensemble wird nicht berührt.

Variante 3

Dies ist die längste Trassenführung für den ÖPNV. Hinsichtlich der betrieblichen Belange liegt Variante 3 damit hinter 2 a und 2 b. Die Höhenlage der Brücke muss den Hochwasserabfluss und das Schifffahrtsprofil beachten. Bei dieser Variante ist nur ein Pfeiler erforderlich, der im Uferbereich liegt. Die Kombination der Trasse mit der Schiffsanlegestelle und die flussbautechnischen Probleme entsprechen der Variante 2 a bzw. 2 b. Dagegen werden bei dieser Variante der Natureingriff und die Beeinträchtigung der Naherholungsfunktion als besonders günstig (beste Variante im Vergleich zu vier untersuchten Varianten) bewertet. Die Variante ist allerdings mit einer sehr hohen Neuversiegelung verbunden. Das Altstadtensemble wird nicht berührt.

Fazit Behelfsbrücke:

Beim Einsatz einer Behelfsbrücke ist von einem Kostenaufwand von ca. 2,0 Mio. € auszugehen. Kosten für die Brücke selbst fallen nicht an, da Brückengerät vom Bund bereitgestellt werden kann. Grundsätzlich sind Varianten mit einer westlichen – auf die Eiserne Brücke ausgerichteten Lage – hinsichtlich der Anforderungen des Linienbusverkehrs am besten geeignet. Diese Varianten berühren aber Anwohnerinteressen (Variante 1) oder naturschutzfachliche Belange (Variante 1, 2 a, 2 b). Bedenken hinsichtlich des Altstadtensembles bestehen nur gegenüber einer Behelfsbrücke mit Trassenführung über die Andreasstraße (Variante 1).

8. Sachstand: Umleitungen für Linienbusse

8.1 Vorschläge zu Umleitungen

Im PlanungsDialog wurde zu der bei Sperrung der Steinernen Brücke erforderlichen Umleitung des Linienbusverkehrs vom Regensburger Verkehrsverbund angemerkt, dass diese „nicht Lösung, sondern Anlass zur Lösungssuche ist“. Dies wurde auch bereits bei der Bearbeitung des städtischen Verkehrsentwicklungsplanes - 1997 vom Stadtrat beschlossen - so gesehen: Er beinhaltet einen Vorschlag, wie der Verkehr über eine neue Brücke am Gries – bei Sperrung der historischen Steinernen Brücke für Linienbusse – zu führen sei. Die Steinernen Brücke ist heute als dem Linienbus vorbehaltener zentraler Donauübergang Grundlage für eine attraktive Verkehrserschließung der Altstadt. Sie nimmt die Beförderungsbedürfnisse von Bewohnern sowohl des Stadtnordens als auch aus dem Raum Lappersdorf-Hainsacker auf. Im PlanungsDialog wurde dies in Zweifel gezogen. Es wurde behauptet, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen hätten sich geändert, der RVV hätte sich dieser Änderung aber nicht gestellt. Es wurden diverse z.T. widersprüchliche Vorschläge unterbreitet, wie der Bau einer neuen Brücke in Regensburg durch eine Neuordnung oder die Umleitungen der Buslinien 4, 12, 13 und 17 vermeidbar wäre. Zur Dauer der Umwegfahrten über die Nibelungenbrücke wurden Berechnungen vorgelegt, aus denen - entgegen ersten Fahrversuchen des RVV und den Erfahrungen aus der kurzzeitigen Sperrung - keine wesentlichen Fahrzeitverlängerungen zu erwarten sind. Fahrzeitvergleiche, z.B. für die Linien 12, 13 und 17, die bei einem Zeitvergleich zwischen einem Punkt im Stadtnorden und der Endhaltestelle „Hauptbahnhof“ dieser Linien durchgeführt wurden, ignorierten dabei vollkommen, die Ziele die Fahrgäste in der Altstadt nachweislich ansteuern als auch die Notwendigkeit, die Altstadt durch öffentliche Verkehrsmittel attraktiv zu erschließen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass im Umleitungsfall je nach Vorschlag sich neue Betroffenheiten ergeben: Z.B. am Unteren Wöhrd, wenn alle umgeleiteten Busse diese Route nähmen oder in der Holzgartenstraße, wenn der Knoten Franken-/Nordgaustraße vom Linienbusverkehr umfahren werden soll. Beim u.g. Vorschlag des BürgerBündnisses werden zusätzliche Linienbusse z.B. über die Gumpelzheimer Straße geleitet.

Explizit wurde vom BürgerBündnis – eine Vereinigung von Gruppen, die sich gegen den Bau einer Busbrücke über die Donau ausspricht - ein unter den

Mitgliedern abgestimmter Vorschlag unterbreitet, der eine Umleitung der Buslinien 4, 12, 13 und 17 wie folgt vorsähe:

- Linie 4: über Steinweg über Frankenstraße, Pfaffensteiner Brücke, Clermont-Ferrand-Allee, Gumpelzhaimerstraße, Dr.-Johann-Maier-Straße, Platz der Einheit, anschließend weiter wie bisher
- Linie 12: ab Steinweg über Frankenstraße, Nibelungenbrücke, Wöhrdstraße, Dachauplatz zur Endhaltestelle Albertstraße (Hauptbahnhof)
- Linie 13: ab Steinweg über Frankenstraße, Nibelungenbrücke, Weißenburgstraße und Landshuter Straße zur Endhaltestelle Hauptbahnhof
- Linie 17: über Oberpfalzbrücke, Am Protzenweiher, Stadthof, Europabrücke, Frankenstraße, Nibelungenbrücke, Weißenburgstraße, Landshuter Straße zum Hauptbahnhof

Dieser Vorschlag, wurde im Rahmen der oben genannten Nutzen-Kosten-Untersuchung durch das Büro Intraplan mit einem Umleitungsvorschlag verglichen, der vom Regensburger Verkehrsverbund (RVV) gemeinsam mit der Stadtverwaltung erarbeitet wurde. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass im Falle einer Umleitung die Linienführung gemäß Worst-Case-Szenario RVV (vgl. 8.2) vorzuziehen ist.

Im Zuge des PlanungsDialoges wurden Untervarianten angesprochen, die vorsähen, die Steinernen Brücke nur noch einem Teil der Buslinien oder den im Bereich der Altstadt eingesetzten Midibussen vorzubehalten. Die Achslasten würden für diesen Fall allerdings unweigerlich eine Instandsetzung erfordern, die dauerhaft dem Lastfall „mit Bus“ gerecht wird. Betrieblich ist der Einsatz von sog. Midibussen wenig sinnvoll: Um die gleiche Menge an Fahrgästen wie in Standardlinienbussen befördern zu können, müssten sogar mehr Busse verkehren bzw. entstünden beim Umstieg der in Standardbussen ankommenden Fahrgäste auf kleinere Busse Wartezeiten. Vorschläge, zum Aufbau bzw. zur Erweiterung des Altstadtbusystems führen neben den Kosten durch längere Fahrzeiten und Fahrwege für die Umleitungsstrecke zu zusätzlichen Aufwendungen für die in Ergänzung der bereits verkehrenden Linien einzusetzenden Midibussen.

8.2 Worst-Case-Szenario RVV: Kurzfristige Sperrung - Umleitung

Über die Beschäftigung mit der Frage, wie auf eine plötzliche und unaufschiebbare Sperrung der Steinernen Brücke zu reagieren sei, wurde von der Stadtverwaltung gemeinsam mit den Regensburger Verkehrsbetrieben (RVV) zwischen November 2005 bis März 2006 ein mehrstufiges Szenario entwickelt, das von der Ad-hoc-Reaktion bis zur längerfristigen einzurichtenden Umleitung reicht.

Phase 1

Sollte ohne Vorwarnung die Einrichtung einer Umleitung notwendig werden, können für die ersten beiden Betriebstage nach Sperrung der Steinernen Brücke lediglich kurzfristige betriebsorganisatorische Maßnahmen ergriffen werden. Beispielhaft sind hier zu nennen: Einrichtung von Behelfshaltestellen, Fahrgastinformation, Umstellung von Dienstplänen etc..

Der Linienbusverkehr würde stadteinwärts (bzw. stadtauswärts in umgekehrter Richtung) wie folgt abgewickelt: Die Linie 4 biegt von der Bayerwaldstraße nach links ab in die Frankenstraße bis zur Nordgaustraße. Die Linie 12 verbleibt auf der Frankenstraße bis zur Nordgaustraße. Die Linie 13 biegt von der Lappersdorfer Straße nach links ab in die Frankenstraße bis zur Nordgaustraße. Die Linie 17 fährt über die Würzburger Straße zur Frankenstraße und biegt dort ab bis zur Nordgaustraße. Alle vier Linien fahren ab der Kreuzung Frankenstraße, Nordgaustraße über die Nibelungenbrücke und die Wöhrdstraße bis zur Eisernen Brücke. Die Linie 12 fährt dann über die D.-Martin-Luther-Straße zum Hauptbahnhof. Die anderen drei Linien fahren über die Thundorferstraße zum Arnulfsplatz. Die Erschließung für Stadthof entfällt.

Mit Phase 1 sind viele und unerwartete Unannehmlichkeiten für die Kundinnen und Kunden von öffentlichen Verkehrsmitteln verbunden. Der RVV würde auch bei wenigen Tagen Vorwarnzeit versuchen, eine Bedienung unmittelbar gemäß Phase 2 zu organisieren:

Phase 2

In der Phase 2 erfolgen Anpassungen am Liniennetz: Gegenüber der Phase 1 ändert sich die Streckenführung der Linie 4, die dann nicht mehr über Reinhausen fährt, sondern ab der Isarstraße nach links über die Nordgaustraße. Die Linie 3, die an sich nicht von der Sperrung der Steinernen Brücke betroffen ist, würde als Ersatz für den Wegfall der Linie 4 über Reinhausen geleitet.

Phase 3

Mit Phase 3 werden Problemstellen entlang der Busumleitungsstrecken beseitigt:

Maßnahme	Kosten
Umbau der Lichtsignalanlage Kreuzung Franken-/Holzgartenstraße (wegen Leistungsminderung der Frankenstraße)	71.500 €
Kreuzung Nordgau-/Frankenstraße: Markieren einer zusätzlichen Linksabbiegespur von Süd nach West als Baustellenverkehrsführung (Leistungsengpässe)	23.200 €
Nordgaustraße Richtung Norden/Einmündung östliche Holzgartenstraße Lichtsignalanlage mit Linienbusvorrechtigung	58.000 €
Beseitigung Längsparkplätze Wöhrdstraße (Behinderungen aufgrund der vermehrt auftretenden Begegnungsfälle Bus/Bus reduzieren)	geringfügig
Anlage Busspur stadteinwärts auf Eiserner Brücke bei gleichzeitiger Verbesserung der Ampelsteuerung durch Erneuerung der Lichtsignalanlage (Wegfall der markierten Radwege)	90.400 €
Gesamtkosten:	243.100 €

Als Alternative zur Umleitung der Linien 12, 13, 17 über die stark belastete Kreuzung Nordgau-/Frankenstraße, käme ein Route über die westliche Holzgartenstraße in Betracht:

Maßnahme	Kosten
Umbau der Lichtsignalanlage Kreuzung Franken-/Holzgartenstraße (wegen Leistungsminderung der Frankenstraße)	71.500 €
Abbau Radschleuse in der westlichen Holzgartenstraße und Schaffung einer einstreifigen Durchfahrtsmöglichkeit für Busse in der Bedelgasse	16.500 €
Umbau Einmündung Nordgaustraße, westliche Holzgartenstraße	19.000 €
Anlage Busspur stadteinwärts auf Eiserner Brücke bei gleichzeitiger Verbesserung der Ampelsteuerung durch Erneuerung der Lichtsignalanlage (Wegfall der markierten Radwege)	90.400 €
Gesamtkosten Alternative:	197.400 €.

Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Nordgaustraße und Isarstraße. In diesem Zusammenhang sind für den Knoten Nordgaustraße / Frankenstraße Leistungsverbesserungen vorgesehen. Welche Auswirkungen aber die Baustellensituation für den Linienbusverkehr aus dem Stadtnorden mit sich bringt, ist derzeit noch nicht absehbar. Tritt der beschriebene Umleitungsfall zu einem Zeitpunkt nach der Fertigstellung des Knotenpunktes Franken-/Nordgaustraße ein, sind die Auswirkungen zumindest hier weniger gravierend.

Neben den o.g. Kosten für Anpassungen der Infrastruktur wurden vom Regensburger Verkehrsverbund (RVV) die im Falle der Umleitung über die Nibelungenbrücke zu erwartenden Belastungen aktualisiert. Im Vergleich zu den auch im Rahmen des PlanungsDialoges genannten Zahlen haben sich zwischenzeitlich sowohl die Zahl der Fahrten als auch die Betriebskosten je Kilometer geändert. Die zusätzlichen Betriebskosten werden aktuell auf rund 470.000,00 € jährlich beziffert. Hinzu kommen erwartete Einnahmeverluste von über 150.000,00 €/Jahr (ermittelt auf Basis einer Fahrgastbefragung und bei Berücksichtigung der erfolgten Tarifierhebung). Zusammen mit der betrieblichen Mehrleistung belaufen sich damit die finanziellen Auswirkungen für den RVV auf insgesamt ca. 620.000 €/Jahr.

Fazit: Worst-Case-Szenario

Die für die Umleitungsfahrten aufzuwendenden zusätzlichen Finanzmittel (620.000

€/Jahr) zuzüglich den einmaligen Aufwendungen für Infrastrukturanpassungen (ca. 200.000 €) liegen in einer Größenordnung, bei der sich der Einsatz einer Behelfsbrücke (Kostenaufwand rund 2 Mio. €) bereits nach etwa drei Jahren rechnet. Das Worst-Case-Szenario kann gemeinsam mit dem Einsatz einer Behelfsbrücke zu einem Notfallkonzept ausgebaut werden.

8.3 Erfahrungen aus der kurzzeitigen Sperrung der Steinernen Brücke (September 2005): Fahrzeitverlängerungen

Im Zeitraum vom 19.09.2005 bis zum 22.09.2005 musste zur statischen Sicherung des geschädigten Bogens XII eine Stahlkonstruktion seitlich an den Bögen angebracht und verspannt werden. Diese Arbeiten konnten nur bei Sperrung des historischen Bauwerks ausgeführt werden. Die Umleitung der Linienbusse wurde angekündigt und die Fahrgäste auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen hingewiesen. Die sich ergebenden Behinderungen wurden von den Regensburger Verkehrsbetrieben (RVB) während der viertägigen Sperrung der Steinernen Brücke erfasst und Fahrzeitverlängerungen gemessen.

Bei dieser Sperrung wurden die Linien 4, 12, 13 und 17 wie folgt umgeleitet:

- Linie 4: Ab Haltestelle „Reinhausen Brücke“ auf kurzem Weg über die Bayerwald- zur Frankenstraße. Eine Bedienung der Haltestelle „Steinweg“ unterblieb. Anschließend über Frankenstraße – Nibelungenbrücke – Wöhrdstraße – Eiserne Brücke und Thundorferstraße. Ab der Haltestelle Fischmarkt normaler Linienverlauf.
- Linie 12: Über Frankenstraße – Nibelungenbrücke – Wöhrdstraße und Eiserne Brücke. Ab der Haltestelle „Dachauplatz“ normaler Linienverlauf
- Linie 13: Ab der Haltestelle „Drehergasse“ über Frankenstraße – Nibelungenbrücke – Wöhrdstraße – Eiserne Brücke und Thundorferstraße. Ab Haltestelle „Fischmarkt“ normaler Linienverlauf
- Linie 17: Die Linie 17 hat Stadtamhof komplett durchfahren. Ab der Haltestelle „Stadtamhof“ über Steinweg – Frankenstraße – Nibelungenbrücke – Wöhrdstraße – Eiserne Brücke und Thundorferstraße. Ab Haltestelle „Fischmarkt“ normaler Linienverlauf

Die Messung zur Fahrzeitverlängerung erfolgten auf der Linie 4 automatisch über das rechnergestützte RVB-Betriebsleitsystem, auf den Linien 13 und 17 durch Personal vor Beginn und nach Ende der Umleitungsstrecke. Die Fahrzeitverlängerungen der Linie 12 wurden nicht erfasst. Folgende Mittelwerte wurden festgehalten:

Linie 4	stadteinwärts	stadtauswärts
Gesamter Betriebstag	+ 6 Minuten	+ 6 Minuten
Hauptverkehrszeit vormittags von 7 Uhr bis 9 Uhr	+ 12 Minuten	nicht ausgewertet
Hauptverkehrszeit nachmittags 16 Uhr bis 18 Uhr	nicht ausgewertet	+ 6 Minuten

Linie 13	stadteinwärts	stadtauswärts
Gesamter Betriebstag	+ 12 Minuten	+ 9 Minuten
Hauptverkehrszeit vormittags von 7 Uhr bis 9 Uhr	+ 21 Minuten	+ 10 Minuten
Hauptverkehrszeit nachmittags 16 Uhr bis 18 Uhr	+ 13 Minuten	+ 12 Minuten

Linie 17	stadteinwärts	stadtauswärts
Gesamter Betriebstag	+ 14 Minuten	+ 10 Minuten

Hauptverkehrszeit vormittags von 7 Uhr bis 9 Uhr	+ 23 Minuten	+ 12 Minuten
Hauptverkehrszeit nachmittags 16 Uhr bis 18 Uhr	+ 15 Minuten	+ 13 Minuten

Die im Echtbetrieb durchgeführten Fahrzeitmessungen bestätigen die Ergebnisse, die im Frühjahr 2005 bei Probefahrten ermittelt wurden.

Fahrgastzählungen waren ursprünglich nicht vorgesehen, da bei einer nur wenige Tage dauernden Umleitung noch nicht mit Fahrgastabwanderungen gerechnet werden musste. Dies schien nach Beobachtung der Busfahrer am ersten Tag der Sperrung auch der Fall gewesen zu sein. Am zweiten Tag meldeten die Fahrer aber, dass ihrer Ansicht nach deutlich weniger Fahrgäste zu verzeichnen seien. Daraufhin wurde am dritten und vierten Tag über die automatische Fahrgastzählung des rechnergestützten Betriebsleitsystems das Fahrgastaufkommen auf der Linie 4 ermittelt. Auf den Linien 13 und 17 stand dieses System nicht zur Verfügung. Ausgewertet wurde der Bereich von der Danziger Freiheit in Fahrtrichtung Arnulfplatz. In der Altstadt wurde ein umleitungsbedingter Fahrgastrückgang von rund 39 Prozent ermittelt. Auch wenn möglicherweise Fahrgäste auf andere Linien abgewandert sind (das konnte an der Haltestelle „Loisachstraße“ auf die Linie 8 der Fall sein und an der Haltestelle „Hans-Hayder-Straße“ auf die Linie 3), so würde sich immer noch ein Fahrgastverlust von 16 Prozent ergeben. Allein auf der Linie 4 gingen demnach also pro Tag und Richtung nur im Altstadtbereich 100 Fahrgäste verloren.

8.4 Busspuren in der Frankenstraße

Schon im Rahmen des PlanungsDialogs - konkret aber in der Bürgerversammlung vom 23.03.2006 - wurde der 6-streifige Ausbau der Frankenstraße durch Ergänzung von Busspuren vorgeschlagen. Die hinzukommenden Busfahrspuren – so die Intention der Antragsteller – sollen insbesondere die Fahrzeitverluste der umgeleiteten Linien minimieren. Daneben ergäben sich auch für die heute schon verkehrenden Linien Vorteile. Die nachfolgende Aufstellung gibt einen Überblick zu den zu erwartenden Kosten dieser Maßnahme:

Grunderwerb beidseitig Frankenstraße. Gebäudeabläse und –abriss südöstlich Frankenbrücke. Sonstige Freilegungskosten (z.B. Rodungen)	ca. 1.100.000.- €
Spartenumlegungen (unverbindliche Annahme) durch Verlegung Geh- und Radweg sowie Neuanlage von Grünstreifen; auch im Zuge des Brückenneubaus (REWAG-Auskunft steht noch aus)	ca. 900.000.- €
Tiefbauarbeiten durch Verbreiterung Frankenstraße für neu anzulegende Busspuren: Verlegung Geh- und Radwege einschl. Grünstreifen; Umbau Kreuzungsanlagen; Anpassung Entwässerungseinrichtungen; Grundstücksangleichungen	ca. 2.500.000.- €
Mehrkosten durch zwei Busspuren für den Neubau der Frankenbrücke aufgrund notwendiger Neuherstellung der Pfeiler und Widerlager inkl. Abriss der vorhandenen Brücke (einschl. Nebenkosten, Honorare etc.)	ca. 5.000.000.- €
Straßenausstattung wie Straßenbegleitgrün, Ausgleichsmaßnahmen, Markierung, Beschilderung, Lichtsignalanlagen, Beleuchtung	ca. 700.000.- €
Unvorhergesehenes und Rundung	ca. 500.000.- €
Gesamt:	ca. 10.700.000.- €

Es ist anzumerken, dass die Eingriffe in den vorhandenen Grünbestand z.T. erheblich wären (ca. 135 Bäume müssten gefällt werden). Auch erforderliche Schallschutzmaßnahmen für die angrenzende Bebauung, die durch die wesentliche bauliche Änderung der als Bundesstraße klassifizierten Straße anfallen, sind in der Kostenzusammenstellung noch nicht berücksichtigt. Die Kosten für die Anlage von Busspuren in der Frankenstraße bewegen sich (ohne Lärmschutz) mit rund 11 Mio. € in der Größenordnung der Herstellungskosten für den Bau einer neuen Brücke. Allerdings bestehen auch für Busspuren – ähnlich wie für die diskutierten Busbrücken – nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

8.5 Regionaler Nahverkehrsplan – Planung des zukünftigen ÖPVN

Unabhängig vom positiven Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung sowie den bislang für den Umleitungsfall aufgezeigten Nachteilen wird vorgeschlagen im Rahmen der Bearbeitung des regionalen Nahverkehrsplanes nochmals zu überprüfen, ob ein Liniennetz ohne altstadtnahe Donauquerung entwickelt werden kann, das in seiner Qualität einem Netz mit altstadtnahe Donauquerung gleichwertig ist. Durch die im Jahr 2005 abgeschlossene und oben bereits erwähnte Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg liegt ein neues Netzmodell für Regensburg vor, in dem sich sowohl Fahrten im motorisierten Individualverkehr als auch des öffentlichen Nahverkehrs abbilden lassen. Dieses Modell wurde im Rahmen der eben erläuterten Nutzen-Kosten-Untersuchung verfeinert und bildet nun die Ausgangsbasis für die Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans, der gemeinsam mit sechs Landkreisen und der Stadt Straubing beauftragt wurde.

