

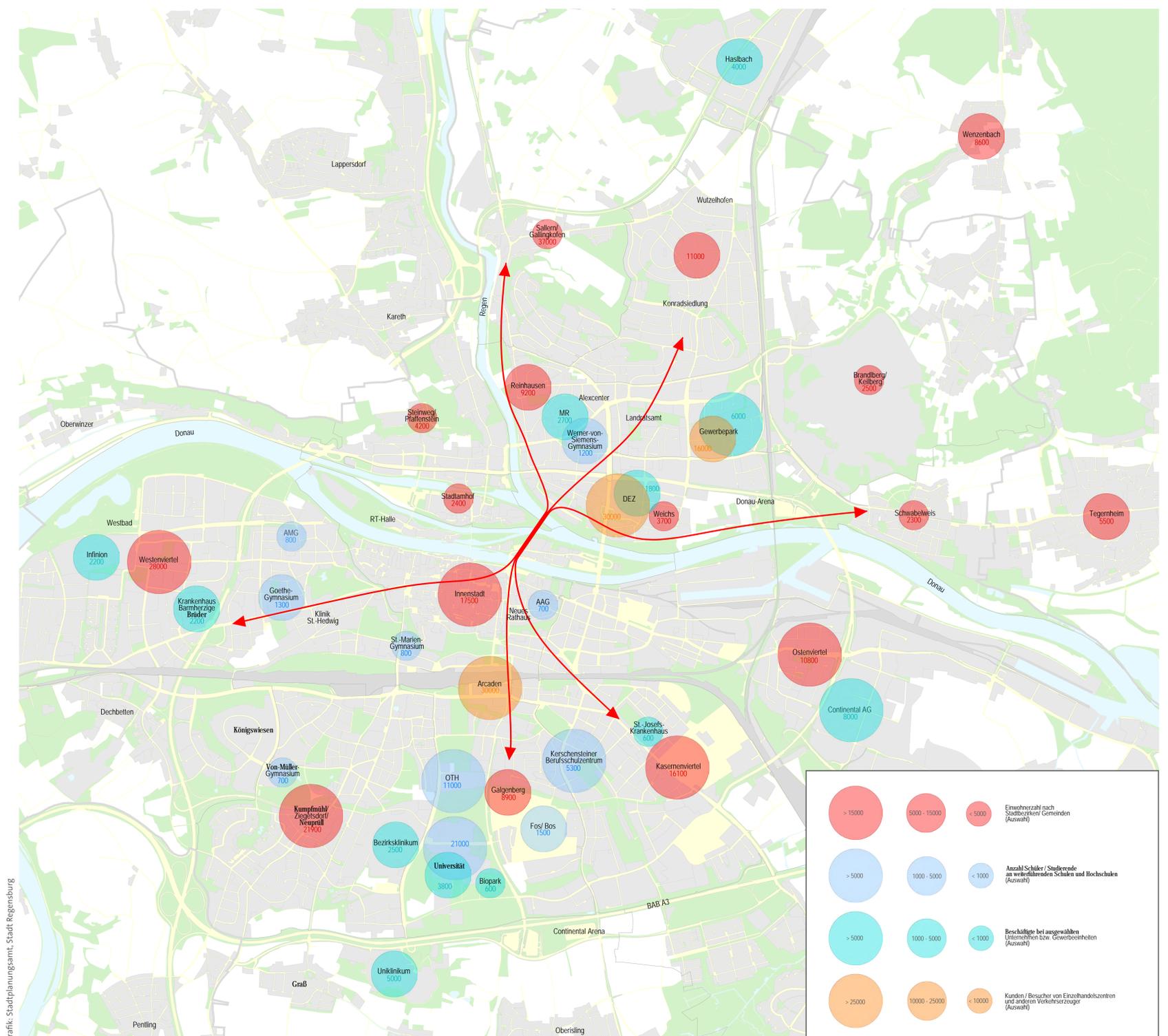
# Verkehrliche Begründung

## Warum ist der Holzgartensteg notwendig?

Regensburg wächst und damit auch der Verkehr. Ziel ist, das Wachstum des Autoverkehrs zu stoppen und den Radverkehr zu fördern. Dazu werden attraktive Radwegeverbindungen gebraucht, die auch dem Sicherheitsbedürfnis vieler Menschen entsprechen.

Wie in der untenstehenden Karte dargestellt, befinden sich beidseits der Donau große Wohngebiete und wichtige Ziele.

Schulen und Hochschulen, Arbeitsplätze und Einzelhandel, Sport und Kultur erzeugen vielfältige Verkehrsverflechtungen quer durch die Stadt. Der Holzgartensteg bildet, zusammen mit dem Grieser Steg, an einer zentralen Stelle eine wichtige Donauquerung für Fußgänger und Radfahrer – egal ob von Schwabelweis nach Prüfening, vom Kasernenviertel nach Haslbach oder von der Konradsiedlung zum Galgenberg.





# Vorteile und Alternativen

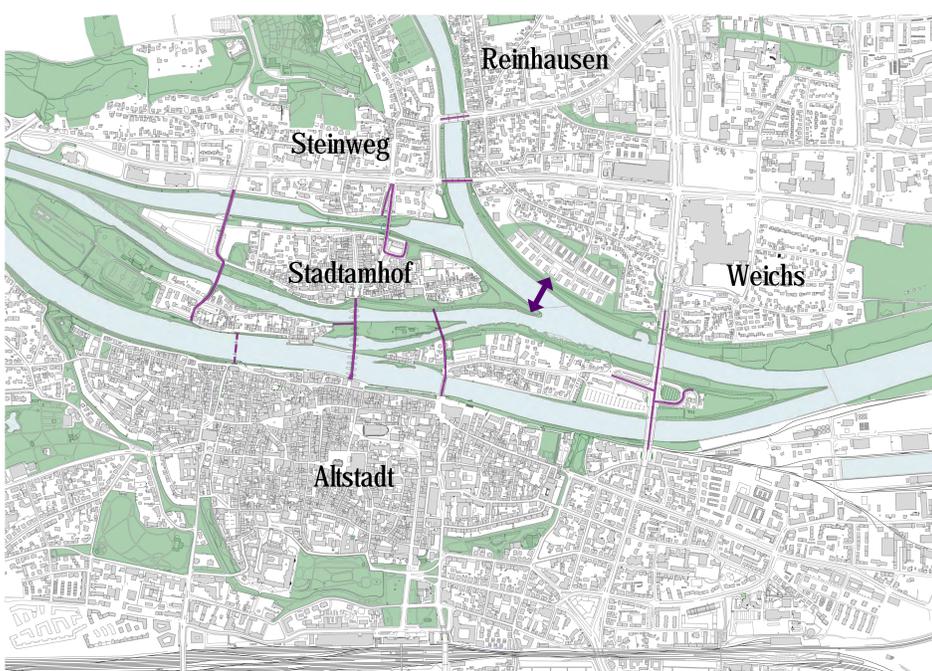
## Wer profitiert? Was passiert ohne den Steg?

