

Stadtratsbeschluss zur Ersatztrasse für die Steinerne Brücke

Drucksachennummer: 04 03/0034-61
Berichterstattung: Planungs- und Baureferent Dr. Günter Stöberl
Zuständiges D/R/Amt: Stadtplanungsamt
Tagesordnungspunkt: .
Beschlussvorlage für Ausschuß für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen
zur öffentlichen Sitzung am 01.04.03

Gegenstand:

Ersatztrasse Steinerne Brücke

- ▶ **Beschlussvorschlag**
- ▶ **Sachverhalt**
- ▶ **Heutige Linienführung der Busse - Notwendigkeit einer Ersatztrasse**
- ▶ **Vorgehen zur Festlegung der zukünftigen Linienführung**
- ▶ **Ersatzbrücken (Überblick)**
- ▶ **Tunnelführung**
- ▶ **Trassenvarianten über Brücken**
- ▶ **Variante 1: Neubau Grieser Steg**
- ▶ **Variante 2: Maffeistraße / Am Gries hochwasserfrei**
- ▶ **Variante 3: Maffeistraße / Am Gries auf Betriebsweg**
- ▶ **Variante 4: Unterer Wöhrd Zentrum / Am Gries auf Betriebsweg**
- ▶ **Variante 5: Schopperplatz / Weißgerbergraben**
- ▶ **Zusammenfassung / Weiteres Vorgehen**
- ▶ **Anlagen**

(Bitte beachten Sie den ▶ [Hinweis zum Ansehen bzw. Herunterladen der Anlagen!](#))

Beschlußvorschlag:

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Der Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1997 zur Ersatzbrücke wird dahingehend abgeändert, dass die neue Ersatzbrücke ausschließlich Zwecken des öffentlichen Personennahverkehrs sowie dem Fußgänger- und Radfahrverkehr dient.

Die Verwaltung wird beauftragt - die im Bericht empfohlenen Ostvarianten (2, 3, 4) und Westvariante (5) - vertieft zu untersuchen sowie eine Kostenschätzung zu erstellen und mit den Bürgerinnen und Bürgern zu erörtern. Hierauf aufbauend ist ein konkreter Vorschlag für die Ersatzbrücke im Innenstadtgebiet zu erarbeiten. Das Ergebnis ist dem Ausschuss vorzulegen.

Aufgrund der besonderen Anforderungen zur Integration einer neuen Brücke im Stadtgebiet empfiehlt der Ausschuss Haushaltsmittel für die vertiefte Untersuchung sowie für einen Realisierungswettbewerb bereitzustellen.

Sachverhalt:

Ersatztrasse Steinerne Brücke

Sperrung und Instandsetzung der Steinernen Brücke

Für die Steinerne Brücke stehen in den nächsten Jahren umfangreiche Instandsetzungsmaßnahmen an. Bereits im Vorfeld wurde für Busse eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet. Aufgrund ihrer historischen Bedeutung - auch als Wahrzeichen für Regensburg - werden bei der Sanierung

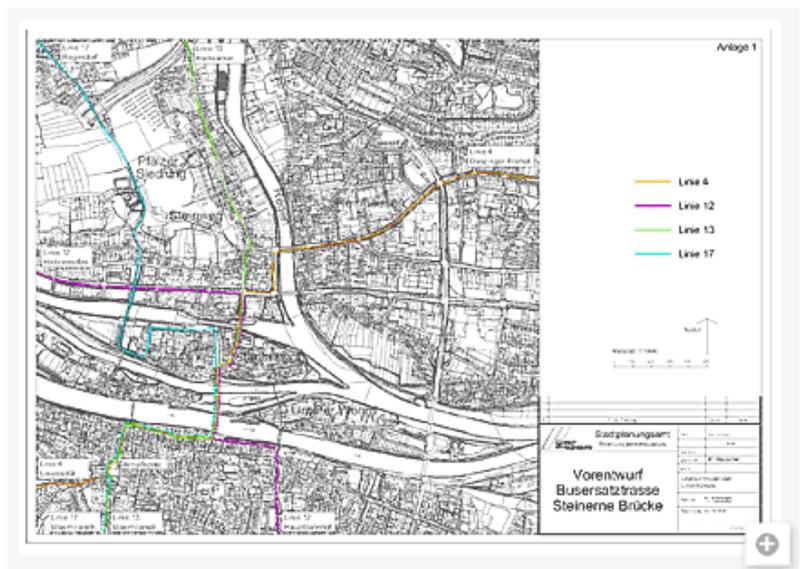
denkmalverträgliche Baumethoden zum Einsatz kommen. In der Folge muss davon ausgegangen werden, dass auch nach der mehrjährigen sanierungsbedingten Sperrung der Brücke diese nicht mehr für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben werden kann: Die durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass dynamische Beanspruchungen - insbesondere aus seitlichen Stoß- und Bremskräften von schweren Fahrzeugen - für die in ihrer wesentlichen Substanz mittelalterlichen Natursteingewölbebrücke unverträglich sind. Seitens des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege wurde im Vorfeld die Forderung formuliert - entsprechend der Karlsbrücke in Prag - auch die Steinernen Brücke langfristig von jeglichem Kraftfahrzeugverkehr zu entlasten.

Fazit: Es ist anzunehmen, dass die Steinernen Brücke in Zukunft ausschließlich Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung steht.

Heutige Linienführung der Busse - Notwendigkeit einer Ersatztrasse

Das Linienbusnetz für Regensburg wurde 1995 in Verbindung mit den Ausarbeitungen zum Verkehrsentwicklungsplan neu konzipiert. Wie Untersuchungen zum Stand der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes zeigen, konnte der Anteil der Busbenutzer sowohl bei den innerstädtischen Bussen wie bei den Regionalbussen deutlich gesteigert und damit Zuwächse beim motorisierten Individualverkehr begrenzt werden.

Auf die Steinernen Brücke bezogen bedeutet dies, dass diese von insgesamt vier Buslinien - Linie 4, 12, 13, 17 - zur Überfahrt benötigt wird (vgl. ► [Anlage 1: Übersicht über Buslinienführung](#)):



Übersicht Buslinienführung

Linie 4 kommt von der Danziger Freiheit (Konradsiedlung) und erschließt die dichte Bebauung an der Isarstraße. Auf ihrem Weg zur Innenstadt erschließt sie Reinhausen und Stadtamhof und nimmt Umsteiger aus Grünthal, Keilberg oder Brandlberg sowie auch aus anderen Linien aus dem Stadtnorden auf (z.B. Fahrgäste der Linie 3 oder 9 mit Fahrziel westliche Altstadt). Im Linienabschnitt mit der Steinernen Brücke verkehrt sie ganztägig im 20-Minuten-Takt. Nach Querung der Donau führt sie nach Westen zum Arnulfplatz und weiter zur Universität.

Linie 12 kommt von Pielenhofen - einzelne Kurse aus Heitzenhofen - und erschließt nacheinander Rohrdorf, Neudorf, Pettendorf, Reifenthal und Kneiting. Auf Regensburger Stadtgebiet verbindet sie die Ortsteile Kager, Ober- und Niederwinzer sowie die Stadtteile Pfaffenstein und Stadtamhof über die Steinernen Brücke mit dem Zentrum. Nach der Überfahrt über die Steinernen Brücke fährt sie über die ÖV-Achse D.-Martin-Luther-Straße den Hauptbahnhof an (Umsteigemöglichkeit zu weiteren Angeboten des ÖPNV sowie des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs). Die Linie 12 verkehrt ganztägig im 60-Minuten-Takt und muss morgens und nachmittags im Abschnitt Pfaffenstein - Hauptbahnhof auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden.

Linie 13 erschließt von Hainsacker kommend (neuer P+R-Parkplatz "Turl") nacheinander Hainsacker, Stettwies, Lorenzen, Pielmühle und die einwohnerreiche Gemeinde Lappersdorf. Auf Regensburger Stadtgebiet verbindet sie die Ortsteile Pfälzer Siedlung/Steinweg und Stadthof. Nach dem Passieren der Steinernen Brücke fährt sie via Arnulfplatz und Bismarkplatz über die Altstadtsüdumgehung zum Hauptbahnhof (Endhalt Maximilianstraße). Auf dieser Linie verkehren die Busse ganztägig im 20-Minuten-Takt. Zu Hauptverkehrszeiten, Schulbeginn und -ende wird sie bedarfsorientiert verdichtet. In den letzten Jahren konnten insbesondere auf dieser Linie überdurchschnittliche Fahrgastzuwächse verzeichnet werden.

Linie 17 kommt von Edlhausen und führt über Regendorf, Lorenzen, Pielmühle sowie Lappersdorf und Oppersdorf über den Schelmengraben zur Oberpfalzbrücke. Sowohl das Ausflugsziel Dreifaltigkeitsberg als auch der Dultplatz (Veranstaltungen, P+R) werden mit Bussen der Linie 17 angefahren. Über Stadthof und die Steinernen Brücke führt diese Linie zum Arnulfplatz und erreicht dann - wie Linie 13 - den Hauptbahnhof. Auch auf der Linie 17 sind überdurchschnittliche Fahrgastzuwächse zu verzeichnen.