Fazit: Umleitungen

Für den Fall einer unaufschiebbaren Sperrung der Steinernen Brücke liegt mit Blick auf die Anpassung des Liniennetzes ein sog. Worst-Case-Szenario vor. Die Beurteilung der Frage, ob ein Liniennetz ohne altstadtnahe Donauquerung entwickelt werden kann, das in seiner Qualität einem Netz mit altstadtnahe Donauquerung gleichwertig ist, soll im laufenden Verfahren zum regionalen Nahverkehrsplan nochmals aufgegriffen werden. Die vielfältigen anderen Vorschläge außerhalb dieses Verfahrens sollten nicht mehr weiterverfolgt werden. Dazu gehören insbesondere „Teil-„Lösungen mit „etwas Busverkehr“ auf der Steinernen Brücke oder der zusätzliche Einsatz der sog. Midibusse.



Stadtratsbeschluss zur Verkehrsfreimachung Steinerne Brücke – Donauquerung für den ÖPNV (S. 2/2)

9. Behandlung in der 299. Sitzung des Landesdenkmalrats am 10.12.2004 in München und UNESCO Welterbeentscheidung der ICOMOS am 13.07.2006 in Vilnius

Am 25. Oktober 2004 fand zusammen mit dem Regionalausschuss des Landesdenkmalrats unter Vorsitz von Herrn Prof. Dr. Glaser, Herrn Dr. Gieß vom Landesamt für Denkmalpflege und Vertretern der Stadtverwaltung eine Ortsbegehung von der Oswaldstraße über den Schopperplatz, die Steinerne Brücke und den Gries statt. Anschließend wurden dem Regionalausschuss die Modelle und Pläne für die Ost- und Westtrasse vorgestellt und diskutiert. In der Folge befasste sich der Landesdenkmalrat in München - in seiner Sitzung am 10.12.2004 – mit den städtischen Planungen. Dabei berichtete Herr Prof. Dr. Glaser über den Ortstermin in Regensburg und erläuterten Mitarbeiter der Stadtverwaltung dem Gremium die Pläne und Modelle zu den Brückenalternativen am Ost- und Westrand des Altstadtensembles.

Nach eingehender Diskussion wurde vom Vorsitzenden, Herrn MdL Dr. Spänle festgehalten, dass „der Landesdenkmalrat das bisherige Procedere ausdrücklich begrüßt. Der Landesdenkmalrat werde nach Abschluss des Moderationsverfahrens, also vor der Stadtratsvorlage, Stellung beziehen. Ferner werde angeregt, dass insbesondere die Westtrasse planerisch weiter entwickelt wird. Er dankt den Vertretern der Stadt Regensburg für Ihren engagierten Vortrag“ (Protokollauszug). Diese Formulierung spiegelt die auch hier in Bezug auf die Westtrasse kontrovers geführte Diskussion zur besseren städtebaulichen Integration der Rampen wider.

Seit 13. Juli 2006 ist das Gesamtensemble „Altstadt Regensburg und Stadtamhof“ UNESCO Welterbe. Die Frage der Sanierung der Steinernen Brücke und die Ersatzbrückenfrage sind deshalb künftig auch vor diesem Hintergrund zu diskutieren und zu entscheiden. In ersten Gesprächen mit Vertretern der ICOMOS wurde deutlich, dass gerade in Bezug auf die Westtrasse noch Weiterentwicklungen erforderlich sind, um den denkmalpflegerischen Anforderungen zu genügen, bei entsprechend sensiblem Umgang aber die Variante Westtrasse – gerade mit Blick auf den Neubau und Ersatz des Eisernen Steges - auch Chancen birgt. Hinsichtlich der Frage, welche Nutzung und Funktion die Steinerne Brücke zukünftig übernehmen kann, wird dies in Abhängigkeit davon gesehen, welche zusätzlichen denkmalbelastenden Eingriffe einer Instandsetzung für den Lastfall mit Bus im Vergleich zu einer denkmalgerechten und substanzschonenden Sanierung für den Lastfall ohne Bus ausgelöst werden.

Fazit:

Die gegenüber der Westtrasse geäußerten Bedenken in der Bevölkerung sind ernst zu nehmen: Der Neubau des Eisernen Steges - zwischen Schopperplatz und Holzlande – kann dann eine Option darstellen, wenn die Einbindung in die Uferbereiche gelingt. Hierzu werden derzeit Untersuchungen angestellt, wie ggf. durch bewegliche Brückenteile – die im Hochwasserfalle angehoben werden – auf die bislang sehr auffälligen Rampenanlagen verzichtet werden kann. In einem Wettbewerbsverfahren sollen dann unterschiedliche Konstruktionsentwürfe hierzu erarbeitet und visualisiert werden. Dabei ist die Beschäftigung mit einer Nachfolgekonstruktion zum Eisernen Steg zum einen eine grundsätzliche städtebauliche Fragestellung, zum anderen dient sie aktuell dazu auszuloten, ob die Westtrasse weiterhin als Handlungsoption für eine Busersatzbrücke zur Verfügung steht. In diesem Zusammenhang soll auch durch die Minimierung des Brückenquerschnitts den Bedenken entgegengewirkt werden, die Brücke könne zu einem späteren Zeitpunkt für den allgemeinen Kfz-Verkehr geöffnet werden.

10. Bericht über die außerordentliche

Bürgerversammlung vom 26.04.2005

In der von rund 200 Bürgerinnen und Bürgern besuchten Bürgerversammlung wurde das Thema „Sanierung der Steinernen Brücke – Ersatztrasse für den ÖPNV“ erörtert.

10.1 Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden folgende, zum Teil kontroverse Diskussionsbeiträge eingebracht:

Einige Teilnehmer stellten das Verfahren beim PlanungsDialog dar und wiesen auf andere, frühere Bürgerbeteiligungsverfahren (Zukunftswerkstätten, Solar Quarter/Unterer Wöhrd) hin. Dort wurde immer mehrheitlich oder einstimmig ein weiterer Brückenbau für den motorisierten Verkehr abgelehnt. Die Stadtverwaltung solle diese Entscheidungen berücksichtigen und nicht ignorieren. Den Bürgern liege die Erhaltung und Stärkung der naturnahen Elemente der Flusslandschaft, insbesondere auf den Wöhrden, am Herzen. Im PlanungsDialog habe es weitgehend Einigkeit über eine möglichst rasche Sanierung der Steinernen Brücke gegeben. In der Bürgerversammlung wurde von der überwiegenden Mehrheit eine möglichst rasche Sperrung und einstimmig eine schnellstmögliche Sanierung der Steinernen Brücke gewünscht. Mit der Sanierung müsse so bald als möglich begonnen werden, unabhängig davon, was der Stadtrat bezüglich der Ersatztrasse entscheidet.

Nach Ansicht vieler Bürger wäre jede weitere Brücke ein sehr starker Eingriff in die historische Silhouette der Stadt. Bezüglich der Aufnahme in die Liste des Weltkulturerbes sei ein absolut sensibler Umgang mit dem Stadtbild, zu dem auch das Altstadtensemble gehöre, Voraussetzung. Durch einen Brückenneubau, insbesondere der Westvariante, könnte das Stadtbild wohl auf keinen Fall erhalten werden. Eine neue Brücke würde viel drastischer als die im PlanungsDialog gezeigten Modelle ausfallen und würde mit der Erhaltung des Stadtbildes und mit der Einhaltung der Denkmalschutzbelange nicht im Einklang stehen. Weiterhin wurde moniert, dass mit der Forderung einer Ersatztrasse für den ÖPNV mehrere Mio. Euro verschwendet würden, was angesichts der finanziellen Situation der Stadt eine Unverschämtheit sei. Der Stadtrat und die Stadtplanung sollten sich um eine Verlängerung der Ostbrücke nach Norden kümmern, um die großräumige Verkehrssituation in Regensburg zu entschärfen.

Ein Brückenbau wäre zudem ein Eingriff in das grüne Zimmer der Stadt, das als Naherholungsraum und den Tieren als Lebensraum dienen würde. Im Flächennutzungsplan werde dieser als Grünzug mit außerordentlicher Bedeutung beschrieben, der in seinem Bestand erhalten werden müsse. Auch laut weiterer Pläne sollen Eingriffe in die Jahninsel und die beiden Wöhrde möglichst unterbleiben.

Eine große Zahl von Bürgerinnen und Bürger war sich einig, dass die RVV GmbH die beiden anderen bestehenden Trassen für ihre Buslinien nutzen sollte (Autobahnbrücke A 93 und Nibelungenbrücke). Es sei nicht zu verstehen, warum bereits jetzt Linien diese Strecke befahren und für andere Linien dies nicht möglich sein sollte. Der ÖPNV sei selbstverständlich wichtig, vielen Anwesenden sei aber in diesem Fall die Steinernen Brücke wichtiger.

Andere Bürger dagegen wünschen sich wiederum für Stadthof nach der Sanierung der Steinernen Brücke einen angemessenen ÖPNV über die Brücke. Die Steinernen Brücke sei für den ÖPNV eine wichtige Verbindungstrasse. Wenn kein ÖPNV mehr über die Steinernen Brücke geführt werde, sei Stadthof ohne Busanbindung und auch Steinweg würde zwei Linien verlieren. Die Sanierung der Brücke solle zügig durchgeführt werden, da sonst die Stadthofer Geschäfte in ihrer Existenz gefährdet wären. In Stadthof steige ständig eine große Zahl von Fahrgästen ein- und aus. Viele würden dann im Donaueinkaufszentrum einkaufen und die Kaufkraft für Stadthof und für die Altstadt würde verloren gehen. Die Altstadt benötige zum Überleben den ÖPNV und die Kaufkraft aus dem nördlichen Stadtgebiet bzw. Umland. Einige Bürgerinnen und Bürger vertraten dagegen die Ansicht, dass die Erreichbarkeit der Altstadt nicht allein über den Arnulfplatz und den Fischmarkt definiert werden könne. Die meisten Altstadtbesucher würden mit anderen Linien in die Altstadt fahren, nur ein kleiner Teil käme mit den Bussen über die Steinernen Brücke. Dies würde sich kaum auf den Umsatz der Altstadtkaufleute auswirken. Dafür könne man nicht in Kauf nehmen, dass Kulturgüter zerstört oder aufgegeben werden. Die schwankenden Zahlen der Busfahrgäste könnten wohl durch andere Faktoren, wie Park- oder Einkaufstickets, ausgeglichen werden.

Die Vorstellungen einiger Bürgerinnen und Bürger bezüglich der längeren Fahrzeit

in die Altstadt bei Nutzung einer anderen Trasse waren ebenfalls sehr unterschiedlich und reichten von 1,5 bis 20 Minuten. Von den Rednern wurden hier unterschiedliche Auffassungen vertreten. Einige meinten, der höhere Zeitaufwand sei wegen des Schutzes der Natur und des Altstadtbildes vertretbar, andere dagegen sprachen von zu langen Umwegen.