### Welche Vorteile bietet der Steg?

Der Steg erfüllt sowohl die großräumige als auch die kleinteilige Vernetzung. Pendler aus Wenzenbach oder Zeitlarn können genauso profitieren wie die unmittelbaren Anlieger. Das E-Bike ist inzwischen zu einer echten Alternative zum Auto für den Weg zur Arbeit geworden. Auch Strecken von 10 km oder mehr lassen sich mühelos mit dem E-Bike bewältigen.

Die Lage zwischen Reinhausen und Stadtamhof macht es möglich, dass viele Menschen abseits von Hauptverkehrsstraßen sicher die Geschäfte und Restaurants, die Cafés und Biergärten, Ärzte und Banken in Stadtamhof erreichen. Auch die Altstadt rückt näher heran.

Doch der Steg erfüllt noch eine weitere Funktion: Naherholungs- und Grünflächen werden – wie in der Grafik erkennbar – optimal miteinander vernetzt. Davon profitieren beispielsweise Spaziergänger, Jogger, Nordic-Walker und Gassi-Gänger. Eltern können abseits von Straßen mit ihren Kindern eine Runde Rad fahren. Spielplätze, Liegewiesen, Bolzplätze – alles wird viel einfacher zu erreichen sein.



Karte: Stadtplanungamt, Stadt Regensburg

### Gibt es keine Alternativen zum Holzgartensteg?

Es wurden verschiedene Varianten untersucht. Doch der Steg in seiner geplanten Lage vereinigt die meisten Vorteile in sich. Ausschlaggebend ist der Aspekt Verkehrssicherheit. Durch den Holzgartensteg fahren Radler über

längere Strecken weitab von Hauptverkehrsstraßen. Gefährliche Kreuzungen und Einmündungen sowie enge Straßen wie die Wöhrdstraße oder die mit Touristen vollgepackte Steinernen Brücke können so umfahren werden.

Zwar wird der Steg die Wegelängen für die meisten Nutzer kaum verkürzen, weil aber auf der Route keine Ampeln vorhanden sind, verkürzt sich dennoch die Fahrzeit. Die Gestaltung des Stegs wird es außerdem erlauben, dass sich Radler – auch mit Anhängern oder Lastenrädern – gegenseitig überholen können.

### Wie viele Radler werden denn den Steg nutzen?

Schon vor knapp zehn Jahren wurde eine Berechnung durchgeführt, die für den Steg rund 2 000 Radlerinnen und Radler prognostiziert. Zum Vergleich Zahlen von anderen Brücken (gerundete Werte aus unterschiedlichen Jahren zwischen 2005 und 2018):

- **Sinzinger Brücke:** 1 000 Radler sonntags zwischen 10 und 20 Uhr
- **Eisenbahnbrücke Mariaort:** 1 000 Radler sonntags zwischen 10 und 20 Uhr
- **Eiserne Brücke:** 3 000 Radler
- **Galgenbergbrücke:** 1 500 Radler in 8 Stunden
- **Steinerne Brücke:** 4 000 Radler und 10 000 Fußgänger in 16 Stunden

### Was wäre, wenn der Steg nicht gebaut würde?

Vor allem an den Kreuzungen im Stadtnorden sind an den Ampeln keine ausreichend großen Warteflächen für Radler vorhanden. Abbieger behindern heute schon Geradeausfahrer. Radler weichen auf Gehwege aus. So kommt es zu immer mehr Konflikten zwischen Fußgängern und Radlern und auch unter den Radlern selber.

Viele Kreuzungen und Einmündungen rund um das Donau-Einkaufszentrum und die Nibelungenbrücke sind heute schon Unfallschwerpunkte. Weil die Straßen und Kreuzungen auf die Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs hin optimiert wurden, fühlen sich Radler und Fußgänger benachteiligt. Das führt unter anderem zum gefährlichen Geisterradeln.

Der Steg wird als ein Schlüsselprojekt für die Förderung der Nahmobilität und des Umweltverbunds gesehen. Es muss befürchtet werden, dass die ehrgeizigen Ziele auf dem Weg hin zu einer Verkehrswende ohne Holzgartensteg nicht erreicht werden können. Die zu erwartenden Folgen bei einer Einstellung des Projekts Holzgartenstegs wären:

- mehr **Unfälle**, vor allem mit Schwerverletzten und Getöteten
- weiterer **Anstieg des Autoverkehrs**, das bedeutet mehr Staus, mehr Abgase und mehr Lärm
- die Ziele in der **Radverkehrsförderung** werden nicht erreicht.

# Lagevarianten

## Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

### Steg

**Lagevarianten 1 und 2:** Auf den ersten Blick würde sich hier eine Brücke gut in die Umgebung einfügen. Allerdings dürfen die vorhandenen Schiffs Liegeplätze nicht überbrückt werden. Auch eine Unterbrechung der Liegeplätze durch die Brücke wird von der Schifffahrtsverwaltung nicht akzeptiert.