Täglich passieren damit ca. 300 Busse im Linienverkehr des RVV die Brücke. Die dichteste Taktfolge liegt in der Zeit von 7.00 bis 8.00 Uhr: In dieser Zeit verkehrt stadteinwärts alle 4 Minuten und stadtauswärts alle 6 Minuten ein Bus. Mit einer gemeinsamen Stellungnahme vom 22.05.2002 haben der RVV, die GFN und die RVB darauf hingewiesen, dass eine Verbindung für Busse zwischen Stadthof und der Altstadt in jedem Fall aufrecht erhalten werden muss.

Die in der Stellungnahme angeführten Argumente lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Bei Wegfall der Steinernen Brücke als Donauübergang für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gäbe es - ohne eine altstadtnahe Ersatztrasse für Busse - nur zwei Alternativen: Entweder die betroffenen Linien bedienen mit Umleitung über die Nibelungenbrücke (die dann die einzige Donauquerung für den ÖPNV wäre) die Altstadt Haltestellen wie bislang. Dann entstehen zusätzliche Betriebskosten (ca. 550.000 EUR pro Jahr).

Oder die betroffenen Linien fahren nach der Umleitung über die Nibelungenbrücke lediglich den Dachstuhlplatz an. Dann sind zwar die zusätzlichen Betriebskosten (ca. 310.000 EUR) geringer, die wichtigen Haltestellen zur Altstadterschließung würden aber nicht mehr bedient. In jedem Fall ginge ein entscheidender Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Individualverkehr in der Nord-Süd-Relation verloren:

Aufgrund der Umwegfahrten über die Nibelungenbrücke (ca. 3 statt heute knapp 1 km Fahrstrecke) wäre die Attraktivität der Regensburger Altstadt als Einkaufsziel für Kunden aus dem Norden stark beeinträchtigt und eine Verlagerung der Kaufkraft auf andere Einkaufszentren im Stadtnorden zu erwarten. Darüber hinaus würde sich die Erreichbarkeit weiterführender Schulen in Regensburg westlich und südlich der Altstadt spürbar verschlechtern. Die Anzahl der Fahrgäste, die den öffentlichen Personennahverkehr aus Richtung Norden bzw. Westen benutzen, ginge zurück. Ausfälle von Einnahmen und Erstattungsleistungen in Höhe von weiteren 200.000,- EUR pro Jahr wären die Folge.

Stadthof selbst wäre durch die Abkopplung vom Netz des öffentlichen Personennahverkehrs gravierend - in seiner Funktion als Wohn- und Einzelhandelsstandort - beeinträchtigt. Schleifenfahrten zu diesem Stadtteil sind aufgrund der Nachteile für die anderen Fahrgäste nicht denkbar. Ähnliches gilt für die Erreichbarkeit von Reinhausen und von Steinweg. Statt dessen wäre der Untere Wöhrd bei Führung der Busse über die Nordgaustraße/ Nibelungenbrücke von täglich 300 Bussen zusätzlich tangiert.

Fazit: Aus verkehrsplanerischer Sicht kann die Zukunftsfähigkeit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV nur erhalten werden, wenn eine Ersatzbrücke für Busse im Stadtgebiet an Stelle der Steinernen Brücke geschaffen wird. Für alle Ziele, die - insbesondere aus dem Westen und Norden - in Regensburg erreicht werden müssen, bietet die Nibelungenbrücke keine brauchbare Alternative. Die A93 mit ihrem Donauübergang Pfaffensteiner Brücke wird in absehbarer Zukunft vermehrt an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stoßen. Damit scheidet eine Busführung an dieser Stelle aus: Überregionale und regionale Verkehrsprobleme dort würden zu massiven Beeinträchtigungen im innerstädtischen Busverkehr führen. Eine Situation, wonach als einzige zentrale für Busse nutzbare Brücke in der Innenstadt die Nibelungenbrücke verbliebe, kann für die Gesamtstadtentwicklung nicht ausreichend sein.

Vorgehen zur Festlegung der zukünftigen Linienführung

Aufgrund des geschilderten Sachstandes besteht dringender Handlungsbedarf, um denkmalpflegerischen Zielen für die Steinerne Brücke einerseits und verkehrlichen Erfordernissen - insbesondere für den öffentlichen Personennahverkehr - andererseits Rechnung tragen zu können. Der Stadtrat wird daher mit dieser Vorlage über die ersten konkreten Überlegungen hinsichtlich einer Ersatztrasse in Kenntnis gesetzt, um das weitere Vorgehen zur Realisierung einer Ersatztrasse für die Steinerne Brücke festlegen zu können. Ziel sollte sein, der Verwaltung eine eindeutige Richtschnur an die Hand zu geben, welche Möglichkeiten detaillierter untersucht werden sollen.

Die Bevölkerung sollte frühzeitig in die Überlegungen eingebunden werden. Aus dem Planungsdialog zum Unteren Wöhrd gab es beispielsweise bereits Aussagen hierzu: Bürger des Unteren Wöhrds äußerten sich kritisch zu einer neuen Brücke Am Gries bzw. zur Funktion des Unteren Wöhrds als ÖV-Trasse.

Nur durch eine frühzeitige Information kann eine Klarstellung dahingehend erreicht werden, dass der Untere Wöhrd durch eine Busersatztrasse zur Steinernen Brücke weitaus weniger betroffen wäre, als z.B. durch die Führung der Busse über die - für den öffentlichen Personennahverkehr inakzeptable - Route Nibelungenbrücke - Wöhrdstraße - Eiserne Brücke.

Ersatzbrücken (Überblick)

Bereits der Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1997 beinhaltet die Forderung, dass die Steinerne Brücke in Zukunft nur noch dem Fußgänger- und Radverkehr vorbehalten sein soll. Für diesen Fall, d.h. dass zukünftig die Brücke auch dem Linienbusverkehr nicht mehr zur Verfügung steht, wurde bereits 1997 die Forderung nach einer Ersatzbrücke formuliert. Zur Lage der Brücke wurde vom Stadtrat die Aussage getroffen, dass der Busverkehr "von der Protzenweiherbrücke über eine neue Brücke am Gries zur Eisernen Brücke geführt werden" soll. Diese Brücke ist im aktuell gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Regensburg übernommen und damit als Planungswille hinreichend dokumentiert.

Grundsätzlich kommen damit im Osten der Innenstadt drei Positionen in Frage:

- Ersatz des Grieser Steges durch eine neue Brücke
- Brückenneubau in Verlängerung der Maffeistraße
- Brückenneubau vom Zentrum des Unteren Wöhrds zum Grieser Spitz

Eine weitere Möglichkeit bietet der Neubau des Eisernen Steges im Bereich der westlichen Altstadt. Wird dessen Lage geringfügig nach Westen verschoben, ergäbe sich hier eine attraktive Verbindung von der Holzlande zum Schopperplatz. Der Eiserne Steg mit seinen Barrieren für den Radverkehr und für Personen mit Mobilitätsbeschränkungen könnte entfallen.

- Ersatz des Eisernen Steges durch eine neue Brücke

Fazit: Bereits in der Vergangenheit wurde vom Stadtrat die Notwendigkeit erkannt, im Falle der Sperrung der Steinernen Brücke, im Innenstadtdgebiet eine neue Donauquerung - insbesondere für den öffentlichen Personennahverkehr - realisieren zu müssen. Hinreichend dokumentiert ist dies bereits in den Beschlüssen zum Verkehrsentwicklungs- und Flächennutzungsplan.

Tunnelführung

Im Zuge der Erarbeitung von Alternativen zum Brückenneubau wurde auch die Möglichkeit, die Donau im Bereich Stadthof/Unterer Wöhrd mit einem Tunnelbauwerk zu unterqueren, einer Trassierungsuntersuchung unterzogen. Aufgrund der topografischen und geologischen Vorgaben des Geländes und der Tiefenlage der Donaushole muss bei einer Tunnellösung ein Höhenunterschied von mindestens 15 Metern bewältigt werden. D.h. zum einen, dass Busse lange Rampen mit steilen Steigungen befahren müssten, zum anderen, dass Portale entstünden, die nur schwer im städtebaulichen Umfeld zu integrieren wären.

Zwei grundsätzliche Varianten wurden untersucht:

In einem Fall taucht die Trasse im Bereich der Liegestelle für Schiffe an der Schleuse Regensburg - im Norden von Stadtamhof - ab, umfährt unter Tage die vorhandene Bebauung im Osten unter der Grünanlage, quert den Nordarm der Donau und wird dann - am Ostrand des Jacobigeländes - über eine Rampe an die Wöhrdstraße angebunden. Die Unterfahrung der Gebäude Am Gries wurde vermieden, um Standsicherheitsprobleme zu umgehen (vermutlich Schwemmsande im Untergrund). Die Tunnellänge kann auf rund 250 m beziffert werden, inklusive den Rampen sind knapp 400 m in Gefälle- bzw. Steigungsstrecke zu überwinden.