Gefordert wurde eine vernünftige und umfassende Abwägung der Nutzen und Kosten dieses Projekts, wozu auch die Belange des Natur- und des Denkmalschutzes zählen würden. Es dürften nicht nur Nutzen und Kosten der RVV GmbH eine Rolle spielen. Die Kostenschätzung und die Linienführung für den Tunnel solle ebenfalls noch mal überarbeitet werden, da diese wohl aufgrund der gewählten Trasse völlig überhöht sei. Ansonsten würde man vielleicht eine realistische Alternative vergeben.

Es wurde dargestellt, dass es neben den heute anwesenden Personen und den Vereinsmitgliedern noch viele weitere Bürger gebe, die aus verschiedenen Gründen bisher nicht zu Wort gekommen seien und deren Meinung auch beachtet werden müsse. Regensburg sei ein Oberzentrum und es gehe um Arbeitsplätze in der Altstadt und nicht nur um die Partikularinteressen der Bewohner der Wöhrde. Gefordert wurde in diesem Zusammenhang Solidarität.

Kritik wurde auch an der Verwaltung geäußert, die auf den Bau einer Ersatzbrücke fixiert sei. Man könne deshalb davon ausgehen, dass der Vorschlag an den Stadtrat entsprechend ausfallen werde. Auch wären bisher wenig Fakten und Daten von der Verwaltung genannt und Antworten gegeben worden. Der Oberbürgermeister und die Stadträte hätten nach Ansicht einiger Bürger nicht zuerst die Belange der Landkreisbewohner, sondern die Interessen der städtischen Bürger zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Den Vorgaben des einstimmigen Ausschussbeschlusses vom 01.04.2003 folgend, erarbeitete die Verwaltung Alternativen zur Donauquerung für den Linienbusverkehr im Falle der sanierungsbedingten bzw. dauerhaften Sperrung der Steinernen Brücke. Am 1.09.2004 – im Vorfeld von Gesprächen mit dem Landesdenkmalrat - wurde dem Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen hierüber erneut berichtet. Das im Anschluss - unter Leitung des Schäuble-Institutes - durchgeführte Moderationsverfahren sollte die Bürgerinnen und Bürger über den derzeitigen Stand der Planungen informieren und ein Podium für konstruktive Anregungen bieten. Dabei traten erhebliche Widerstände gegen den bereits im Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan grundsätzlich enthaltenen Bau einer Ersatzbrücke für den Busverkehr zu Tage. Dieser zum Teil sehr emotionale Umgang mit dem Projekt einer alternativen Donauquerung für Linienbusse wurde auch auf der Bürgerversammlung deutlich. Die hier formulierten Anträge, die selbst bei gegensätzlichen Inhalten nahezu einstimmig beschlossen wurden, weisen deutlich auf die widerstrebenden Interessen und die Probleme im Falle des Wegfalls der Steinernen Brücke als ÖPNV-Route hin.

Auch aus touristischer Sicht kommt der Steinernen Brücke herausragende Bedeutung zu. Jährlich frequentieren Hunderttausende das mittelalterliche Bauwerk. Darüber hinaus zählt die Brücke neben dem Dom St. Peter zu den wichtigsten Identifikationsmerkmalen Regensburgs.

Die in der Öffentlichkeit oft geäußerte Meinung, die Stadt hätte die Tunneltrasse lediglich vor dem Hintergrund einer Vermeidung der Unterquerung von Privatgrundstücken am Gries nach Osten verschoben, ist unrichtig. Vielmehr handelt es sich bei der Tunnelplanung der Stadt um eine völlig neue Trassierung auf der Grundlage der RABT (Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln).

Unter Berücksichtigung der in der RABT enthaltenen Sicherheitsvorschriften ergibt sich ein Tunnelquerschnitt mit einem Durchmesser von ca. 10 m. Der Durchmesser der städtischen Planung übertrifft somit die Annahmen des Ingenieurvereins um das Zweifache. Der im Vergleich zum Ingenieurverein doppelte Durchmesser bedingt eine erhebliche Vergrößerung der Entwicklungslänge der Rampe auf der Südseite der Donau. Zudem mussten die städtischen Planer bei der Unterquerung der Donau auch noch den planfestgestellten Kiesfang im Donau-Nordarm berücksichtigen. Dies führte dazu, dass die städtische Planung im Vergleich zur Planung des Ingenieurvereins viel weiter nach Osten geführt werden musste, um die für die Unterquerung der Donau notwendige Tiefe (ca. 20 m) zu erreichen. Zum Auftauchen der Trasse im Norden war ebenfalls eine große Entwicklungslänge notwendig, die aus Sicht der Stadt Regensburg nur nördlich der Bebauung vorhanden war. Ein Nebeneffekt dieser Planung ist, dass die Trasse durchgängig auf öffentlichem Grund liegt. Eine Verkürzung der Trasse unter Inanspruchnahme von Privatgrund ist aufgrund der oben beschriebenen Entwicklungslänge der nördlichen Rampe nicht möglich.

10.2 Folgende Anträge wurden von den Teilnehmern der Bürgerversammlung beschlossen:

10.2.1 Antrag Herr Gerhard Friedrich, Sprecher Pro Stadtamhof e.V.

Eine Sanierung der Steinernen Brücke scheint notwendig und wird befürwortet. Es wird erwartet, dass die Bauzeit zügig, nach Fertigstellung der Pfaffensteiner Brücke, in möglichst kurzer Zeit erfolgt. Während dieser Zeit ist zu gewährleisten, dass Fußgänger und Radfahrer die Brücke queren können. Stadtamhof und deren Hauptstraße muss während dieser Zeit an den ÖPNV angeschlossen bleiben. Nach der Sanierung soll ein angemessener ÖPNV-Verkehr über die Steinernen Brücke wieder stattfinden. Nur mit dieser Lösung kann die Lebensader für die Stadtamhöfer und die Bürger aus dem Stadtnorden zur Altstadt gewährleistet werden. Die genannte Sanierung stellt auch den geringsten Eingriff in die Uferlandschaft der Donau dar. Kosten und Nachfolgekosten bleiben für die Stadt gering und überschaubar. Ohne die genannte Lösung sehen die Geschäftsleute mit großer Sorge in die Zukunft.

Abstimmung: Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der bauliche Zustand des Bau- und Kulturdenkmals Steinernen Brücke - mit fast 870 Jahren die älteste, größtenteils noch unverändert erhaltene romanische Steinbrücke in Deutschland - erfordert eine behutsame und denkmalgerechte Instandsetzung. Zu diesem Ergebnis kamen die in Zusammenarbeit mit den Denkmalschutzbehörden durchgeführten Untersuchungen. 2003 hatte sich das Landesamt für Denkmalpflege aus seiner Sicht detailliert zu den Randbedingungen einer denkmalgerechten Instandsetzung geäußert. Die wesentliche Aussage war, dass wegen der Nachhaltigkeit der Maßnahmen die Brücke langfristig von jeglichem Kraftfahrzeugverkehr zu entlasten sei. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wertet die Überlegungen des Bau- und Planungsreferates der Stadt Regensburg zur Anlage einer dauerhaften Ersatztrasse als wichtigen Schritt, die Brücke dauerhaft vom Kraftfahrzeugverkehr freizumachen.

Die umfangreiche Instandsetzung der 315 m langen Steinernen Brücke wird nach derzeitiger Schätzung mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die lange Dauer der Maßnahmen war Anlass für planerische Untersuchungen von alternativen Donauübergängen zur dauerhaften Verlagerung des Busverkehrs von und zur Altstadt über die Steinernen Brücke.

Ein sofortiger Beginn der Instandsetzungsarbeiten an der Steinernen Brücke ist unrealistisch. Als Grundlage für die Finanzierung und Förderfähigkeit muss zunächst ein Instandsetzungskonzept erarbeitet werden. Es ist außerdem die Frage zu klären, ob die Steinernen Brücke als funktionales Brückenbauwerk weiterhin verkehrlich für schwere Lasten genutzt wird oder ob sie als überragendes und einmaliges Zeugnis mittelalterlicher Brückenbaukunst - ähnlich wie die Karlsbrücke in Prag - nur noch für den Fußgänger- u. Radverkehr zur Verfügung stehen soll.

Für Fußgänger und Radfahrer von und nach Stadtamhof stehen während der Instandsetzung der Steinernen Brücke grundsätzlich als alternative Übergänge der Grieser Steg in Verbindung mit der Eisernen Brücke bzw. der Eisernen Steg mit Fortführung über den Pfaffensteiner Steg zur Verfügung. Ob während der gesamten Bauzeit neben der Steinernen Brücke ein Parallelsteg errichtet werden kann, muss unter Berücksichtigung der Hochwasserproblematik noch geklärt werden. Da die Oberfläche der Steinernen Brücke einschließlich der Brüstungen bis auf ihren steinernen Kern zurückgebaut werden muss, ist während der Instandsetzung jegliche verkehrliche Nutzung der Steinernen Brücke selbst ausgeschlossen.

Die Forderung im Antrag, dass Stadtamhof während der Bauzeit der Steinernen Brücke an den ÖPNV angebunden bleiben und nach der Sanierung weiterhin ein angemessener ÖPNV über die Steinernen Brücke abgewickelt werden soll, entspricht im Wesentlichen städtischen Planungsüberlegungen, zunächst die Anbindung für Stadtamhof durch eine von Linienbussen nutzbare Ersatzbrücke zu sichern und erst nach deren Inbetriebnahme mit den Sanierungsarbeiten zu beginnen. Nur über eine Brücke, die während der Sanierung der Steinernen Brücke von Linienbussen genutzt werden kann, bleibt Stadtamhof im Liniennetz

des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden. Diese Brücke könnte – wird sie für eine dauerhafte Nutzung konstruiert - im Anschluss an die Sanierung die heutige Funktion der Steinernen Brücke für den öffentlichen Personennahverkehr übernehmen. Das Baudenkmal Steinerner Brücke stünde dann als attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur Verfügung.

Im Zusammenhang mit anderen Fragen aus der Bürgerversammlung ist anzumerken, dass selbstverständlich die Belange des Denkmalschutzes, auch im Hinblick auf den „Weltkulturerbe-Antrag sorgfältig und mit hoher Priorität geprüft und berücksichtigt werden. Im Übrigen hat der Landesdenkmalrat zum Ausdruck gebracht, dass eine Ersatztrasse im Bereich der Altstadt grundsätzlich nicht ausgeschlossen sei.

Insbesondere die Forderung, dass über die Steinerner Brücke im Anschluss an die Sanierung wieder ein angemessener ÖPNV stattfinden soll, steht im Widerspruch zu anderen beschlossenen Anträgen der Bürgerversammlung. Vor einer Entscheidung, ob abweichend von den bisherigen Zielsetzungen zukünftig Busse die Steinerner Brücke wieder befahren, sind insbesondere noch die bautechnischen Konsequenzen zu untersuchen. Der Empfehlung des Antragstellers kann nur in Teilen gefolgt werden.

Die Geschäftsleute in Stadtamhof sind mit Ausnahme der Betriebe, die ausschließlich der Nahversorgung dienen, auf Kunden von außerhalb des Stadtteils angewiesen, um längerfristig existenzfähig bleiben zu können. Eine ÖPNV-Anbindung an den Stadtnorden und die anschließenden Gemeinden des Landkreises Regensburg ist Voraussetzung dafür, dass sich in Stadtamhof Betriebe halten können, die Waren des mittel- und längerfristigen Bedarfs (z.B. Schuhe, Textilien, Optikwaren, Elektroartikel) anbieten. Wenn nur Anwohner und Touristen als Kunden bleiben, wird sich die Geschäftsstruktur markant verändern und einige vorhandene Einzelhandelsbetriebe werden in ihrer Existenz bedroht sein. Vor diesem Hintergrund sollten die vorhandenen Buslinien weiterhin über Stadtamhof geführt werden, wobei vor allem bei der Osttrasse eine Haltestelle möglichst nah an der Stadtamhofer Hauptstraße bzw. mit einem direkten Zugang zu dieser gewählt werden müsste.