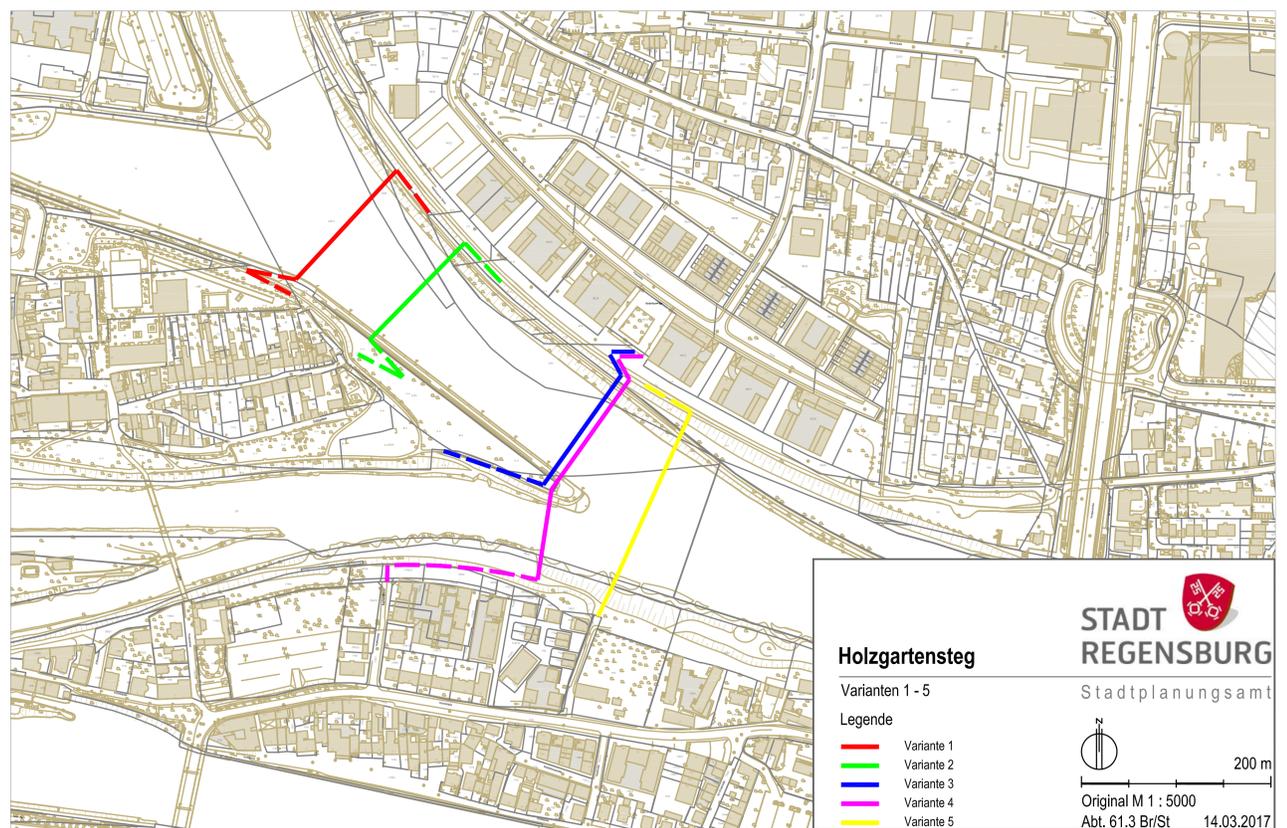
**Lagevarianten 4 und 5:** Eine Anbindung an den Unteren Wöhrd ist verkehrsplanerisch nicht erforderlich, da mit dem Grieser Steg bereits eine Verbindung besteht. Die Trassenführung zwischen Brücke und Wöhrdstraße wäre zudem schwierig herzustellen (Eingriffe in Uferzone, teilweise Privatgrund). Radfahren in der Wöhrdstraße ist weniger attraktiv und sicher als über den Grieser Steg.

**Lagevariante 3:** Die Anbindung an Stadtamhof ist wegen der vielen attraktiven Ziele wichtig. Die Schifffahrt wird nur in geringem Umfang beeinträchtigt. Es entsteht eine Umwegfreie Trasse und die Brücke kommt an dieser Stelle mit der geringsten Spannweite aus.

### Brücke und Rampe

In der Machbarkeitsuntersuchung wurde vereinfachend nur die rechtwinklige Querung der Wasserstraße dargestellt. Im Wettbewerb ist dies aber nicht vorgegeben. Es können auch schräge oder gebogene Querungen vorgeschlagen werden.

Für die Ausbildung der Rampen – insbesondere am Grieser Spitz – sind verschiedene Varianten denkbar. Diese unterschiedlichen Möglichkeiten sind im Wettbewerb zu untersuchen. In der Machbarkeitsuntersuchung ergab sich als „Amtslösung“ eine gewendelte Ausführung. Dadurch wird die Breite des Spitzes ausgenutzt, um die weiter westlich liegenden Flächen so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Eine gerade Rampe würde die Grünflächen zum einen verschmälern, zum anderen beschatten.