Selbst die moderate überschlägige Kostenschätzung der Initiative für einen Bustunnel lässt einen Finanzaufwand von über 10 Mio. EUR für ein Tunnelbauwerk erwarten. In jedem Fall ist eine Tunnellösung in Bau und Betrieb um ein Vielfaches aufwändiger und teurer als eine Brückenkonstruktion. Genaue Kostenschätzungen sind auf Grund der schwierigen topographischen und geologischen Gegebenheiten seriöser Weise erst nach Detailuntersuchungen möglich.

Ungünstig sind insbesondere die Rampenneigungen von über 10 % im Bereich des Unteren Wöhrds zu beurteilen; sie stellen die Sinnhaftigkeit eines solchen Projekts in Frage. Eine einspurige Führung der Busse ist wegen der dann entstehenden langen Wartezeiten bis zur Freigabe des Gegenverkehrs wahrscheinlich nicht möglich.

Mit der zweiten Tunnellösung werden sowohl der Nord- als auch der Donausüdam unterfahren. Die Situation für Stadtamhof bleibt dabei gegenüber der o.g. Lösung unverändert. Der Tunnel würde sich aber unter dem Unteren Wöhrd fortsetzen, auch den Südam der Donau unterqueren und am Schwanenplatz enden. Die Trasse kann erst hier mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft werden, da für eine Ausfahrt am Donaumarkt die erforderliche Entwicklungslänge für die Rampe nicht ausreicht (ansonsten Rampenneigung von über 20%).

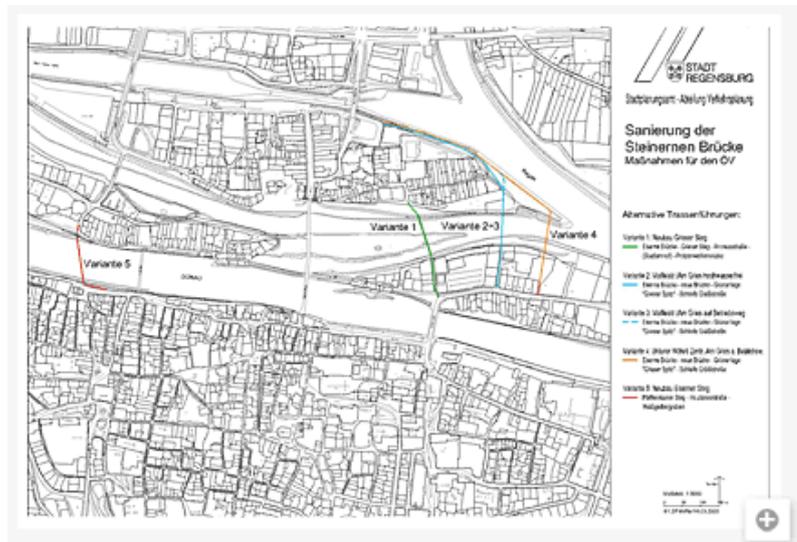
Da die Tunnellänge ca. 600 m betragen würde, wäre eine zweispurige Führung - die Begegnungsverkehr erlaubt - notwendig. Sollen die Busse weiterhin ihre Ziele Thundorfer Straße und Arnulfplatz anfahren, müssten Wendefahrten über die Kallmünzergasse in Kauf genommen werden.

Bei beiden Varianten wurde die Realisierung der Hochwasser-schutzmaßnahmen unterstellt. Nur wenn der Tunnelmund innerhalb eines - vor einem hundertjährigen Hochwasser geschützten Bereiches - läge, kann auf einen separaten Schutz verzichtet werden (Abschottung oder eigener Damm). Sowohl beim Bau der Tunnelabschnitte Am Gries bzw. am Oberen Wöhrd oder Donaumarkt als auch im Bereich des Gewässers können offene oder bergmännische Bauweisen zum Einsatz gelangen. Die Eingriffe im Umfeld der Baustelle wären - gleich welches Verfahren letztendlich gewählt würde - erheblich (Baustelleneinrichtung, Herstellen der Portale, Einsatz der Tunnelmaschine oder Errichten einer dichten Spundung, Lagerung von Aushub etc.).

Nicht näher untersucht wurden bislang sicherheitsrelevante Anforderungen, die im Rahmen des Betriebs erfüllt werden müssten: ggf. Luftzufuhr bzw. Abgasableitung beim Befahren mit Dieselnbussen, Probleme beim Einsatz von erdgasbetriebenen Fahrzeugen, Erfordernis von parallelem Fluchttunnel oder Notausstiege etc.). Neben diesen objektiven Sicherheitsanforderungen wären - gerade bei längeren Tunnelabschnitten - auch Fragen von subjektivem Sicherheitsempfinden zu beantworten, obgleich Flussunterquerungen z.B. mit U-Linien heute Stand der Technik sind.

Fazit: Zusammenfassend kann - insbesondere aufgrund der zu erwartenden enormen Kosten für Bau und Betrieb - eine tunnelgeführte Busersatztrasse nicht empfohlen werden. Zudem können von einer Tunnellösung keine positiven Effekte auf andere Verkehrsmittel (Fußgänger und Radfahrer) erwartet werden. Die Eingriffe in Grünanlagen und die Auswirkungen auf die Stadtentwicklung wären z.T. gravierender als bei einer Brückenbaumaßnahme.

Trassenvarianten über Brücken



Alternative Trassenführungen

Mit den oben beschriebenen Brückenpositionen im Stadtgebiet sind theoretisch fünf verschiedene Trassenführungen möglich (vgl. auch ► **Anlage 2: "Alternative Trassenführungen"**) sowie ► **Anlage 3: "Trassenalternativen im Luftbild"**), die wie folgt beschrieben werden können:

- Variante 1: Neubau Grieser Steg
- Variante 2: Maffeistraße / Am Gries hochwasserfrei
- Variante 3: Maffeistraße / Am Gries auf Betriebsweg
- Variante 4: Unterer Wöhrd Zentrum / Am Gries auf Betriebsweg
- Variante 5: Neubau Eiserner Steg



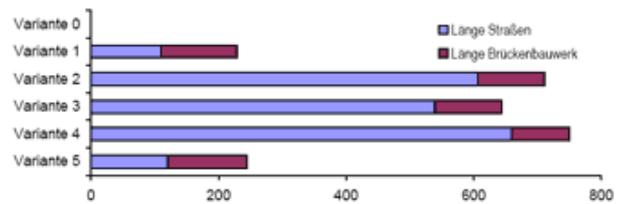
Trassenalternativen im Luftbild

In der nachfolgenden Anlage 4 werden die Varianten jeweils in einer Kurzübersicht erläutert. Zur besseren Orientierung liegt jeder Variante ein Lageplan und eine Darstellung der Situation im Luftbild bei. Die Aussagen zu den Trassen stellen im Wesentlichen das Ergebnis einer vorangegangenen Fachstellenbeteiligung dar (vgl. ► **Anlage 10 "Variantenvergleich zur ÖV-Ersatztrasse"**). Unberücksichtigt blieben bislang umweltfachliche Aspekte, die die Auswirkungen einer Verlagerung von Fahrten weg vom ÖV hin zum motorisierten Individualverkehr einbeziehen.

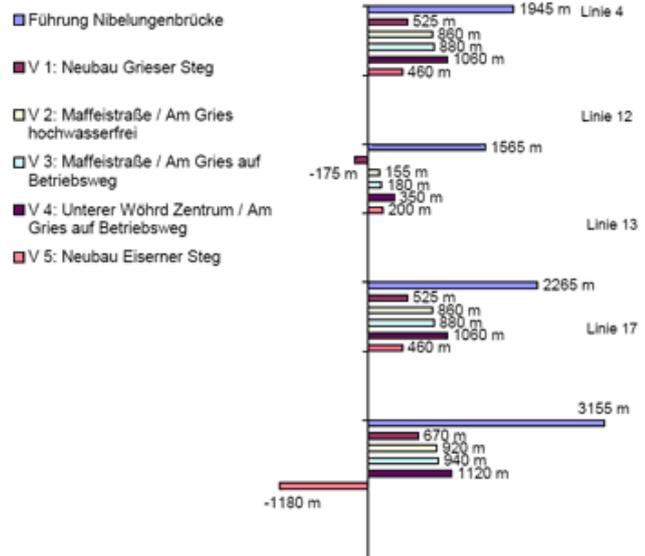
Die erforderlichen Brücken- und Straßenlängen sowie die sich ergebenden Umwegfahrten je Linie stellen sich wie folgt dar (► **Anlage 4**):