10.2.2 Antrag Herr Markus, Donauanlieger e.V.

1. Die Steinerner Brücke ist unverzüglich zu sperren und zu sanieren.
2. Die Buslinien 4, 12, 13 und 17 nutzen die vorhandenen Trassen und Donauquerungen
3. Die Stadtverwaltung möge auf den Bau von Ersatztrassen verzichten.
4. Die lange überfällige, seit 1997 geforderte rechtliche Sicherung der Donaualue als geschützter Landschaftsbestandteil nach § 13 Naturschutzgesetz ist umgehend durchzuführen.

Abstimmung: Der Antrag wird mit Mehrheit gegen 2 Stimmen und bei 2 Enthaltungen angenommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Trotz der festgestellten Schäden am Mauerwerk der Steinernen Brücke besteht derzeit aus statischer Sicht keine Notwendigkeit einer sofortigen Sperrung für den Busverkehr. Um die dynamischen Belastungen durch Schub- und Querkräfte aus dem Busverkehr auf das unterschiedlich steife Mauerwerkgefüge zu reduzieren, wurde bereits angeordnet, dass die Busse kontrolliert im Schritttempo über die Steinerner Brücke fahren müssen. Derzeit wird am Bogen IX eine Langzeitmessung durchgeführt, um Aussagen zu bekommen, wie sich aktuell statische Einflussfaktoren (Temperatur, Dynamik durch Verkehr) auf Bewegungen des äußeren Mauerwerkes und damit auf die Entstehung von Rissen auswirken. Im Weiteren wurde das gesamte historische Bauwerk von Fachleuten im Rahmen der vorgeschriebenen Brückenprüfung untersucht. Aus dem Ergebnis dieser Inspektion werden die notwendigen Konsequenzen im Hinblick auf die Tragfähigkeit und Verkehrssicherheit zu ziehen sein.

Vor der Erarbeitung eines Instandsetzungskonzeptes muss die Frage der weiteren Nutzung der Steinernen Brücke grundlegend geklärt werden, da dies Auswirkungen auf den Instandsetzungsaufwand haben wird. Entscheidend ist, ob die Steinerner Brücke so saniert werden soll, dass sie weiterhin - entgegen den Überlegungen des Denkmalschutzes - eine Verkehrsfunktion für Busse übernehmen kann oder nur noch vom Fußgänger- und Radverkehr genutzt wird. Die langfristige Erhaltung der Steinernen Brücke – saniert mit originalnaher Technik und in ihren ursprünglichen Abmessungen (Rückbau Fahrbahnquerschnitt mit Brüstungen) - war nicht zuletzt der Anlass dafür, die

Frage der ÖPNV-Verlagerung der Busse von der Steinernen Brücke auf alternative altstadtnahe Übergänge näher zu untersuchen.

Die Erarbeitung eines endgültigen Instandsetzungskonzeptes ist erst dann möglich, wenn die Problematik Ersatztrasse ja oder nein verbindlich entschieden ist. Darauf aufbauend sind die Finanzierung, die Förderfähigkeit und die ggf. abschnittsweise Realisierung zu klären. Die Forderung einer sofortigen Instandsetzung ist derzeit unrealistisch, da grundlegende Sachverhalte noch sehr kontrovers diskutiert werden und die grundlegenden Entscheidungen noch nicht getroffen sind.

Der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen hat in seiner Sitzung im April 2003 die Notwendigkeit der Instandsetzung der Steinernen Brücke erkannt und im Weiteren der Verwaltung den Auftrag erteilt, für den Fall der Verlagerung des Busverkehrs von der Steinernen Brücke zwei altstadtnahe Donauübergänge nur für den Bus-, Fußgänger- und Radverkehr in Form eines Vorentwurfes planerisch näher zu untersuchen. Die Folgen einer sofortigen Sperrung der Steinernen Brücke für den Busverkehr wurden diskutiert. Von Seiten der Verwaltung wurde schon damals auf die negativen Auswirkungen für den ÖPNV und die Erreichbarkeit insbesondere der Altstadt und Stadthof hingewiesen.

Die geforderte sofortige Sperrung der Steinernen Brücke für den Busverkehr mit Umleitung der betroffenen Buslinien über die vorhandenen Straßen und Donauquerungen macht keinen Sinn. Wie ausführlich im PlanungsDialog erläutert, hat eine Sperrung der derzeit optimalen, weil direkten und zentralen Busanbindung der Altstadt von Norden ohne gleichwertige Alternative, folgende Zusammenhänge zu berücksichtigen:

- Erhalt einer attraktiven ÖPNV-Erschließung für die Altstadt als Voraussetzung zur notwendigen Stärkung der wirtschaftlichen und kulturellen Vielfalt des Altstadtstandortes und zur Wahrung der Chancengleichheit gegenüber anderen Geschäfts- und Wohnungsstandorten
- Belange des ÖPNV und seiner Nutzer sowohl aus dem Stadtgebiet, als auch aus dem Umland (Arbeitskräfte, Schüler, Studenten, Kunden)
- Konflikte, den ÖPNV im Sinne der gesamtstädtischen Zielsetzung (als Teil des Umweltverbundes) attraktiver zu machen und ihn als Alternative zur Fahrt mit dem privaten Kraftfahrzeug auszubauen
- Auswirkungen auf die Erschließung von und nach Stadthof mit dessen Einzelhandel
- Konsequenzen / Mehrbelastung entlang möglicher Umleitungsstrecken (z.B. Ostengasse, Wöhrdstraße, Frankenstraße, Gumpelzhaimerstraße)
- Aussagen aus vorangegangenen Bürgerbeteiligungsverfahren mit z.T. widerstrebenden Forderungen (z.B. „Unterer Wöhrd keine Hauptachse für ÖPNV“ versus „keine Brücke am Gries“)
- Interessen und Anliegen von Anwohnern
- Weitergehende denkmalpflegerische und umweltfachliche Aspekte
- Erreichbarkeit oberzentraler Einrichtungen im Stadtgebiet (z.B. Bildungs- und Kultureinrichtungen, Krankenhäuser, Gerichte) mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Reduzierung der Verkehrsfunktion der Steinernen Brücke auf Fußgänger- und Radverkehr

Die genannten Belange sind in dem mit einstimmigem Beschluss vom 01.04.2003 vorgegebenen Planungsprozess zu bedenken. Zum Teil ist dies bereits berücksichtigt, dem Stadtrat auch in der weiteren Behandlung im Anschluss am 21.09.2004 vorgetragen und im Dialogverfahren ausführlich erörtert worden. Zusätzlich haben sich aus dem bisherigen Planungs- und Diskussionsprozess weitere Aufgaben ergeben. Hierzu gehören insbesondere die sorgfältige Aufbereitung der Ergebnisse des PlanungsDialogs und die Ausarbeitung eines „Worst-Case-Szenarios“ für eine eventuell notwendige sofortige Sperrung der Steinernen Brücke einschließlich der damit verbundenen Konsequenzen. Für die Planungen einer Ersatzbrückenlösung für den Busverkehr liegt, nachdem die Förderfähigkeit bereits grundsätzlich bestätigt wurde, eine detaillierte Kosten-Nutzen-Bewertung vor. Auf die Diskussionsbeiträge, Fakten, Daten und Materialien wurde mit ihren wesentlichen Inhalten voranstehend behandelt.

Sowohl die im PlanungsDialog zu Tage getretenen unterschiedlichen Positionen und Ansichten, als auch die Anträge der Bürgerversammlung mit

unterschiedlichster Zielsetzung dokumentieren, dass es eine Lösung, die allen Belangen Rechnung trägt, im Zusammenhang mit der notwendigen Instandsetzung der Steinernen Brücke offensichtlich nicht gibt: Wird einerseits gefordert, die Brücke unverzüglich zu sperren und auf den Bau einer Ersatzbrücke zu verzichten, soll andererseits der Anschluss an den ÖPNV als Lebensader von Stadtamhof erhalten werden.

10.2.3 Antrag Herr Cerull:

Das Verfahren zur Unterschutzstellung der Donaauauen im Stadtgebiet von Regensburg als geschützter Landschaftsbestandteil nach Art. 12 Bayer. Naturschutzgesetz, das 1994 mit einem Verordnungsentwurf begonnen und 1997 wegen anderer Planungen unterbrochen wurde, wird sofort weitergeführt und alsbald mit der rechtlichen Ausweisung abgeschlossen.

Abstimmung: Der Antrag wird mit Mehrheit gegen 1 Stimme und bei 1 Enthaltung angenommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Unterausschuss hat mit einstimmigem Beschluss vom 16.09.1993 die Verwaltung beauftragt, ein Verfahren zur Unterschutzstellung der Auebereiche entlang der Donaunebenarme einschließlich der Schwabelweiser-Auen einzuleiten. Zuvor hatte der Naturschutzbeirat einstimmig die Verwaltung zur Durchführung dieses Schutzverfahrens ersucht. In der Folge ließ die Verwaltung ein ausführliches Pflege- und Entwicklungskonzept für die betroffenen Gebiete erarbeiten. Der entsprechende Pflege- und Entwicklungsplan wurde ausgeschrieben und bis Ende 1996 erstellt. Aufgrund des Gesamt-Hochwasserschutzkonzeptes der Stadt Regensburg wurde jedoch entschieden, das anstehende Verfahren zunächst ruhen zu lassen. Der Naturschutzbeirat wurde in seiner Sitzung vom 05.11.1997 über das Ruhen des Verfahrens informiert.

Das Pflege- und Entwicklungskonzept, das alle wesentlichen naturschutzfachlichen Aussagen zu den betreffenden Gebieten beinhaltet, wird bei allen anstehenden Planungsfragen berücksichtigt und insbesondere den Ausschreibungsunterlagen für den Hochwasserschutzwettbewerb als Planungsgrundlage beigegeben. Die naturschutzfachlichen Aspekte sind demzufolge trotz Ruhen des Verfahrens von der Verwaltung mit Nachdruck weiterverfolgt worden.

Auch für die Hochwasserschutzplanung ist der Pflege- und Entwicklungsplan konzeptionell vorgegeben. Die wesentlichen naturschutzfachlichen Gesichtspunkte werden somit weiterhin berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt das Verfahren fortzusetzen, ist fachlich nicht erforderlich und wäre kontraproduktiv. Außerdem wären zuerst die Auswirkungen für die Eigentümer privater Grundstücke im Geltungsbereich einer künftigen Unterschutzstellung zu untersuchen.

10.2.4 Frau Kleiner, Antrag Elternbeirat Gerhardingerschule

1. Der Anschluss an den ÖPNV bzw. RVV von Stadtamhof und vom westlichen Steinweg soll ohne Brückenbau ermöglicht werden.
2. Der Untere und Obere Wöhrd sollen als Freizeit- und Naherholungsraum ohne zusätzliche Brücke erhalten bleiben.