Visualisierung: Stadtplanungsamt, Stadt Regensburg



Karte: Tiefbauamt, Stadt Regensburg

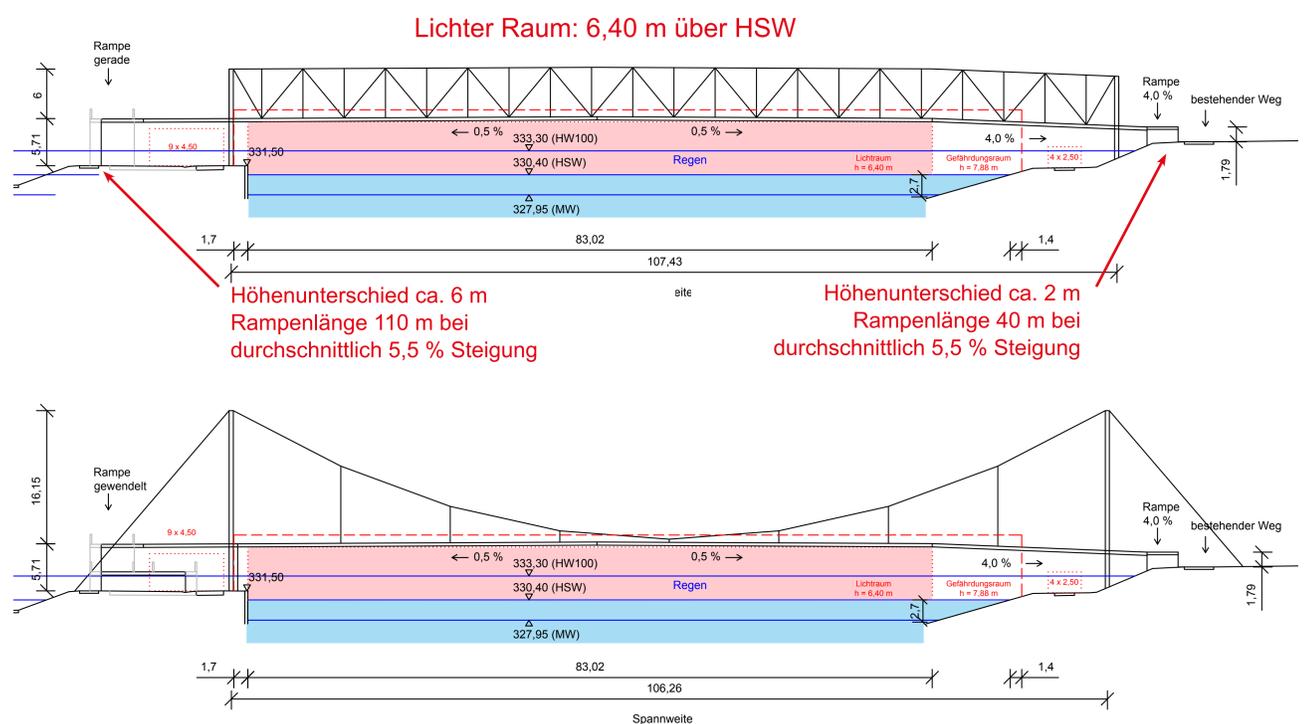
# Technische Daten

## Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

Das Tiefbauamt hat die grundsätzliche Machbarkeit des Holzgartenstegs geprüft. Maßgeblichen Einfluss auf das Brückenbauwerk hat die Bundeswasserstraße, die eine **lichte Höhe** über dem höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW) fordert: 6,40 Meter. Aus dieser Höhe ergeben sich in Folge die Höhen und Längen der erforderlichen Rampenbauwerke, um an die vorhandene Höhenlage anschließen zu können.

GRIESER SPITZ

MARIA-BEER-PLATZ

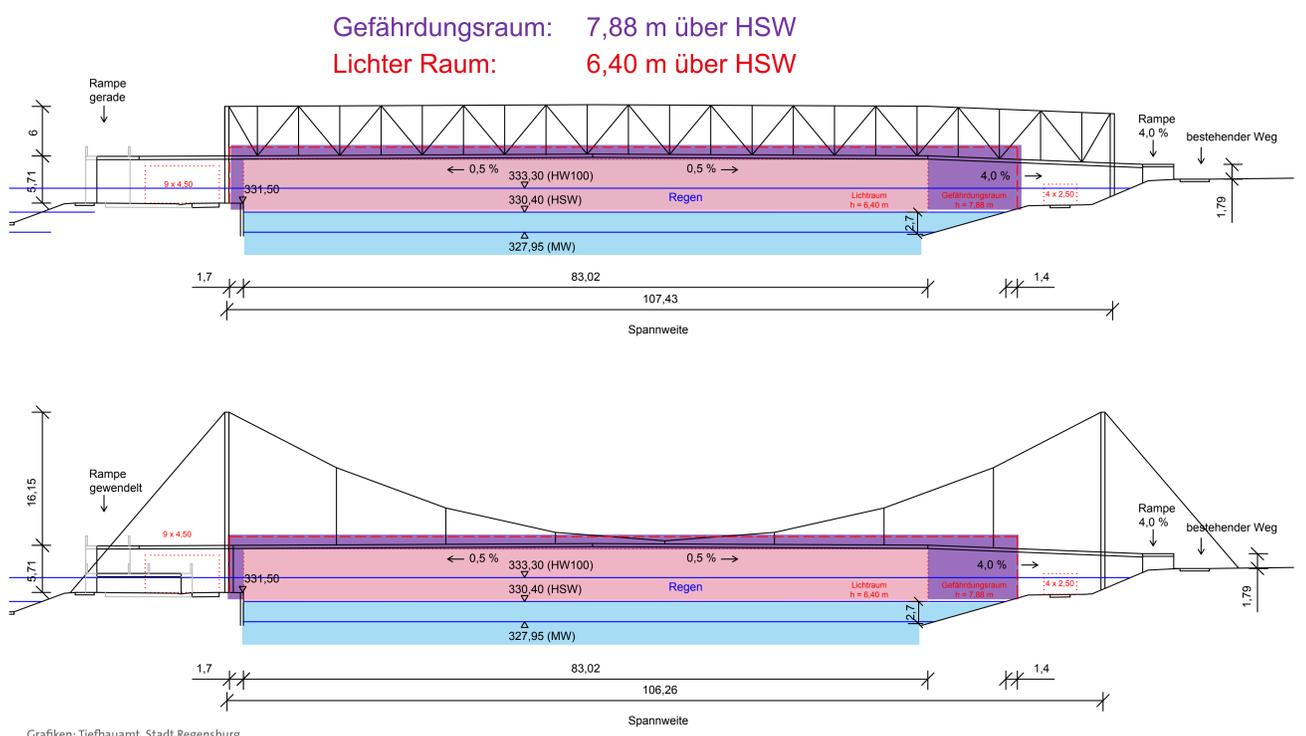


Neben dem lichten Raum fordert die Schifffahrt, den sogenannten **Gefährdungsbereich** zu berücksichtigen. Bauwerksteile, die in diesen Bereich hineinragen, müssen statisch auf einen möglichen Schiffsanprall ausgelegt sein. Man muss jedoch deutlich sagen, dass ein Anprall nur dann möglich ist, wenn mehrere Umstände zusammenkommen (z. B. falsche Beladung des Schiffs, Manövrierunfähigkeit wegen Defekt, Fahren bei Hochwasser verbunden mit Fahrfehler).

Im Wasser selbst wird es keinen Brückenpfeiler geben.