Gegenüberstellung: Brücken-/Straßenlängen und Umwegfahrten

Brücken-/Straßenlängen in Metern



Umwegfahrten in Metern

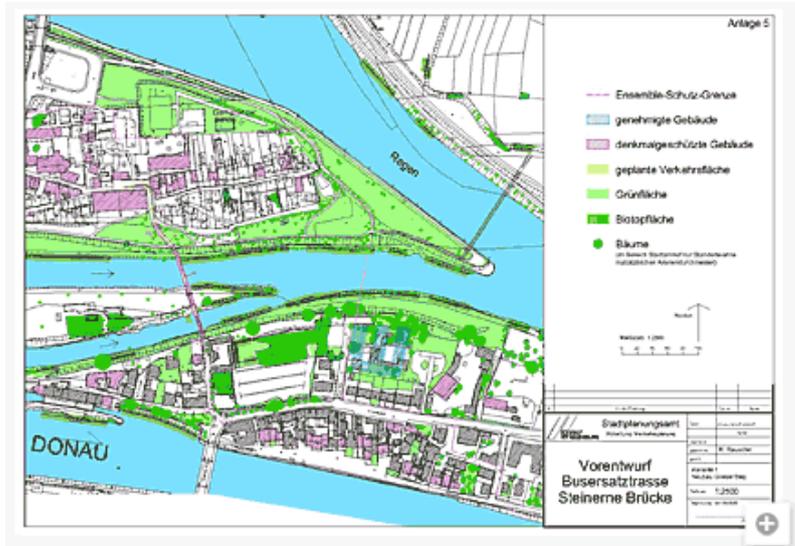


Gegenüberstellung Brücken-/Straßenlängen und Umwegfahrten

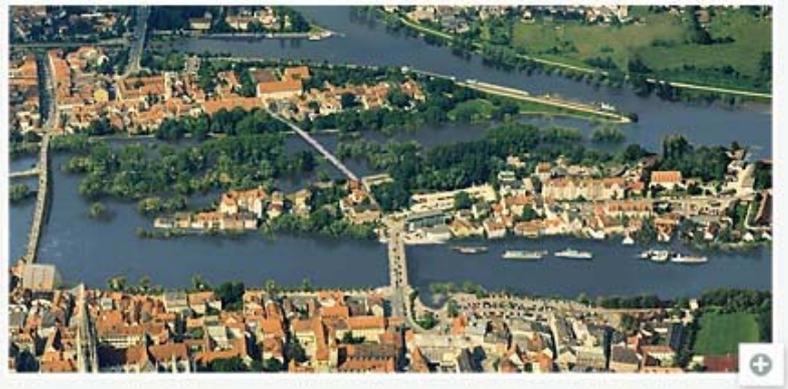
Variante 1: Neubau Grieser Steg

Kurzbeschreibung der Maßnahme mit Trassenverlauf/Linienführung

Bei dieser stark am Bestand orientierten Variante werden die Busse von der Eisernen Brücke kommend über eine Ersatzbrücke für den Grieser Steg in Richtung Gerhardinger Schule geführt. Sie bedienen Stadthof über eine Haltestelle in der Andreasstraße (vgl. ► [Anlage 5: Lageplan: Neubau Grieser Steg sowie Luftbild](#)).



Planskizze Variante 1: Neubau Grieser Steg



Luftbild Variante 1: Neubau Grieser Steg

1. Aspekte des öffentlichen Personennahverkehrs

Die direkte Führung mit einer Haltestelle in der Andreasstraße sichert zum einen die Erschließung für Stadthof und minimiert die Umwegfahrten der Busse. Die heutige Bedienung der Haltestellen bleibt nahezu unverändert. Lediglich die Linie 12 verliert den Halt Thundorfer Straße. Aus Sicht der GFN und RVB wird diese direkte Führung bevorzugt, da sich die Betriebskosten nur geringfügig erhöhen (Personalkosten, Fahrzeug, Fahrer, Kraftstoff, etc). Je nach Buslinie ergeben sich erforderliche Umwegfahrten bis zu 670 m (für die meisten Busse ca. 500 m). Als problematisch ist die beengte Situation in der Andreasstraße anzusehen: Zwar können selbst Gelenkbusse im Bereich des Andreasstadels abbiegen, Begegnungsverkehr ließe sich aber kaum bewältigen. Auf dem Unteren Wöhrd kann für die zur Bustrasse abbiegenden Busse keine Abbiegespur angeordnet werden, was zeitweise zu Behinderungen führen kann.

2. Stadtplanerische/stadtgestalterische Belange

Aus städtebaulicher Sicht sind Beeinträchtigungen für das ruhige, qualitätvolle historische Wohngebiet zu erwarten. Neue Impulse und Entwicklungschancen werden nicht gesehen. Vielmehr wird das zukünftige Sanierungsgebiet hinsichtlich des Wohnwertes und der Verkehrssituation in den engen Gassen zusätzlich belastet. Nutzungseinbußen ergeben sich hinsichtlich Freizeit und Erholung.



Umfeld des Grieser Stegs

3. Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Erholung

Wird eine Führung der Busse über die beengte Andreasstraße gewählt, beträgt der Eingriff in die Grünanlage ca. 800 m², 35 Bäumen wären betroffen. Bei Variante 1 wird insbesondere der Nachteil gesehen, dass das Naherholungsgebiet mit seinen Grünflächen zweigeteilt wird. Da sich die Trassenführung an der bestehenden Wege- bzw. Brückensituation orientiert, zeichnet sich diese Variante insbesondere durch die geringen Eingriffe in Biotopflächen (100 m²) und in den Uferbereich (50 m) aus.

4. Technische Aussagen

Die Neuversiegelung beträgt ca. 500 m². Bautechnische Probleme ergeben sich wegen der erforderlichen Anpassungen der Straßengradiente in der Proskestraße: Das neue Brückenbauwerk wird ca. 1 bis 1,5 m höher liegen als die bisherige Konstruktion. Variante 1 ist - insbesondere auch wegen der erforderlichen Abbrucharbeiten am bestehenden Grieser Steg - eine vergleichsweise teure Variante. Das erforderliche Brückenbauwerk selbst hat eine Länge von ca. 120 m, etwa 100 m Straße sind neu anzulegen. Aufgrund der bereits heute schon stark von Rad- und Fußgängerverkehr frequentierter Verbindung ist bei dem zusätzlichen Ausbau zu einer Bustrasse mit Konflikten zu rechnen.

Eingriffe in den Hochwasserabfluss sind nicht zu erwarten. Aus Sicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bestehen keine Einwände.

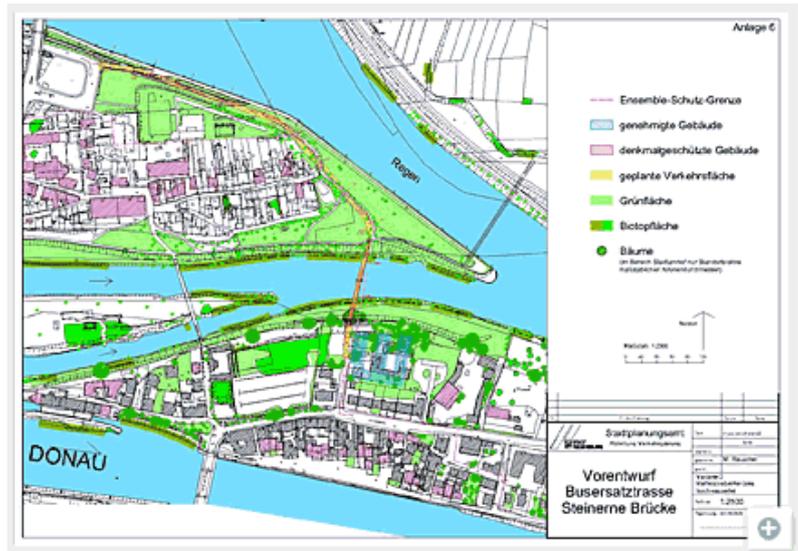
Fazit: Eine Trassenführung über die Andreasstraße bietet zwar Vorteile für die Erschließung von Stadtamhof, ist jedoch wegen der beengten Verhältnisse im Bereich der Andreasstraße nicht weiterzuverfolgen.

Variante 2: Maffeistraße / Am Gries hochwasserfrei

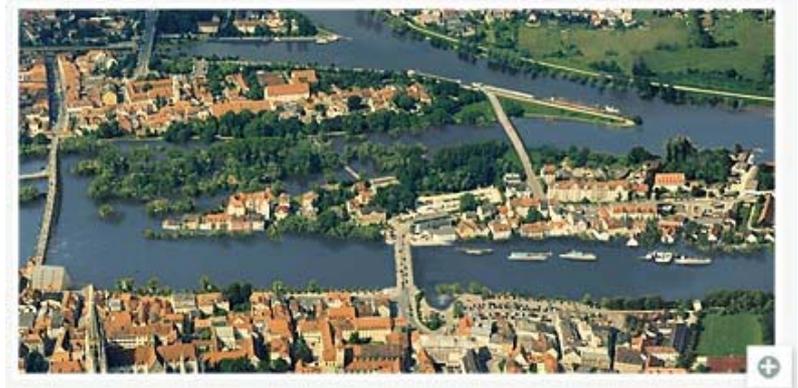
Kurzbeschreibung der Maßnahme mit Trassenverlauf/Linienführung

Die Bustrasse verlief bei dieser Variante von der Gräßlstraße kommend entlang eines vorhandenen Weges durch die Grünanlage. Dieser ist bereits heute gegenüber dem Betriebsweg entlang dem Regen durch eine Böschung abgehoben. Dies kann ausgenutzt werden, um letztlich eine vor Hochwasser geschützte Führung zu ermöglichen. In der Verlängerung durch die Grünanlage

wird über ein neu zu erstellendes Brückenbauwerk die Maffeistraße am Unteren Wöhrd erreicht. Die ÖV-Ersatztrasse wird an der Einmündung zur Wöhrdstraße am bestehenden Straßennetz angebunden (vgl. ► [Anlage 6: Lageplan: Maffeistraße / Am Gries hochwasserfrei und Luftbild](#)).