Abstimmung: Der Antrag wird mit Mehrheit bei 1 Enthaltung angenommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Antrag wird gefordert, dass durch die Stadt Regensburg der Anschluss von Stadtamhof an den ÖPNV bzw. RVV auch ohne einen Brückenneubau ermöglicht werden soll. Heute wird die Erschließung des Stadtteils kostengünstig über die den Stadtteil tangierenden Linien gelöst. Stadtamhof ist daher – wie kaum ein anderer Stadtteil – ideal in das Linienbusnetz eingebunden. Ist zukünftig das Befahren der Steinernen Brücke mit Linienbussen nicht mehr möglich und eine Umleitung der vorhandenen Buslinien über die Nibelungenbrücke erforderlich, ist mit einem Mehraufwand bei den Betriebskosten von rund 470.000 € jährlich,

zuzüglich Mindereinnahmen von über 150.000 € bei Fahrgelderlösen und Erstattungsleistungen zu rechnen (aktualisierte Angaben RVV Oktober 2006 auf Grundlage einer Fahrgastbefragung und erfolgter Tarifierhöhung). Hinzu kämen Kosten für das hier geforderte zusätzliche Bussystem zur separaten Erschließung von Stadthof. Soll Stadthof ohne einen Brückenneubau weiterhin mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden, muss entweder weiterhin die Steinernen Brücke Linienbussen zur Verfügung stehen, oder zur Verknüpfung mit der Altstadt die umwegige Fahrt über die Nibelungenbrücke in Kauf genommen werden.

Bzgl. Ziffer 2 des Antrages von Frau Kleiner wird auf die Stellungnahme zum Antrag von Herrn Cerull verwiesen.

Fazit Bürgerversammlung vom 26.04.2005

Die im Rahmen des Planungsdialogs und in der Bürgerversammlung eingebrachten Anregungen werden im weiteren Planungsprozess u.a. hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit, Realisierbarkeit sowie städtebaulicher, verkehrlicher und denkmalschützerischen Auswirkungen geprüft. Die Instandsetzung der Steinernen Brücke wird vorbehaltlich der Finanzierbarkeit zügig in die Wege geleitet. Vor Baubeginn muss für den Linienbusverkehr eine geeignete Alternative zur Donauquerung zur Verfügung stehen. Die Machbarkeit einer Ersatzkonstruktion für Fußgänger und Radfahrer während der Sanierungszeit der Steinernen Brücke ist zu prüfen. Eine sofortige Sperrung für den Busverkehr ist derzeit nicht veranlasst. Das Verfahren zur Unterschutzstellung der Auenbereiche entlang der Donauarme soll bis auf weiteres ruhen.

11. Bericht über die außerordentliche Bürgerversammlung vom 23.03.2006

In der von rund 200 Bürgerinnen und Bürgern besuchten außerordentlichen Bürgerversammlung wurde erneut das Thema „Sanierung der Steinernen Brücke – Ersatztrasse für den ÖPNV“ erörtert.

11.1 Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden folgende, zum Teil kontroverse, Diskussionsbeiträge eingebracht:

Es wurde dargestellt, dass die Brücke und die Donauauen einzigartig und eine Erlebniswelt seien, die von den Bürgern sehr gut angenommen werden. Die Schönheit der Wöhrde sei wichtiger als Kleinigkeiten und Provinziales, wie z.B. 5 Minuten länger in einem Bus zu stehen. Es stelle sich die Frage, wieso dies zerstört oder beeinträchtigt werden soll für eine Brücke, die nicht gebraucht werde. Zum Thema Naturschutz wurde auch ausgeführt, dass bei der Westtrasse der Ersatzbrücke neun Bäume betroffen wären, bei der Linienführung über die Frankenstraße (Bürgertrasse) müssten dagegen für den Bau von Busspuren 292 Bäume gefällt werden, wovon mindestens die Hälfte unter Baumschutz steht.

Es wurde auch die Frage gestellt, warum eine solche Planung überhaupt gemacht wird, nachdem Regensburg in die Weltkulturerbe-Liste aufgenommen werden soll und die Unesco diese Diskussion aufmerksam verfolge. Die Aufnahme in die Liste des Weltkulturerbes sei im Sinne des Denkmalschutzes ein konservatives Bewahren von Werten, das wohl allen am Herzen liege. Die RVV GmbH verfüge angeblich über keine Beförderungszahlen und fordere trotzdem immer wieder diese Ersatzbrücke. Ein Fragesteller bringt zum Ausdruck, dass der seriös berechnete volkswirtschaftliche Nutzen andere Dinge mit einbeziehen müsse, z.B. die Aufnahme in die Liste des Weltkulturerbes, den Umweltschutz und die Funktion als Naherholungsraum. Es wird vorgeschlagen, von der Planung und dem Bau der Ersatzbrücke Abstand zu nehmen, einen Runden Tisch einzurichten und sich ein vernünftiges ÖPNV-System auszudenken bzw. die vorhandenen Möglichkeiten zu nutzen. Es wurde dargestellt, dass die Bürger, die diese Brücke nicht wollen, alle Hebel in Bewegung setzen werden und dass alle Bürger der Stadt ein Interesse daran haben müssten, dieses Gebiet zu schützen. Eine Bürgerbeteiligung müsse im Vorfeld stattfinden, ansonsten führe dies nur zu Bürgerentscheiden. Seit einem Jahr sei man in der Sache keinen Schritt weiter gekommen und der nächste Bürgerentscheid stehe wohl schon auf der Tagesordnung.

Einige Bürger merkten an, dass die Steinernen Brücke nach der Sanierung wieder für den ÖPNV in reduziertem Umfang freigegeben werden sollte. Zur Anbindung von Stadthof über der nächsten Ortschaften sollten einige Busse über die Brücke fahren, da dies technisch möglich sei. Des Weiteren würde bei einer denkmalgerechten Sanierung die Abdichtung gegen Salz keine technischen Probleme mehr darstellen. Es wurde gefragt, ob sich seitens des Denkmalschutzes in der Frage, ob nach der Sanierung wieder Fahrten über die Brücke erlaubt sind, seit der letzten Bürgerversammlung etwas getan hat.

Weiter wurde ausgeführt, dass 20.000 Bürger des Stadtnordens über die Linie 4 direkt mit der Altstadt verbunden sind. Der Umweg über die Pfaffensteiner Brücke zum Platz der Einheit wurde als „Anti-Bürger-Trasse“ bezeichnet, die die Siedlervereinigung wohl kategorisch ablehne. Sobald die Linie 4 gelegentlich wegen einer Sperrung der Steinernen Brücke über Reinhausen, die Frankenstraße und die Nibelungenbrücke fahre, habe sie bis zu 20 Minuten Verspätung. Es wurde ausgeführt, dass die Steinernen Brücke für alle Bürger der Stadt da sei, sie auch allen am Herzen liege und deshalb gebeten werde, das Ergebnis und den Abschluss der Untersuchungen abzuwarten.

Andererseits wurde wieder dargestellt, dass die Linie 4 genauso wie einige andere Linien über die Nibelungenbrücke fahren könnte und das Bürgerbündnis bzw. die Donauanlieger noch andere gute Vorschläge gemacht hätten. Dies würde zwar zu geringen Nachteilen beim ÖPNV führen, die aber nicht so schlimm seien, dass die Altstadt deshalb ausbluten würde. Dem wurde entgegnet, dass die Brückengegner die Interessen der Bevölkerung des Stadtnordens nicht ernst nehmen würden.

Von einem Bürger wurde eine frühere Planung aufgegriffen. Danach sollte die Hengstenberg-Brücke verbreitert werden und diese Verbindung sollte über den Gries an der Gerhardinger Schule vorbei fortgeführt werden. Seiner Meinung nach wäre dies eine elegante Lösung gewesen.

Ein Fragesteller meinte, dass auch bei Kneiting eine Brücke gebaut werden soll.

Ein weiterer Bürger fragte wieder nach, warum sich die Stadt nicht für die Tunnellösung am Gries entscheide.

Zur Ersatztrasse wurde angemerkt, dass laut Beschluss des Ferienausschusses vom August 2005 drei Brückenvarianten bzw. ein Provisorium über das Schulgelände der Gerhardinger Schule geplant sind. Eine Fragestellerin überreichte stellvertretend für den Elternbeirat der Gerhardinger Grundschule 223 Unterschriften gegen den Bau einer Donaubrücke.

Ein Fragesteller vermutete, dass wahrscheinlich nur die Variante über die Maffeistraße, den Gries und das Schulgebäude möglich sei. Die Grieser Brücke müsste sowieso für den Hochwasserschutz gehoben werden, somit könnte gleich eine neue Nahverkehrsbrücke gebaut werden. Es wurde gefragt, ob die Aussage des Innenministeriums stimme, dass die ÖPNV-Brücke durch einfachen Stadtratsbeschluss für den Individualverkehr freigegeben werden kann.

Bezüglich des Provisoriums wurde gefragt, warum ein solches überhaupt in Erwägung gezogen wird, wenn im Herbst die eigentlichen Planungen sowieso vorliegen. Es laufe wohl darauf hinaus, dass das Provisorium eine Dauerlösung werde, weil die sanierte Brücke nicht mehr für den Busverkehr freigegeben werden kann oder soll. Für eine vorübergehende Lösung des Verkehrsproblems ließen sich andere Wege finden. Sollte ein Provisorium kommen, müsste der Busverkehr darüber wohl sehr ausgedünnt werden, was bedeuten würde, dass zwei bis drei Linien sowieso über die Nibelungenbrücke fahren müssten.

Eine Fragestellerin merkte an, dass eine der Bürgertrassen am Donaeinkaufszentrum vorbei führt. Viele Bürger würden dann, wenn die Linien über die Nibelungenbrücke fahren, nicht auf Umwegen in die Altstadt fahren. Dazu wurde auf das Beispiel der Arcaden verwiesen. Es wurde an das Verantwortungsbewusstsein für eine lebendige und denkmalgeschützte Altstadt appelliert und die Frage in den Raum gestellt, was eine Altstadt noch bringt, wenn aufgrund der fehlenden Kaufkraft alle Geschäfte, Anwälte, Ärzte usw. abwandern.

Ein Fragesteller merkte an, dass man die unterschiedlichen Ansichten respektieren und achten sollte. Es stelle sich die Frage, wie man zu einem Interessensausgleich und einer übereinstimmenden Zielformulierung kommen könne. Man sollte versuchen, sich gemeinsam für etwas einzusetzen und nicht immer gegeneinander zu arbeiten und nur Negatives darzustellen. Die bisher angewandten Planungsinstrumente waren nicht erfolgreich. Dabei entstünde oft nur Misstrauen und das Vertrauen in die Stadt sei diesbezüglich bereits zerstört. Man sollte auch so ehrlich sein und das Argument eines Bürgers werten und es nicht mit dem Hinweis auf Partikularinteresse abwehren. Ein anderer Fragesteller vertrat die Ansicht, dass man sich Ziele setzen und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten müsse. Ein Ziel könnte z.B. sein, wie man eine

Erreichbarkeit der Stadt unter Berücksichtigung einer zumutbaren, längeren Fahrdauer im Hinblick auf die Eigenverantwortung der Bürger schaffen könne.