GRIESER SPITZ

MARIA-BEER-PLATZ





# Hochwasser und Umgriff

## Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

Das hundertjährige Hochwasser (HW 100) hat keinen weiteren Einfluss auf die Bauwerkshöhe, da bei einem HW100 ohnehin die Schifffahrt bereits eingestellt ist.

Statistisch gesehen wird der Grieser Spitz alle 5–10 Jahre überflutet. In diesem Fall wird der Holzgartensteg übergangsweise gesperrt werden, bis das Wasser wieder abgeflossen ist.

### Planungsumgriff

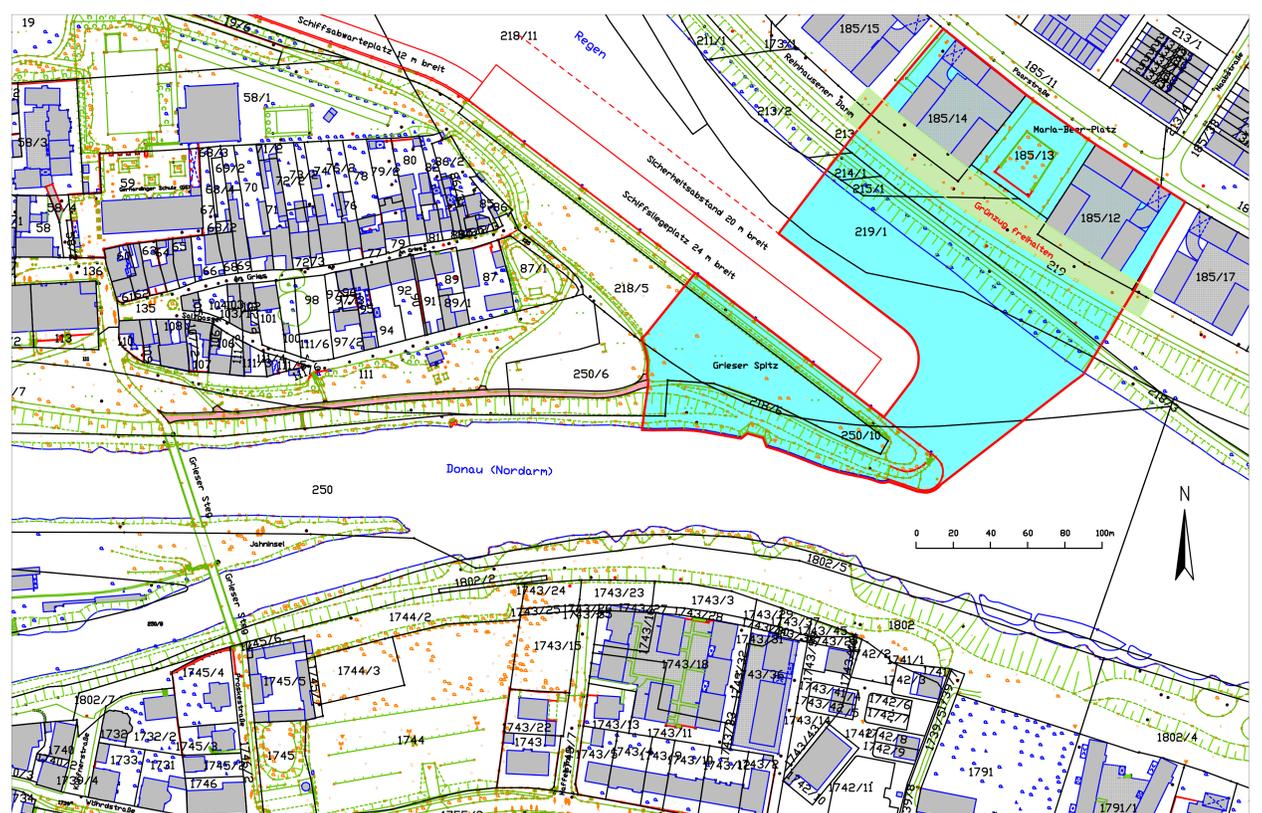
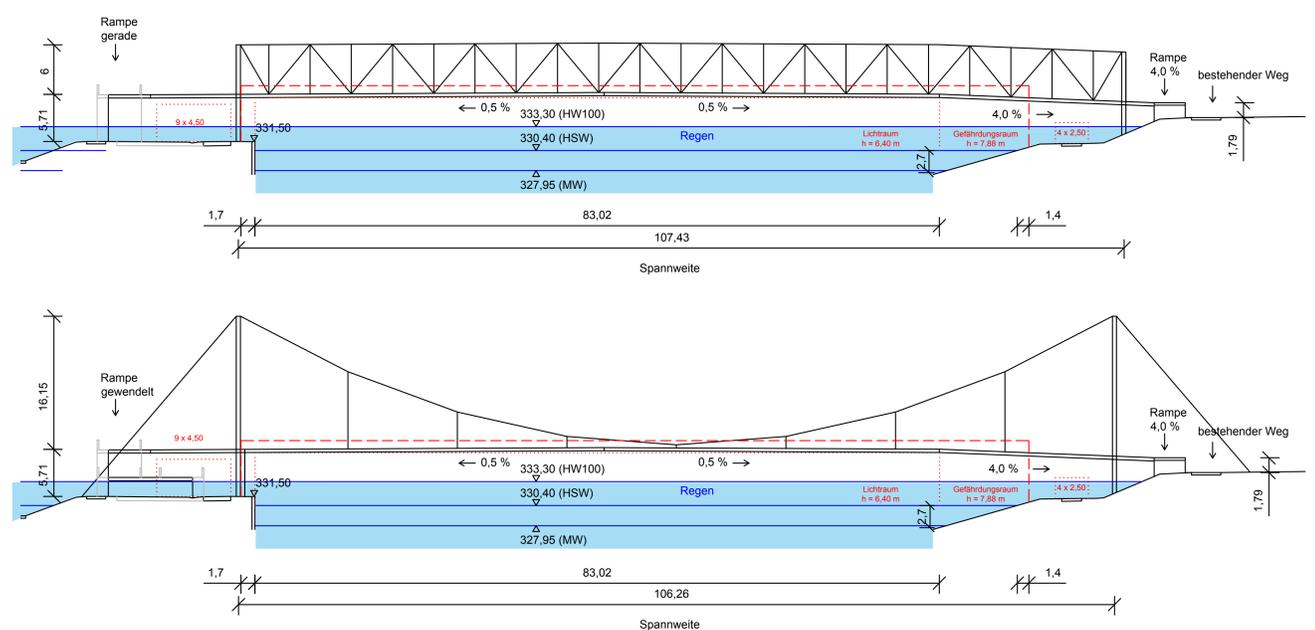
Der Umgriff (in der Grafik blau dargestellt) der Wettbewerbsplanung ergibt sich aus verschiedenen Randbedingungen. Die Schiffsliegestelle darf nicht beeinträchtigt werden. Daher kann die Brücke nur am östlichen Ende des Grieser Spitzes ankommen.