Planskizze Variante 2: Maffeistraße / Am Gries hochwasserfrei



Luftbild Variante 2: Maffeistraße / Am Gries hochwasserfrei

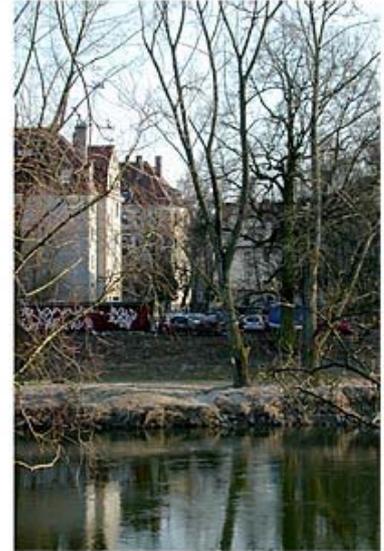
1. Aspekte des öffentlichen Personennahverkehrs

Aufgrund der Busführung über die Gräßlschleife sehen sowohl RVB wie GFN Mängel bei der Erschließung des Stadtteils Stadtamhof. Die Busse werden von der Protzenweiherbrücke und von der Straße Am Protzenweiher kommend direkt nach Osten weiterfahren. Die zentrale Haltestelle im Bereich der Andreasstraße kann - ohne größere Umwegfahrten - nicht mehr bedient werden. Damit konzentriert sich die Erschließung von Stadtamhof auf einen neuen Halt in der Gräßlstraße. Allerdings bleibt hierdurch eine Erschließung gewahrt, bei der die fußläufige Entfernung zur Haltestelle - insbesondere von der Hauptstraße von Stadtamhof kommend - weiterhin rund 300 m betragen wird.

Die von Bussen zusätzlich zurückzulegende Wegstrecke beläuft sich auf rund 900 m bei Linie 4, 13 und 17 sowie auf 160 m bei Linie 12. Wie bei Variante 1 entfällt der Halt für Linie 12 in der Thundorfer Straße. Aus verkehrlicher Sicht wird für die von der Wöhrdstraße zur Maffeistraße abbiegenden Busse eine Linksabbiegespur bzw. eine Aufweitung als erforderlich angesehen.

2. Stadtplanerische/stadtgestalterische Belange

Die Trassenführung von Variante 2 lässt keine Impulse für die Stadtentwicklung über die Basisaufgabe "Busersatztrasse" hinaus erwarten. Vielmehr ergeben sich durch die Zerschneidung der Grünanlage erhebliche Einschränkungen für die Nutzung dieses öffentlichen Raumes zu Zwecken der Naherholung, Freizeit sowie bei Veranstaltungen.



Umfeld Maffeistraße

3. Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Erholung

Rein aus naturschutzfachlicher Sicht wird insbesondere diese Trasse kritisch gesehen, da sie zu einer Zerschneidung des Naherholungsgebietes mit den angrenzenden Flächen führt. Der gesamte Eingriff in die Grünanlage lässt sich auf 3510 m² beziffern. Die Trassenlänge innerhalb von Grünanlagen beträgt rund 500 m. Uferbereiche in einer Größenordnung von ca. 510 m Länge, 400 m² Biotopfläche sowie 38 Bäume wären bei dieser Trassenführung betroffen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass erst in Zusammenhang mit den in diesem Bereich sowieso erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen letztlich beurteilt werden kann, inwieweit zusätzliche Beeinträchtigungen für die Grünanlage durch eine Bustrasse gegeben wären. Beide Maßnahmen könnten gebündelt werden, so dass sich unter Umständen die Eingriffe für die Bustrasse daraus deutlich reduzieren würden gegenüber einer isolierten Betrachtung.

4. Technische Aussagen

Die Brückenlänge beträgt bei dieser Variante ca. 110 m, der erforderliche Neubau von Straßen weist eine Länge von rund 600 m auf. Der bauliche Aufwand für die Gesamttrasse kann erst nach einer vertieften Untersuchung quantifiziert werden. Die Neuversiegelung betrifft Flächen von insgesamt 3200 m². Aus bautechnischer Sicht lassen sich sowohl erforderliche Anpassungen in der Höhenlage - insbesondere in der Maffeistraße - wie notwendige Straßen- bzw. Wegeverbreiterungen bewerkstelligen.

Ein Vorteil ist in der gleichzeitigen Nutzung der Trasse als Hochwasserschutzdamm zu sehen. Der Abflussquerschnitt für Hochwasser bleibt unbeeinträchtigt. Andererseits ist es aber erforderlich, die Stellung der neuen Brückenpfeiler im Fluss einer hydraulischen Berechnung zu unterziehen. Hinsichtlich der Pfeilerbemessung und -anordnung sind Vorgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu erwarten (keine Beeinträchtigung des flussbaulichen Unterhalts).

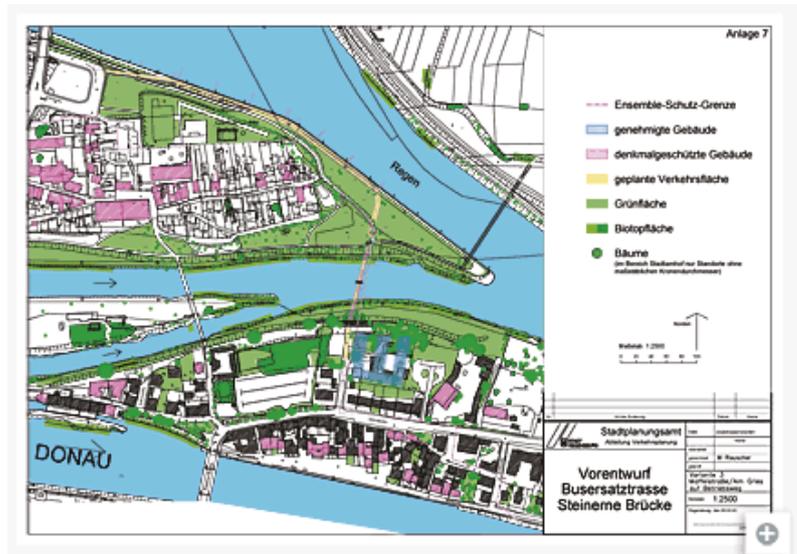
Fazit: Variante 2 ist aus rein technischer Sicht günstig zu bewerten. Sie erfüllt die Funktion Busersatztrasse zur Steinernen Brücke, bringt aber für die Grünanlage mit ihrer Naherholungs- und Freizeitfunktion erhebliche Eingriffe mit sich. Variante 2 sollte daher in engem Kontext mit dem für Stadtamhof erforderlichen Hochwasserschutz weiter untersucht werden.

Variante 3: Maffeistraße / Am Gries auf Betriebsweg

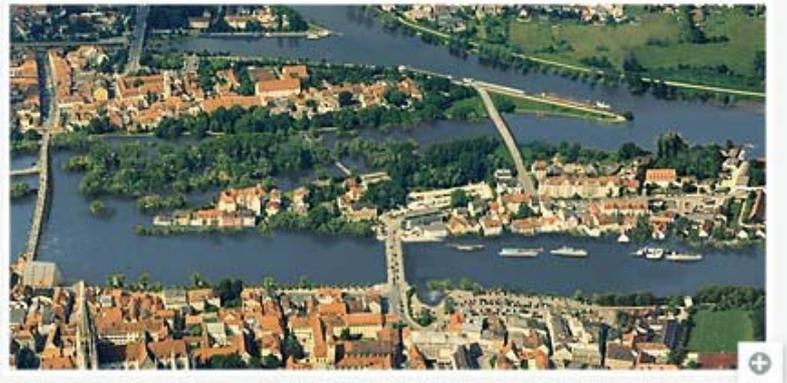
Kurzbeschreibung der Maßnahme mit

Trassenverlauf/Linienführung

Diese Trasse stellt eine Abwandlung der vorgenannten Variante 2 in der Form dar, dass der vorhandene Wirtschaftsweg entlang der Liegestelle im Unterwasser der Schleuse Regensburg einbezogen wird (vgl. ► **Anlage 7: Lageplan: Maffeistraße / Am Gries auf Betriebsweg**). Der Eingriff in die Grünfläche wird zwar minimiert, aber die hochwasserfreie Führung ist damit nicht gewährleistet. Die Busse werden über den an die Gräßlstraße angebotenen Betriebsweg der Liegestelle geführt und gelangen erst weiter östlich über eine Rampe in die Grünanlage, um dann - wie bei Variante 2 - über eine neue Brücke in Verlängerung der Maffeistraße die Wöhrdstraße zu erreichen.