Weiter wurde die Frage gestellt, ob es Erkenntnisse gebe, dass die Bürgerschaft der Umlandgemeinden bereit sei, in ihrer Mitverantwortung für das kulturelle Erbe der Stadt eine gewisse längere Fahrdauer von einigen Minuten zu akzeptieren. Falls es diese Erkenntnisse noch nicht gebe, wurde gefragt, was die Bürger in Stadt- und Landkreis gemeinsam unternehmen könnten, um insoweit ein neues, nachhaltiges Bewusstsein herauszubilden und in die Tat umzusetzen. Ein Fragesteller verwies dazu auf die ständigen Äußerungen bezüglich der Regionalentwicklung, des Zusammenwachsens und der Bildung eines „Wir-Gefühls“. Weiter wurde dargestellt, dass der wirtschaftliche Erfolg Regensburgs unstrittig ist, die Busbrücke aber nicht damit in Zusammenhang gebracht und mit neu zu schaffenden Arbeitsplätzen verglichen werden kann.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Bürgerversammlung wurde außerhalb des regulären Turnus von Bürgerinnen und Bürgern auf der Grundlage der Gemeindeordnung beantragt und einberufen. Derzeit steht noch die Beratung über die Anträge einer Bürgerversammlung in Stadthof am 26.04.2005 zum gleichen Thema aus. Im Rahmen der aktuellen Bürgerversammlung wurde aufgezeigt, dass eine gemeinsame Vorlage für die zweite Jahreshälfte 2006 im zuständigen Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen vorgesehen ist. Deshalb konnten zum Zeitpunkt der Bürgerversammlung die Anträge nicht in ausreichendem Umfang behandelt werden.

Zu den Beiträgen ist anzumerken, dass die Diskussion im Wesentlichen darum geführt wurde, ob eine Verlängerung der Fahrzeit und geringe Nachteile für den ÖPNV in Regensburg anstelle eines Brückenneubaus hingenommen werden sollten. Die Tatsache, dass die Steinernen Brücke während ihrer Instandsetzung und im Anschluss hieran nicht mehr für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung stehen wird, war aber gerade Anlass der bereits seit mehreren Jahren - z.B. im Verkehrsentwicklungsplan - dokumentierten Planungsüberlegungen zum Neubau einer Brücke. Die ins Feld geführte Diskussion, mit Blick auf Belange von Naturschutz oder die Welterbeprobewerbung Regensburgs auf einen Brückenneubau zu verzichten, löst dabei die Frage nicht, welches Linienbusangebot dann für Bürgerinnen und Bürgern aus dem Stadtnorden und dem nördlich angrenzenden Umland bestehen soll. Aus den Beiträgen lässt sich aber ableiten, dass Nachteile einer Sperrung der Steinernen Brücke für den öffentlichen Personennahverkehr ohne adäquaten Ersatz von allen Beteiligten eingeräumt werden. Mehrfach wurde die Frage aufgeworfen, ob Planungen für einen - dauerhaften oder provisorischen - Donauübergang auf der Trasse durch die Gerhardinger Schule weiter verfolgt würden. Hierzu ist festzuhalten, dass diese Überlegungen - wie bereits in der Ausschussvorlage vom April 2004 für eine endgültige Lösung - auch für den Einsatz einer Behelfsbrücke verworfen wurden.

Entgegen einzelnen Statements bei der Versammlung gibt es bislang keine Priorisierung einer der beiden Brückenalternativen Ost- und Westtrasse. Beide Varianten werden neben anderen Handlungsoptionen weiter untersucht.

In der Bürgerversammlung am 23.03.2006 wurden ansonsten bekannte Argumente und Positionen ausgetauscht, die gemeinsam mit den Diskussionsbeiträgen aus anderen Veranstaltungen, Fakten, Daten und Materialien aufzuarbeiten und mit ihren wesentlichen Inhalten dem zuständigen Ausschuss vorzulegen sind.

Vor einer generellen Sperrung der Steinernen Brücke für den Bus- und Taxiverkehr muss die grundlegende Frage der späteren Nutzung der Steinernen Brücke abschließend geklärt werden. Die Frage, ob sie auch weiterhin eine Verkehrsfunktion übernehmen oder ob eine Verlagerung des heutigen Verkehrs auf alternative Trassen erfolgen soll, ist bisher noch offen. Das Landesamt für Denkmalschutz hat sich eindeutig für eine zukünftige Sperrung der Brücke für jeglichen Kfz-Verkehr nach der geplanten Instandsetzung ausgesprochen.

Insbesondere die Forderung, dass über die Steinernen Brücke im Anschluss an die Sanierung wieder ein angemessener ÖPNV stattfinden soll, steht im Widerspruch zu anderen beschlossenen Anträgen der Bürgerversammlung vom 26.04.2005. Vor einer Entscheidung, ob abweichend von den bisherigen Zielsetzungen zukünftig Busse die Steinernen Brücke wieder befahren, sind insbesondere noch die bautechnischen Konsequenzen zu untersuchen. Auch mit Blick auf die Bewerbung Regensburgs als Weltkulturerbe sind solche Forderungen kritisch zu sehen.

11.2 Anträge

11.2.1. Antrag Herr Dr. Tittel:

Es soll eine qualifizierte Verkehrserhebung durch ein unabhängiges Büro über die Auslastung der Buslinien, welche die Steinernen Brücke benutzen, durchgeführt werden. Eine solche korrekte Verkehrserhebung ist Voraussetzung für alle Verkehrsumlegungsplanungen bei einer eventuellen Sperrung der Steinernen Brücke.

Diese Verkehrserhebung soll folgende Fragen beantworten:

1. Wie viele Fahrgäste benutzen täglich die Busse über die Steinernen Brücke
 - a) an den Werktagen
 - b) an den Wochenenden?
2. Woher kommen die Fahrgäste und welche Fahrziele haben sie?
3. Wie stellt sich die Auslastung der Busse zu den verschiedenen Tageszeiten dar?

Abstimmung: Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die gesamte Verkehrsentwicklungsplanung in Regensburg basiert auf umfangreichen Erhebungen und hiermit durchgeführten EDV-gestützten Modellberechnungen, sog. Verkehrsumlegungen, die auch die zukünftigen Entwicklungen berücksichtigen. Detaillierte Erhebungen wurden bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahre 1993 durchgeführt: Dabei wurde das Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet durch eine Haushaltsbefragung, durch Befragungen in den öffentlichen Verkehrsmitteln und durch ausgedehnte Befragungen und Zählungen im Straßennetz ermittelt und unter Einbeziehen künftiger Entwicklungen auf das Jahr 2010 prognostiziert. Hierauf aufbauend wurde bereits damals als eine Maßnahme zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und zur Verkehrsfreimachung der Steinernen Brücke der Bau einer neuen Brücke am Gries vorgeschlagen und so 1997 vom Stadtrat beschlossen. Auf der Grundlage dieser Daten wurden bereits in den zurückliegenden Jahren eine Reihe von Maßnahmen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs umgesetzt. Eine erneute Haushaltsbefragung, bei der das Verkehrsverhalten aus einer Stichprobe von über 5000 Regensburger Haushalten ermittelt sowie die Anzahl der Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und der die Stadtgrenze überschreitenden Kraftfahrzeuge ermittelt wurde, stammt von 1999/2000. Im Rahmen der Planungen der Ersatztrasse wurde die Anzahl der Busnutzer gezählt, die heute täglich die Steinernen Brücke queren (Teilfrage 1). Ein Vergleich der über die Modellberechnung ermittelten Daten mit den Zählwerten belegt die Aussagekraft des verwendeten Modells: Laut Zählung wird die Brücke 5625 mal von Kunden öffentlicher Verkehrsmittel zur Donauquerung genutzt, laut Modellrechnung sind es ca. 6000.

Die Ziele und Quellen derjenigen Linienbusnutzer, die heute über die Steinernen Brücke fahren, ist der Grafik in der Anlage zu entnehmen. Hieraus kann abgeleitet werden, wie sich die Quell-Ziel-Beziehungen, die über die Steinernen Brücke führen, stadträumlich verteilen (Teilfrage 2).

Mittlerweile wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse durch ein externes Büro erarbeitet. Diese Bewertung basiert auf dem bundeseinheitlichen Verfahren der sog. Standardisierten Bewertung, das als Regelverfahren bei allen größeren Investitionsmaßnahmen für öffentliche Verkehrsmittel zur Anwendung kommt. Beide Brückenalternativen wurden in der Nutzen-Kosten-Alternative positiv bewertet und sind demnach förderfähig.

Unabhängig vom positiven Ergebnis einer bereits abgeschlossenen Nutzen-Kosten-Untersuchung sowie den bislang für den Umleitungsfall aufgezeigten Nachteilen wird vorgeschlagen im Rahmen der Bearbeitung des regionalen Nahverkehrsplanes nochmals zu überprüfen, ob ein Liniennetz ohne altstadtnahe Donauquerung entwickelt werden kann, das in seiner Qualität einem Netz mit altstadtnahe Donauquerung gleichwertig ist. Durch die im Jahr 2005 abgeschlossene Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg liegt ein neues Netzmodell für Regensburg vor, in dem sich sowohl Fahrten im motorisierten Individualverkehr als auch des öffentlichen Nahverkehrs abbilden lassen. Dieses Modell wurde im Rahmen der eben erläuterten Nutzen-Kosten-Untersuchung verfeinert und bildet nun die Ausgangsbasis für die Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans der gemeinsam mit sechs Landkreisen und der Stadt Straubing beauftragt wurde.

11.2.2 Antrag Herr Markus:

1. Es sollen alle Bürgertrassen geprüft werden
2. Modellierung der Stadt-/Landlinien
3. Synergien bei neuer Linienführung (Taktung) untersuchen bzw. berücksichtigen
4. Busspuren in der Frankenstraße sollen zumindest betriebs-wirtschaftlich berechnet bzw. in das Modell mit einbezogen werden

Abstimmung: Der Antrag wurde einstimmig angenommen

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen des PlanungsDialogs wie auch im Nachgang wurden diverse Vorschläge von Außenstehenden eingebracht, wie das Liniennetz angepasst werden soll, um einen Brückenneubau zu vermeiden. Insbesondere betrifft dies eine Linienführung im Zuge der Frankenstraße für die erst eine Vorplanung und eine Kostenschätzung sowie eine naturschutzfachliche Prüfung erstellt wurde. Konkret liegt der Verwaltung der im Internet (Flugblatt, Stand 15.09.2005) durch die Donauanlieger unterbreitete Vorschlag für eine Umleitung der Linien vor:

- Linie 4
über Steinweg über Frankenstraße, Pfaffensteiner Brücke, Clermont-Ferrand-Allee, Gumpelzhaimerstraße, Dr.-Johann-Maier-Straße, Platz der Einheit, anschließend weiter wie bisher
- Linie 12
ab Steinweg über Frankenstraße, Nibelungenbrücke, Wöhrdstraße, Dachauplatz zur Endhaltestelle Albertstraße (Hauptbahnhof)
- Linie 13
ab Steinweg über Frankenstraße, Nibelungenbrücke, Weißenburgstraße und Landshuter Straße zur Endhaltestelle Hauptbahnhof
- Linie 17
über Oberpfalzbrücke, Am Protzenweiher, Stadtamhof, Europabrücke, Frankenstraße, Nibelungenbrücke, Weißenburgstraße, Landshuter Straße zum Hauptbahnhof

Dieser offizielle Vorschlag des Bürgerbündnisses wurde im Rahmen der o.g. Nutzen-Kosten-Untersuchung einbezogen, es zeigt sich, dass im Falle einer unvermeidbaren Umlegung allerdings diese Linienführung nachteiliger als die gemeinsam mit dem RVV erarbeitete ausschließliche Trassenführung über die Nibelungenbrücke ist und damit verworfen wurde. Eine ausführliche Berichterstattung kann der zeitgleich dem Ausschuss zur Behandlung vorgelegten Vorlage „Sachstandsbericht Verkehrsfreimachung Steinerne Brücke – Donauquerung für den öffentlichen Personennahverkehr“ entnommen werden, bei der die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse vom bearbeitenden Büro vorgestellt werden.