Auf der Nordseite soll die vorhandene Bebauung und der Maria-Beer-Platz in angemessener Weise berücksichtigt werden. Der Grünzug auf dem Reinhausener Damm muss dabei freigehalten werden.

Auf dem Grieser Spitz ist eine relativ große Fläche als Bearbeitungsumgriff dargestellt. Ein Teil davon wird vom Rampenbauwerk belegt werden. Im anderen Teil können grünplanerische Ersatz- und Aufwertungsmaßnahmen geplant werden. Auf keinen Fall soll in die Biotope am Südufer eingegriffen werden.

GRIESER SPITZ

MARIA-BEER-PLATZ



Grafiken: Tiefbauamt, Stadt Regensburg

# Grieser Spitz / Maria-Beer-Platz

## Eingriffe durch die Brückenrampe

Den Grieser Spitz prägen – wie man in Abb. 1 gut sehen kann – vor allem drei wesentlich Elemente: eine Naherholungsfläche, die regelmäßig auch als Veranstaltungsfläche genutzt wird, ein Bolzplatz und ein Spielplatz. All diese Elemente bleiben beim Bau des geplanten Holzgartenstegs weitgehend unberührt. Eingriffe durch die Rampe, den Brückenschlag und die Wegeverbindung zum Grieser Steg sollen so gering wie möglich sein.

In den Abb. 2 und 3 ist die Höhenlage perspektivisch dargestellt, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie sich der Holzgartensteg in das Landschaftsbild einfügt. Der eingezeichnete Planungsbereich der Rampe macht deutlich, welche Fläche maximal für die Rampe zur Verfügung gestellt wird.

Auf der Seite des Maria-Beer-Platzes wird der Grünstreifen zwischen dem Dammweg und der Bebauung ungestört bleiben. Die notwendige Rampe soll sich parallel zum Dammweg im Bereich des Maria-Beer-Platzes erstrecken.