Planskizze Variante 3: Maffeistraße / Am Gries auf Betriebsweg



Luftbild Variante 3: Maffeistraße / Am Gries auf Betriebsweg

1. Aspekte des öffentlichen Personennahverkehrs

Im Vergleich zur Variante 2 ergibt sich für Stadtamhof die gleiche Haltestellensituation, d.h. die zentrale Haltestelle im Bereich Andreasstraße kann - ohne größere Umwegfahrten - nicht mehr bedient werden und Stadtamhof wird von einem neuen Halt an der Gräßlstraße erschlossen. Die Erschließung bleibt ebenso wie bei Variante 2 - insbesondere mit Blick auf die Hauptstraße von Stadtamhof - bei fußläufigen Entfernungen zur Haltestelle ca. 300 m - gewahrt.

Bei dieser Variante haben die Busse der Linien 4, 13 und 17 ca. 900 m und der Linie 12 ca. 180 m zusätzlich zurückzulegen. Wie bei den ersten beiden Varianten kann die Linie 12 den bisherigen Halt Thundorfer Straße nicht mehr erreichen. Wie bei Variante 2 wird eine Aufweitung bzw. Linksabbiegerspur von der Wöhrdstraße zur Maffeistraße als erforderlich angesehen. Aus rein verkehrsplanerischer Sicht vor allem hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV stellt diese Variante einen akzeptablen Lösungsansatz dar.

2. Stadtplanerische/stadtgestalterische Belange

Wie bei der Variante 2 sind keine neuen Impulse für die Stadtentwicklung zu

erwarten. Die negativen Auswirkungen auf die Nutzung des öffentlichen Raumes zu Zwecken von Freizeit und Erholung werden aber, im Vergleich zur Vorvariante, minimiert.



Umfeld Maffeistraße (wie Variante 2)

3. Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Erholung

Der Eingriff in die Grünanlage fällt wesentlich geringer als bei Variante 2 aus: Nur 130 m Trasse verlaufen innerhalb der Grünanlage. Dennoch blieben 1950 m² Grünfläche mit 22 Bäumen betroffen. Durch das Brückenbauwerk ist wie vorher ein Uferbereich von 510 m tangiert (teilweise bereits heute befestigt). Die betroffene Biotopfläche wird auf 400 m² beziffert. Obgleich aus naturschutzfachlicher Sicht im Vergleich zu Variante 2 die Eingriffe minimiert werden, bleiben die Bedenken hinsichtlich der gravierenden Zerschneidung der Grünanlage mit ihrer Funktion für Freizeit und Naherholung bestehen.

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass erst in Zusammenhang mit den in diesem Bereich sowieso erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen letztlich beurteilt werden kann, inwieweit zusätzliche Beeinträchtigungen für die Grünanlage durch eine Bustrasse gegeben wären.

4. Technische Aussage

Der bauliche Aufwand liegt bei dieser Variante deutlich höher als bei Variante 2. Die Mitnutzung des Betriebsweges minimiert den erforderlichen straßenbaulichen Aufwand nicht. Die Kosten bei Realisierung von Variante 3 werden dennoch in der Größenordnung der Vorvarianten liegen. Aufgrund der Nähe zur Liegestelle an der Schleuse Regensburg wird seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung darauf hingewiesen, dass umfangreiche Baumaßnahmen zur Ertüchtigung des vorhandenen Betriebsweges (Verbreiterung, Leitplanken, Versatz der Hochwassermauer etc.) mit seinen Infrastruktureinrichtungen (Strom- und Wasserzapfstelle) erforderlich werden. Das Brückenbauwerk ist mit dem aus Variante 2 identisch, es gelten die selben flussbautechnischen Anforderungen hinsichtlich der Pfeilerdimensionierung. Die Trassenführung reduziert die erforderliche Neuversiegelung auf 1850 m², der Straßenneubau fällt mit ca. 550 m geringer aus wie bei der Vorvariante.

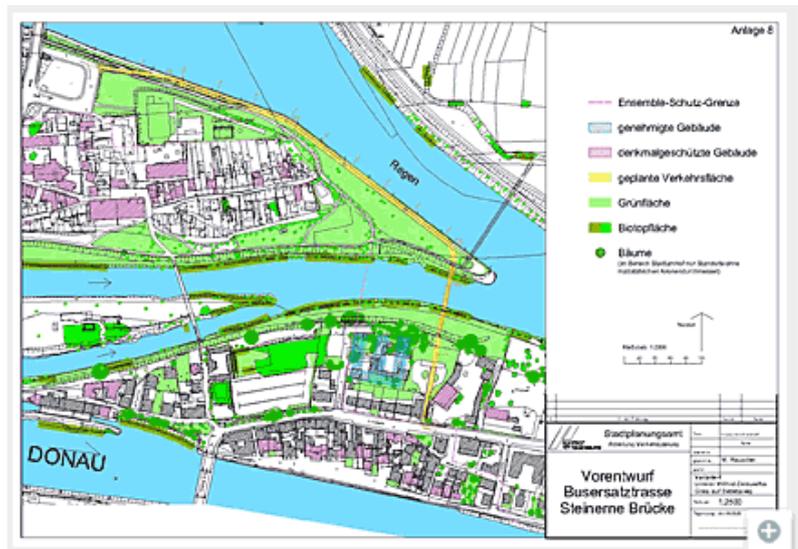
Es ist damit zu rechnen, dass die Trasse im Durchschnitt alle fünf Jahre wegen Hochwasserereignissen nicht benutzbar ist, der geplante Hochwasserschutz für Stadthof integriert die Bustrasse nicht. Dieser Sachverhalt stellt aber für RVB/GFN wegen der Seltenheit dieser Ereignisse kein Ausschlusskriterium für einen solchen Trassenverlauf dar.

Fazit: Aufgrund der Tatsache, dass die Eingriffe insbesondere in den Grünbestand bei dieser Trassenführung evtl. minimiert werden können und dennoch eine akzeptable Führung der Busse mit Anbindung an die Maffeistraße erreicht werden kann, ist die hier beschriebene Variante 3 trotz des höheren Aufwandes für den Straßenbau im engen Kontext mit dem für Stadthof erforderlichen Hochwasserschutz weiter zu untersuchen.

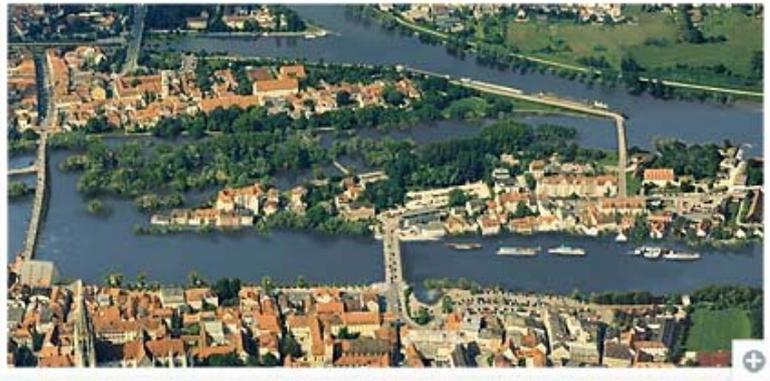
Variante 4: Unterer Wöhrd Zentrum / Am Gries auf Betriebsweg

Kurzbeschreibung der Maßnahme mit Trassenverlauf/Linienführung:

Der Trassenverlauf ist - vom Norden kommend - der gleiche wie unter Variante 3 beschreiben. Allerdings wird der Wirtschaftsweg entlang der Liegestelle in seiner vollen Länge genutzt und die Busse werden bis an das östlichste Ende vom Grieser Spitz geführt (vgl. ► **Anlage 8: Lageplan: Unterer Wöhrd Zentrum / Am Gries auf Betriebsweg sowie entsprechendes Luftbild**). Von dieser exponierten Lage - an der Mündung des Regens in die Donau - erfolgt ein Brückenschlag zum Unteren Wöhrd. Über einen neu zu bauenden Straßenabschnitt in zentraler Lage des Unteren Wöhrds wird die Bustrasse angebunden.



Planskizze Unterer Wöhrd Zentrum / Am Gries auf Betriebsweg



Luftbild Unterer Wöhrd Zentrum / Am Gries auf Betriebsweg

1. Aspekte des öffentlichen Personennahverkehrs

Haltestellensituation und Bedienung des Halts Thundorfer Straße durch Linie 12 bleiben gegenüber Variante 3 unverändert. Als sehr nachteilig müssen die bei dieser Trasse erforderlichen Umwegfahrten für Busse bewertet werden: Diese Lösung entfernt sich am weitesten von ihrer Basisaufgabe "Busersatztrasse".

Höhere Betriebskosten beim ÖPNV - die letztlich über den RVV aus Mitteln von Stadt und Landkreis jährlich ausgeglichen werden müssen - sind die Folge. Je nach Buslinie beträgt der Umweg im Vergleich zur heutigen Situation 350 m (Linie 12) bis über 1 km (Linien 4, 13, 17). Damit stellt diese Variante mit Blick auf die Basisfunktion "ÖV-Ersatztrasse" die schlechteste aller Varianten dar. Die Erschließung Stadtamhofs bliebe aber wie bei den Vorvarianten (fußläufige Entfernung zur Haltestelle 300 m) größtenteils gewahrt. Aus verkehrlicher Sicht ist

auch bei dieser Variante eine Anpassung im Bereich Wöhrdstraße für die hier linksabbiegenden Busse erforderlich (Aufweitung, Linksabbiegerspur).