Das ÖV-Angebot der Stadt-/Landlinien ist im Verkehrsmodell enthalten. Dies ist aus der Streckenbelastung der Anlage zu entnehmen.

Die Anlage entstammt der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Busbrücke Regensburg, der INTRAPLAN Consult GmbH. Dargestellt werden die Fahrgastzahlen auf den Busstrecken im Stadt- und Regionalbusverkehr (Ganztageswerte, beide Fahrrichtungen).

Bereits im Rahmen der Neuausrichtung des Buslinienverkehrs im Jahr 1995 wurde ein Optimierungsverfahren zur Nahverkehrserschließung unter Berücksichtigung von Synergieeffekten, Umsteigebeziehungen und Betriebskosten durch Studiengesellschaft Verkehr mbH (SNV, 1994) durchgeführt. Diese Optimierung ist die Grundlage des heutigen Konzeptes.

11.2.3 Antrag Herr Dr. Ahrns, Donauanlieger e.V.:

1. Die Steinerne Brücke ist unverzüglich für den Bus- und Taxiverkehr zu sperren
2. Die gegenwärtig über die Steinerne Brücke verkehrenden Buslinien nutzen die vorhandenen Straßen und Donauquerungen

3. Die Stadtverwaltung verzichtet auf den Bau von Ersatztrassen
4. Dieser Verzicht gilt gleichermaßen für provisorische Bustrassen
5. Die lange überfällige (seit 1997) rechtliche Sicherung der Donauaue als „Geschützter Landschaftsbestandteil nach Art. 12 Bayer. Naturschutzgesetz“ ist umgehend durchzuführen.

Abstimmung: Der Antrag wurde mit Mehrheit gegen einige Stimmen angenommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach den Feststellungen der im Jahr 2005 durchgeführten Hauptprüfung nach DIN 1076 besteht aufgrund des baulichen Zustandes der Steinernen Brücke aktuell keine Notwendigkeit für eine sofortige Sperrung für den Bus- und Taxiverkehr. Allerdings besteht nach Aussage des Ergebnisberichtes *„grundsätzlich ein dringender Handlungsbedarf für die grundlegende Instandsetzung der Steinernen Brücke. Die festgestellten Schäden durch verschiedene Belastungsfaktoren betreffen das Tragwerk, mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand und damit auf die Dauerhaftigkeit der Brücke.“*

Bedingt durch die festgestellten Schäden wurden für den Verkehr auf der Steinernen Brücke vorsorglich bereits Einschränkungen angeordnet (Schrittgeschwindigkeit für Busse; Einrichtungsverkehr im Bereich der Joche XII bis XV).

Am geschädigten Bogen XII ist zusätzlich zu den statischen Sicherungsmaßnahmen rund um die Uhr eine elektronische Bauüberwachung mit Hilfe von Messsensoren eingerichtet worden, die mögliche kritische Bewegungen an den aufgetretenen Risszonen messen, um wenn notwendig, Alarm für eine dann sofortige Sperrung der Brücke auslösen zu können.

Die geforderte sofortige Sperrung der Steinernen Brücke für den Busverkehr mit Umleitung der betroffenen Buslinien über die vorhandenen Straßen und Donauquerungen macht derzeit keinen Sinn.

Wie ausführlich im PlanungsDialog erläutert, hat eine Sperrung der derzeit optimalen, weil direkten und zentralen Busanbindung der Altstadt von Norden ohne gleichwertige Alternative, folgende Zusammenhänge zu berücksichtigen:

- Erhalt einer attraktiven ÖPNV-Erschließung für die Altstadt als Voraussetzung zur notwendigen Stärkung der wirtschaftlichen und kulturellen Vielfalt des Altstadtstandortes zur Wahrung der Chancengleichheit gegenüber anderen Geschäfts- und Wohnungsstandorten
- Belange des ÖPNV und seiner Nutzer sowohl aus dem Stadtgebiet als auch aus dem Umland (Arbeitskräfte, Schüler, Studenten, Kunden)
- Konflikte zur gesamtstädtischer Zielsetzung den ÖPNV (als Teil des Umweltverbundes); als Alternative zur Fahrt mit dem privaten Kraftfahrzeug auszubauen
- Auswirkungen auf die Erschließung von und nach Stadtamhof mit dessen Einzelhandel
- Konsequenzen / Mehrbelastung entlang möglicher Umleitungsstrecken (z.B. Ostengasse, Wöhrdstraße, Frankenstraße, Gumpelzhaimerstraße etc.)
- Aussagen aus vorangegangenen Bürgerbeteiligungsverfahren mit z.T. widerstrebenden Forderungen (z.B. „Unterer Wöhrd keine Hauptachse für ÖPNV“ versus „keine Brücke am Gries“)
- Interessen und Anliegen von Anwohnern
- Weitergehende denkmalpflegerische und umweltfachliche Aspekte
- Reduzierung der Verkehrsfunktion der Steinernen Brücke auf Fußgänger- und Radverkehr

Die Ausweisung der Donauaue als „geschützter Landschaftsbestandteil“ kann nur im Zusammenhang der anstehenden Brückenplanungen, des Hochwasserschutzes und in Aufstellung befindlicher Bebauungspläne entschieden werden. Dafür fehlen derzeit die Voraussetzungen.

Fazit zur Bürgerversammlung vom 23.03.2006:

die sogen. Bürgertrasse, Überlegungen für ein zukünftiges Nahverkehrsnetz und die Frage von Busspuren in der Frankenstraße wurden voran stehend erörtert. Erneute Verkehrserhebungen sind nicht veranlasst. Vielmehr ist vorgesehen, anhand des aktualisierten Netzmodells im Rahmen der laufenden

Nahverkehrsplanung erneut zu untersuchen, ob ein Liniennetz ohne altstadtnahe Donauquerung entwickelt werden kann, dass in seiner Qualität einem Netz mit altstadtnahe Donauquerung gleichwertig ist. Eine sofortige Sperrung der Steinernen Brücke ist derzeit nicht veranlasst. Das Verfahren zur Unterschutzstellung der Auenbereiche entlang der Donauebene soll bis auf weiteres ruhen.

12. Weiteres Vorgehen

Die Diskussion um die Sperrung der Steinernen Brücke - ob im Planungsdialog, in den schriftlichen Stellungnahmen oder im Rahmen der Bürgerversammlungen - zeigt, dass ein Königsweg, wie einerseits das historische Bauwerk dauerhaft vom Linienbusverkehr befreit und andererseits die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs erhalten werden kann, nicht existiert. Dabei greifen Forderungen, die Steinernen Brücke für Linienbusse ohne Ersatz umgehend zu sperren, zu kurz. Derzeit besteht sowohl aus Gründen der Verkehrssicherung als auch aufgrund des Zustand des Bauwerks kein Anlass hierzu.

In Bälde wird ein qualifiziertes Ingenieurbüro für Objekt- und Tragwerksplanung mit der Ausarbeitung des Instandsetzungs-konzeptes für die historische Steinernen Brücke betraut, damit werden u.a. auch die Anforderungen einer denkmalgerechten Instandsetzung (Lastfall ohne Bus) im Vergleich zu einer Sanierung für den Lastfall mit Bus quantifizierbar. Die Bearbeitungszeit kann genutzt werden, um zum einen auszuloten, ob die Option „Neubau und Versatz des Eisernen Steges“ als neuer altstadtnahe Donauübergang den hohen städtebaulichen und denkmalpflegerischen Belangen entsprechend weiterentwickelt werden kann. Dabei sind die von den Bürgerinnen und Bürgern geäußerten Bedenken hinsichtlich der Integration des Brückenneubaus ernst zu nehmen. Dies bedeutet auch zu prüfen, ob die Rampenhöhe z.B. durch den Einsatz einer Klappkonstruktion, die nur bei einem entsprechenden Hochwasserereignis angehoben werden müsste, und der Brückenquerschnitt minimiert werden können.

Obgleich letztlich mit der dem Ausschuss vorgelegten Nutzen-Kosten-Untersuchung die Sinnhaftigkeit sowohl für die Ost- als auch für die Westtrasse belegt ist, wird vorgeschlagen die Fragenstellung, „ob ein Liniennetz ohne altstadtnahe Donauübergang entwickelt werden kann, das in seiner Qualität einem Netz mit altstadtnahe Donauquerung gleichwertig ist“, nochmals aufzugreifen. Hierzu bietet die laufende Nahverkehrsplanung eine Chance, die sich ohnehin mit der zukünftigen Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Region Regensburg beschäftigt. Als Grundlage dient ein neues – im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg erstelltes – und mit der Standardisierten Bewertung aktuell fortgeschriebenes Netzmodell mit dem sich sowohl die Situation beim öffentlichen Personennahverkehr als auch Verlagerungen beim motorisierten Individualverkehr abbilden lassen.

Die Realisierung von Busspuren in der Frankenstraße sollte aufgrund der im Vergleich zum geringen Nutzen hohen Investitionskosten und der notwendigen Eingriffe in Privatgrundstücke im Zusammenhang mit der Linienbusumleitung über die Nibelungenbrücke nicht weiter verfolgt werden. Dem gegenüber stellt der Einsatz einer Behelfsbrücke allein im Vergleich zu den Kosten einer länger andauernden Umleitung des altstadtorientierten Busverkehrs über die Nibelungenbrücke eine realistische Alternative dar.

Für den Fall einer unaufschiebbaren Sperrung der Steinernen Brücke wird ein Notfallkonzept ausgearbeitet, das von der ad hoc zu organisierenden Umleitung über eine kurzfristig veranlasste Linienänderung unter Einbeziehung der Linien 3, 4, 12, 13 und 17 bis hin zur Errichtung der Behelfsbrücke reicht. Dabei rechtfertigen die Erfahrungen aus der kurzzeitigen Sperrung in September 2005 mit ihren gravierenden Auswirkungen für Fahrgäste sowohl verkehrsrechtliche Maßnahmen als auch straßenbauliche Anpassungen, um die Verlängerung der Fahrzeiten so gering wie möglich zu halten.

[☐ zurück zu Seite 1](#)

Anlagen

Beachten Sie bitte, dass die folgenden elektronischen Dokumente bisweilen größere Ladezeiten beanspruchen, da der Datenumfang z.Tl. groß ist.

- [Chronologie der Ersatztrasse \(15 KB\)](#)

- Aussagen zur Donauquerung (11 KB)
- Faltblatt Bürgerinfo - Innenteil (3488 KB)
- Faltblatt Bürgerinfo - Außenseite (4113 KB)
- Ein Herz für die Steinerne: Meinungen (1100 KB)
- Entscheidungsbaum Sanierung Steinerne Brücke
- Nutzen-Kosten-Untersuchung Busbrücke (5092 KB)
- Ferienausschuss 2005: Diskutierte Behelfsbrücken (1040 KB)
- Busspuren Frankenstraße (Ost) (411 KB)
- Busspuren Frankenstraße (West) (426 KB)
- Abschlussbericht PlanungDialog Steinerne Brücke (2081 KB)
- Streckenbelastung Ist-Zustand 2004 (138 KB)