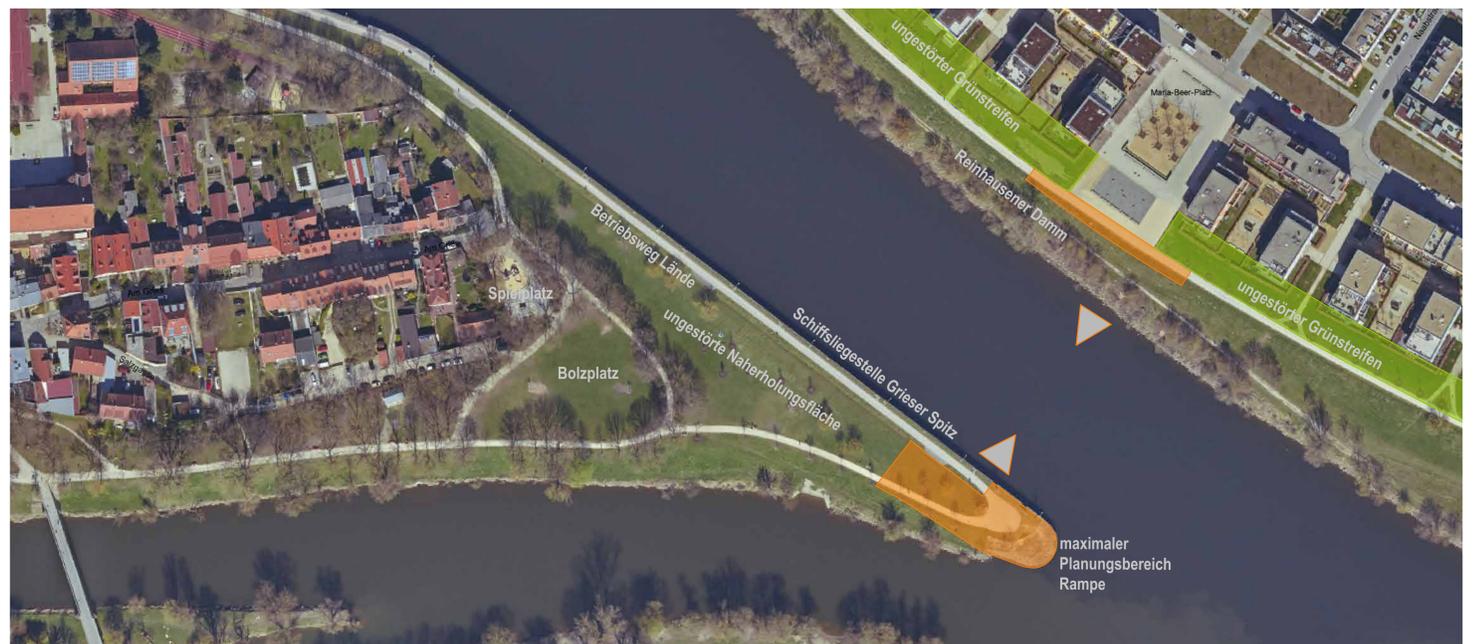


Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3

# Grieser Spitz

## Wegeverbindung vom/zum Grieser Steg

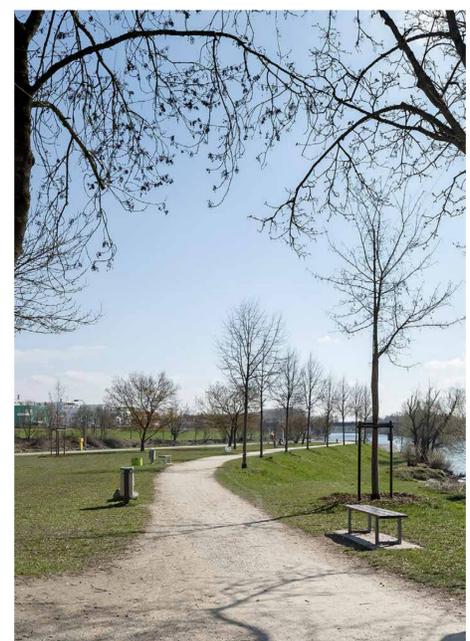
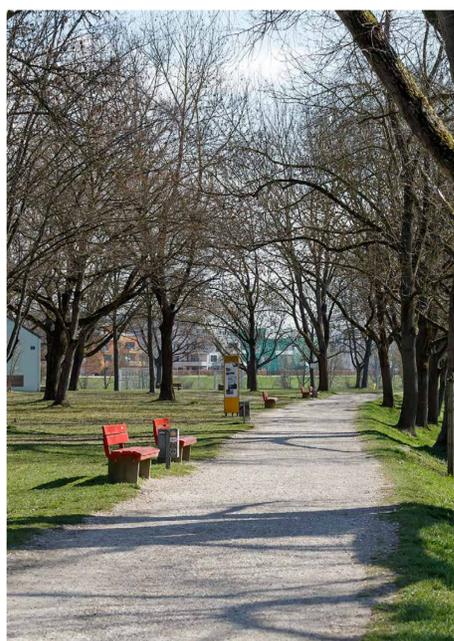


Foto (Hintergrund): Luftbild, CityView, Stadt Regensburg | Visualisierung: Stadtplanungsamt, Stadt Regensburg

Abb. 4

In der obenstehenden Visualisierung (Abb. 4) ist die vorgesehene Verbindung zwischen Holzgartensteg und Grieser Steg rot dargestellt. Der bestehende Weg am südlichen Rand des Grieser Spitzes wird genutzt: Er wird für die zukünftige Wegenutzung verbreitert, asphaltiert und beleuchtet, sodass sich Fußgänger und Radfahrer problemlos und sicher begegnen können. Unberührt davon bleibt der südliche Uferbereich: Die Bäume und der Grünsaum bleiben erhalten.

Der Bereich des planfestgestellten Betriebswegs zur Schiffsanlegestelle muss freigehalten werden und kann somit für einen erhöhten Fußgänger- und Radverkehr nicht als Hauptverkehrsweg genutzt werden.



Fotos: Bilddokumentation, Stadt Regensburg



Foto: Bilddokumentation, Stadt Regensburg

# Zeitplan

## Was sind die nächsten Schritte?

**April 2019**

- Infoabend
- Vorbereitung der Auslobung des Planungswettbewerbs

**Sommer 2019**

- Stadtratsbeschluss zur Veröffentlichung der Wettbewerbsauslobung. In diesem Zuge wird dem Stadtrat auch von der heutigen Bürgerinformation und den eingegangenen Anregungen berichtet.

**Mitte 2019–Anfang 2020**

- Durchführung des Planungswettbewerbs

**2020**

- Beauftragung eines Planungsbüros bzw. -teams
- Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung

**2021**

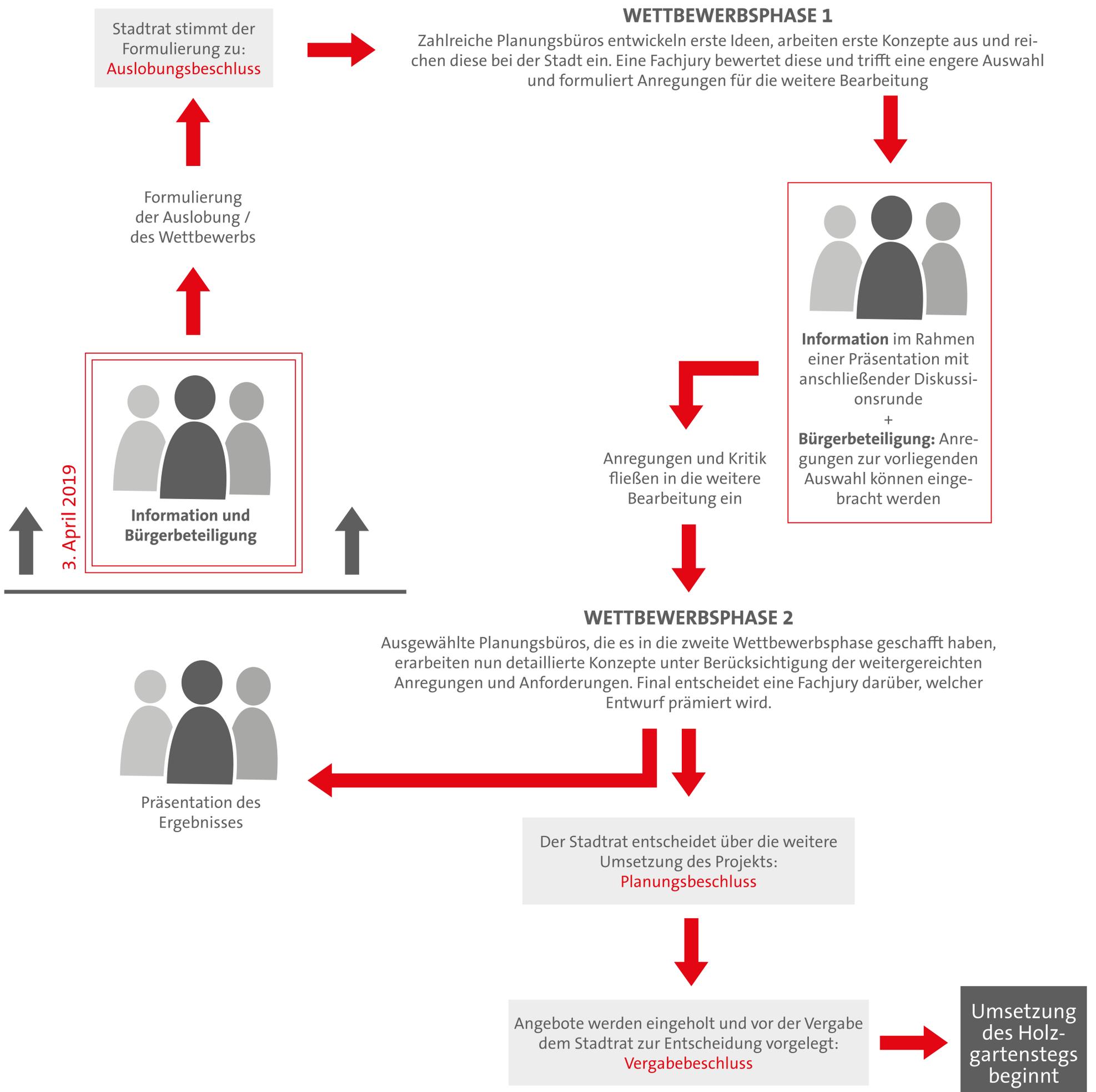
- Durchführung der erforderlichen Genehmigungsverfahren