2. Stadtplanerische/stadtgestalterische Belange

Aus stadtgestalterischer Sicht führt diese - von der Bebauung weit abgerückte Brückenlage - für Stadtamhof zu den geringsten Beeinträchtigungen. Die Grünanlage wird durch diese Trassenführung nicht zerschnitten. Trotz dieser Trassenführung am nördlichen Rand von Stadtamhof bleibt eine Beeinträchtigung der Qualität im Bereich Stadtamhof/Unterer Wöhrd gegeben. Diese Trasse ermöglicht die direkte Verknüpfung mit dem geplanten und im Bebauungsplan gesicherten Fußgänger- und Radfahrersteig von der Holzgartenstraße.

Auf Grund der exponierten Situierung des Brückenbauwerks an der Mündung des Regens in die Donau ist mit Bedenken der Denkmalpflege zu rechnen. Auch der Eingriff ins Landschaftsbild bedarf bei dieser Brückensituation einer detaillierteren Betrachtung.



Umfeld Unterer Wöhrd Zentrum

3. Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Erholung

Obwohl Beeinträchtigungen für die Attraktivität des Naherholungsbereiches und auch für die Ufervegetation im Bereich des Brückenbauwerks zu erwarten sind, schneidet Variante 4 bei der naturschutzfachlichen Bewertung besser ab als die vorgenannten Varianten, sofern man den Hochwasserschutz ausklammert. Die Zerschneidung der Grünanlage wird vermieden. Dennoch blieben 825 m² Grün- und ca. 400 m² Biotopflächen beeinträchtigt. Die Neuversiegelung betrüge 2300 m², die Trassenlänge in der Grünanlagen 100 m (4 betroffene Bäume). Hierbei ist jedoch auch zu beachten, dass erst in Zusammenhang mit den in diesem Bereich sowieso erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen letztlich beurteilt werden kann, inwieweit zusätzliche Beeinträchtigungen aus städtebaulicher Sicht wie für die Grünanlage durch eine Bustrasse und deren Höhenlage gegeben wären.

Insbesondere bei Variante 4 bedarf es einer weitergehenden Prüfung welche Wechselwirkungen sich im Zusammenhang mit dem geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen ergeben und wie massiv die durch Rampen und Brückenpfeiler zu erwartenden Beeinträchtigungen für den Hochwasserabfluss sind.

4. Technische Aussagen

Die Brückenlänge beträgt ca. 90 m. Der bauliche Aufwand wird sich jedoch durch die erheblichen Umbaumaßnahmen im Bereich der Liegestelle erhöhen, um deren Funktionsfähigkeit gemäß den Vorgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu sichern (Versatz der Hochwassermauer, Neusituierung von Stromkästen und Wasserzapfstellen, Einbau von Absturzsicherungen und Anpassung der

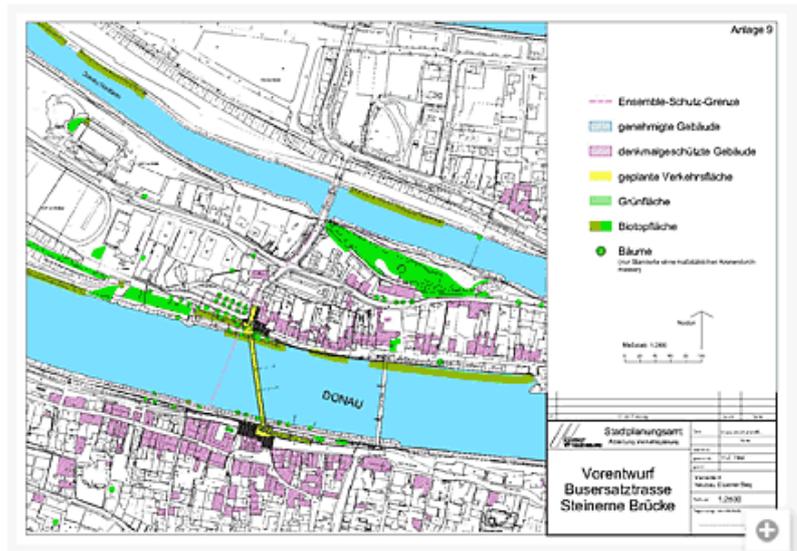
Schifffahrtszeichen etc.). Wie bei Variante 3 ist im Hochwasserfall (HW 5) das Befahren ausgeschlossen: Die gesamte Trasse am Grieser Spitz wird auch nach Herstellung der Hochwasserschutzbauten nicht hochwasserfrei liegen. Dennoch wird auf Grund der notwendigen Dammschüttungen für Brückenrampe und Widerlager der Hochwasserabfluss gravierend gestört, eine vertiefte Untersuchung ist erforderlich.

Fazit: Obgleich auch Variante 4 nicht ohne Einfluss auf die Naherholungsfunktion des Grieser Spitz bliebe, wird durch sie die Zerschneidung der Grünanlage vermieden. Hinsichtlich ihrer umweltrelevanten Auswirkungen sind Aussagen im Zusammenhang mit den für Stadthof geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen erforderlich. Nur im Rahmen dieser Gesamtbetrachtung ist über die Sinnhaftigkeit dieser Trassenführung zu entscheiden. Trotz der längsten Umwegfahrt sollte Variante 4 detaillierter untersucht werden.

Variante 5: Schopperplatz / Weißgerbergraben

Kurzbeschreibung der Maßnahme mit Trassenverlauf/Linienführung

Eine gänzlich abweichende Trasse im Vergleich zu den Varianten 1 bis 4 ergibt sich bei einer Positionierung der Brücke zwischen Schopperplatz und Holzlände (vgl. ► **Anlage 9: Lageplan: Neubau Eisener Steg und entsprechendes Luftbild**). Die Brücke überspannt die Donau in leicht schrägem Verlauf und erreicht die Holzlände im Bereich der Aufweitung zur Weintingergasse. Von hier zweigt bedarfsgerecht eine Rampe in östliche Richtung ab und erreicht mit einer Steigung bzw. Gefälle von ca. 6% das Niveau der Holzlände. Die Rampen sind wegen beengter Verhältnisse nur einspurig auszugestalten.



Planskizze Variante 5: Schopperplatz / Weißgerbergraben



Luftbild Variante 5: Schopperplatz / Weißgerbergraben

1. Aspekte des öffentlichen Personennahverkehrs

Die bisherige Buslinienführung würde stärker verändert als bei den vorangegangenen Varianten:

- Linie 4 wird über mehrere neue Halte (Am Protzenweiher, Auf der Grede, Schopperplatz, Holzlände) zum Arnulfplatz geführt. Damit kann Stadtamhof, insbesondere aber der Obere Wöhrd mit seiner Neubebauung und den Sporteinrichtungen, durch eine attraktive Busverbindung erschlossen werden (Umfahrt verglichen mit heutiger Situation knapp 500 m).
- Linie 12 wird die Frankenstraße von Westen kommend verlassen und zukünftig über die Oberpfalzbrücke und weiter über den Pfaffensteiner Steg zum Oberen Wöhrd zu fahren, von hier über den neuen Eisernen Steg und dann über Fischmarkt/Thundorfer Straße zur D.-Martin-Luther-Straße (Linienverlängerung um 200 m).
- Linie 13 aus Lappersdorf kommend kann über die Gräßlstraße, Auf der Grede wie Linie 4 zum Arnulfplatz geführt werden (Umfahrt knapp 500 m).
- Linie 17 würde von der Oberpfalzbrücke kommend nicht mehr nach Stadtamhof "zurückgeführt", sondern fährt direkt über den Pfaffensteiner Steg zum neuen Eisernen Steg und erreicht den Arnulfplatz (Linienverkürzung über 1 km).

Damit ergeben sich bei einer Linienführung nach Variante 5 insbesondere drei entscheidende verkehrliche Vorteile:

1. Fahrzeitverlängerungen (z.B. Linie 13) stehen Fahrzeitreduzierungen (Linie 17) gegenüber, d.h. einzelne Linien profitieren sogar von der "Umfahrung" der Steinernen Brücke
2. Der Obere Wöhrd mit seiner Neubebauung sowie den Sport- und Erholungseinrichtungen erhält eine attraktive ÖV-Anbindung
3. Neben der ÖV-Trasse entsteht eine qualitativ hochwertige Wegebeziehung für Radfahrer und Fußgänger

Zwar entfällt der Fischmarkt als zentrale Haltestelle für die Linien 4, 13 und 17, der Arnulfplatz würde aber von Stadtamhof kommend von allen Bussen ähnlich zügig wie heute erreicht. Stattdessen würde zukünftig die Linie 12 den Fischmarkt auf der Route zur D.-Martin-Luther-Straße bedienen. Die GFN erwartet sich aus dieser direkten Führung insbesondere für die Linie 17 spürbare Verbesserungen für ihre Fahrgäste und eine Reduzierung der Betriebskosten. Die RVB sehen zwar noch Erhebungsbedarf (Erschließungswirkung), stehen aber der Lösung grundsätzlich offen gegenüber.