**ab 2022**

- Ausführungsplanung und Bauzeit

# Wettbewerb

## Wie läuft das eigentlich ab?







# Stadtplan

## Karten zur Visualisierung

Die Donau mit den Inseln Oberer und Unterer Wöhrd sowie Stadtamhof haben auf die Stadt eine stark trennende Wirkung. Brücken sind das verbindende Element, damit die Bürgerinnen und Bürger zusammenkommen können.

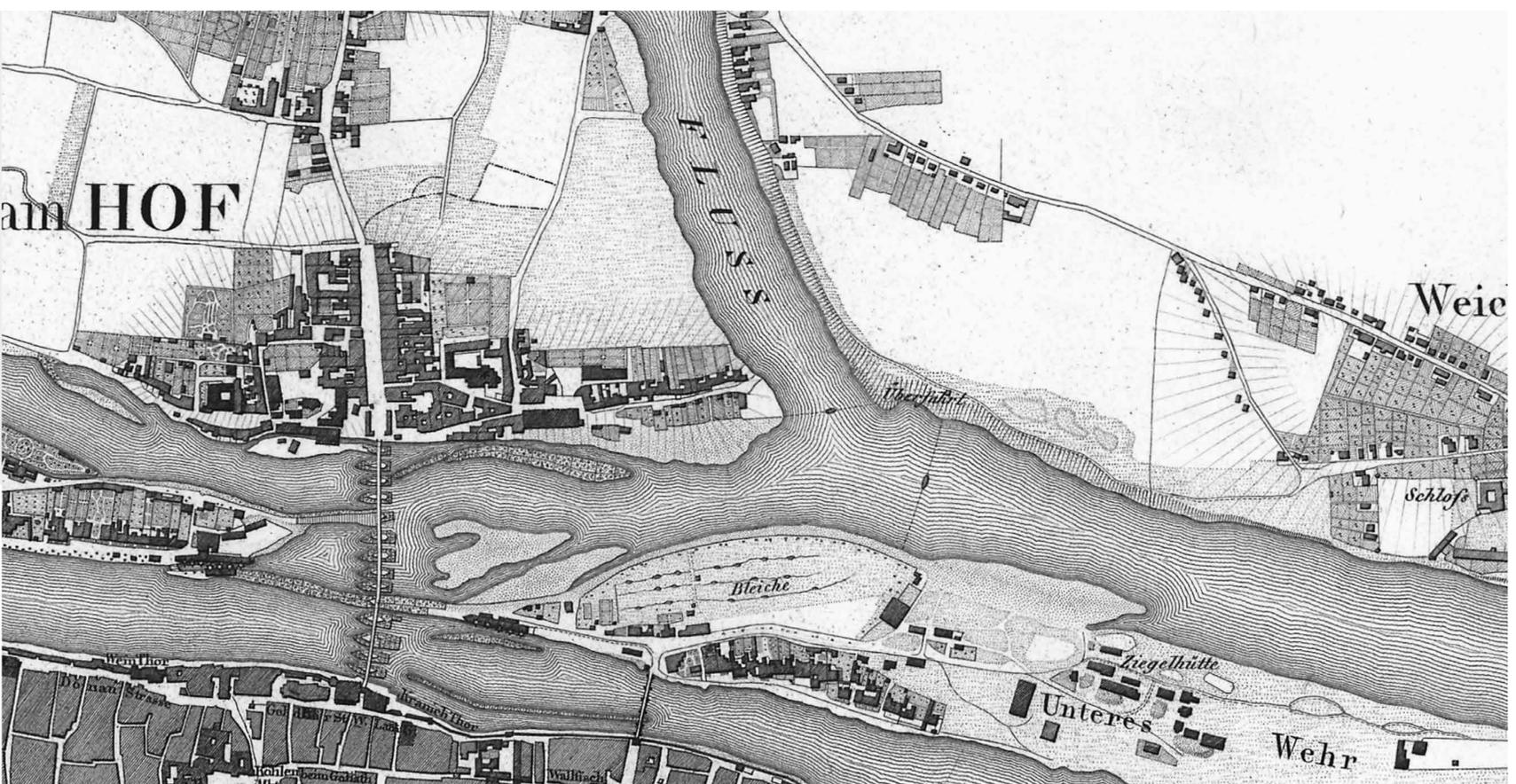
Geh- und Radwegbrücken haben dabei den Vorteil, dass durch sie der nichtmotorisierte Verkehr sicher und bequem die Donau überqueren kann.



**Bild:** Luftbild von Regensburg 2017  
© Digitaler Stadtplan Regensburg, Amt für Stadtentwicklung

Der heutige Grieser Spitz am Ostende Stadtamhofs ist in dieser Form ebenfalls erst mit dem Donauausbau künstlich entstanden.

In den 1970er-Jahren wurde der Schleusenkanal („Europakanal“) und die Schleuse Regensburg gebaut. Erst seit dieser Zeit ist Stadtamhof eine Insel.



**Bild:** Plan von Regensburg aus dem Jahr 1829.  
© Digitaler Stadtplan Regensburg, Amt für Stadtentwicklung