Für Radfahrer, Fußgänger einschließlich Personen mit Mobilitäts-einschränkungen entstünde eine seit langem geforderte attraktive Verbindung zur Innenstadt. Der Dultplatz (Veranstaltungs- und Park-and-Ride Platz) wäre besser mit der Altstadt verbunden: Durch die neue Brückensituation wird auch eine direktere fußläufige Verbindung zur Altstadt hergestellt.

Problematisch stellt sich die Situation an der Einmündung Weißgerbergraben / Holzlände dar: Da zukünftig auch Busse von der Holzlände her kommend in den Weißgerbergraben abbiegen müssten (und umgekehrt) wird an dieser Stelle - die heutige Verkehrsbelastung zu Grunde gelegt - eine Signalisierung erforderlich sein. Die Anbindung Badstraße kann nur bei einer Einschränkung der Durchfahrtsbreite (ggf. durch einspurige Führung) gesichert werden.

2. Stadtplanerische/stadtgestalterische Belange

Der Neubau des Eisernen Steges hätte eine Vielzahl positiver Auswirkungen. Die neue Brücke lässt erhebliche Impulse für die Entwicklung des Stadtwestens und die Aufwertung der Westnerwacht erwarten. Insgesamt würde dem westlichen Innenstadtbereich ein stärkeres Gewicht im Stadtgefüge zukommen (Sanierung, Wohnen). Die Verbindung über den neuen Eisernen Steg ist als konsequente Weiterführung der Verbindung Oberpfalzbrücke - Pfaffensteiner Steg anzusehen.

Positiv ist auch die Ausnutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur zu bewerten.

Wegen der exponierten Situierung des neuen Eisernen Steges im unmittelbaren Umfeld zur Steinernen Brücke ist insbesondere bei dieser Variante von einem städtebaulichen Wettbewerb auszugehen, der den unterschiedlichen Belangen (z.B. Denkmalpflege) und der besonderen städtebaulichen Situation gerecht wird. Der heutige Eisernen Steg könnte dadurch entfallen und die vernachlässigten Uferbereiche aufgewertet werden.



Umfeld Schopperplatz/Weißgerbergraben

3. Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Erholung

Aus naturschutzfachlicher Sicht ergeben sich bei dieser Brücke die geringsten Eingriffe in vorhandene Grünbestände. Die Trassenlänge innerhalb von Grünanlagen beträgt nur 80 m, die Neuversiegelung wäre mit 750 m² Fläche eher gering, 9 Bäume wären bei Realisierung dieser Maßnahme betroffen. Obgleich es damit auch bei dieser Trassenführung zu einer Beeinträchtigung der Ufervegetation käme und 400 m² Biotopflächen betroffen sind, stellt Variante 5 - aus naturschutzfachlicher Sicht - die Alternative zu den Trassen im Osten dar. Eine Beeinträchtigung von Grünanlagen oder Erholungsnutzung ist nicht gegeben.

4. Technische Aussagee

Die Brückenkonstruktion und die anspruchsvollen und großen Rampenbauwerke am Schopperplatz und an der Holzlande werden im Vergleich zu den Vorvarianten deutlich aufwändiger und damit erheblich teurer.

Allerdings entfielen mittelfristig der Neubau des Eisernen Steges. Mittelfristig ist dies deshalb die preisgünstigste Lösung für ein Busersatztrasse im Stadtgebiet. Die Brückenlänge beläuft sich auf ca. 140 m. Hinzu kommen die schwierig ins städtebauliche Umfeld zu integrierenden Rampen. Der zu erwartende Straßenneubau fällt mit rund 120 m kaum ins Gewicht.

Hinsichtlich der Hochwassersituation ist darauf zu achten, dass die Rampen in den geplanten Schutz integriert werden können. Für das südliche Brückenwiderlager ist ein Eingriff in den Hochwasserabfluss unvermeidlich, der mittels hydraulischer Berechnung zu dimensionieren ist. Aus Sicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bestehen keine Einwände gegen Variante 5. Die Auswirkungen und sich ggf. ergebende Nutzungseinschränkungen für die Sportboot-Stege kann erst nach detaillierter Planung beurteilt werden.

Fazit: Neben den Varianten im Osten - Am Gries - sollte Variante 5 trotz zunächst hoher Investitionskosten weiter verfolgt werden. Die Vorteile dieser Variante liegen in der Chance, eine einvernehmliche Ersatztrasse für die Steinernen Brücke mit positiven Impulsen für die Entwicklung der westlichen Altstadt erzielen zu können und - neben der Realisierung einer Busersatztrasse - weitere positive Effekte für den gesamten Stadtwesten zu aktivieren.

Zusammenfassung / Weiteres Vorgehen

Die Sperrung der Steinernen Brücke erfordert zwingend eine altstadtnahe Ersatztrasse für den öffentlichen Personennahverkehr. Nur so kann sichergestellt werden, dass Fahrten vom Westen und Norden Regensburgs mit Ziel Innenstadt weiterhin umweltfreundlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und - im Rahmen der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes - erzielte Erfolge beim öffentlichen Personennahverkehr nachhaltig bleiben.

Die ersten Trassenprüfungen haben folgendes ergeben:

- Weder die A 93 - mit ihren Verkehrsproblemen - noch die Nibelungenbrücke - durch ihre Umwegigkeit - kommen als ÖV-Ersatztrasse für die Steinernen Brücke in Frage.
- Eine Tunnellösung führt ebenfalls zu umweltrelevanten Eingriffen und stellt mit Abstand die bautechnisch schwierigste und teuerste Lösung (Sicherheit) für Bau und Betrieb dar.
- Anstelle der Steinernen Brücke kommen als ÖV-Ersatztrassen folgende Brücken in Frage:
 - Ersatz des Grieser Steges durch eine neue Brücke
 - Brückenneubau in Verlängerung der Maffeistraße
 - Brückenneubau vom Zentrum des Unteren Wöhrds zum Grieser Spitz
 - Ersatz des Eisernen Steges durch eine neue Brücke

Aufbauend auf den vorgenannten möglichen Brücken gibt es fünf Varianten wie Busse über Stadthof zur Altstadt geführt werden können:

- Variante 1: Neubau Grieser Steg
- Variante 2: Maffeistraße / Am Gries hochwasserfrei
- Variante 3: Maffeistraße / Am Gries auf Betriebsweg
- Variante 4: Unterer Wöhrd Zentrum / Am Gries auf Betriebsweg
- Variante 5: Neubau Eiserner Steg

Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der fachlichen Beurteilung stark: große Vorteile auf der einen Seite sind z.T. mit erheblichen Nachteilen bei anderen Belangen verbunden (vgl. [▶ Variantenvergleich 2003 \(HTML\)](#) bzw. [▶ Anlage 10: Variantenvergleich zur ÖV-Ersatztrasse \(PDF\)](#)).

Obgleich alle Varianten grundsätzlich als realisierbar anzusehen sind, wird vorgeschlagen Variante 1 insbesondere aus städtebaulichen Gesichtspunkten auszuschließen.

Die Varianten 2, 3, 4 und 5 sind mögliche Trassen- bzw. Brückenalternativen und sollten - einschließlich einer detaillierten Kostenschätzung - vertieft untersucht werden. Dabei ist es insbesondere erforderlich die östlichen Varianten 2, 3 sowie 4 in engem Kontext mit den in diesem Bereich geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen zu sehen. Bei Variante 5 ist die Frage der konstruktiven Lösung von Bedeutung.

Vorgeschlagen wird sowohl eine Ostvariante (2, 3, 4) und Westvariante (5) vertieft zu untersuchen und nach Ausarbeitung und Kostenschätzung mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zu erörtern. Dem Ausschuss ist über das Ergebnis der Bürgerbeteiligung zu berichten und eine Trasse zur Beschlussfassung vorzuschlagen.

Anlagen

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

- ▶ 1. Übersicht über Buslinienführung (1,56 MB)
- ▶ 2. Alternative Trassenführungen (581 KB)
- ▶ 3. Trassenalternativen im Luftbild (4,13 MB)
- ▶ 4. Gegenüberstellung: Brücken-, Straßenlängen und Umwegfahrten (40 KB)

- ▶ 5. Variante 1: Neubau Grieser Steg (1,90 MB)
- ▶ 6. Variante 2: Maffeistraße / Am Gries hochwasserfrei (1,86 MB)
- ▶ 7. Variante 3: Maffeistraße / Am Gries auf Betriebsweg (1,86 MB)
- ▶ 8. Variante 4: Unterer Wöhrd Zentrum / Am Gries auf Betriebsweg (1,86 MB)
- ▶ 9. Variante 5: Neubau Eiserner Steg (675 KB)
- ▶ 10. Variantenvergleich zur ÖV-Ersatztrasse (Tabelle) (15 KB)