

PlanungsDialog Steinerne Brücke
Regensburg

4. und 5. Arbeitssitzung
8./9. April 2005

Moderation:
Dr.-Ing. Christine Grüger
Dipl.-Soz. Ingegerd Schäuble



4. Arbeitssitzung am Freitagabend, 8. April 2005

Das Moderationsteam vom Schäuble Institut für Sozialforschung begrüßt die wiederum zahlreich erschienenen Teilnehmenden zum letzten Arbeitswochenende im PlanungsDialog Steinerne Brücke.

Frau Schäuble stellt in ihren Begrüßungsworten fest, dass seit der 2./3. Arbeitssitzung eine engagierte Debatte zur Sanierung der Steinernen Brücke und zu alternativen Querungsmöglichkeiten stattgefunden hat, die ihren Niederschlag in einer ausführlichen Presseberichterstattung, aber auch in einer Flut von Statements, emails und Briefen an die Stadt Regensburg und an das Schäuble Institut ausgelöst hat.

So sehr dieses enorme Engagement unterschiedlichster Gruppierungen begrüßt wird, so sehr bedauert sie es, dass der Stil der Meinungsäußerungen teilweise verletzend und beleidigend gegenüber Andersmeinenden war. Sie bittet daher für diese letzte Arbeitsrunde im PlanungsDialog im Interesse eines fundierten Ergebnisses noch einmal eindringlich um Fairness, Sachlichkeit und Respekt im Umgang miteinander.

Die vielen Anregungen und Meinungen, die bei der Stadt und beim Schäuble Institut eingegangen sind, wurden inzwischen ins Internet gestellt, damit sich auf dieser öffentlichen Plattform alle Interessierten über alle Aspekte zum Thema informieren und sich ihre Meinung auf einer breiten Basis bilden können. Auf einen bilateralen Austausch zwischen einzelnen Interessierten und dem Schäuble Institut bzw. der Stadtverwaltung ist bewusst verzichtet worden, um den Gesprächsaustausch verlässlich auf die PlanungsDialog-Veranstaltungen zu konzentrieren.

Bezugnehmend auf das Protokoll zur 2./3. Arbeitssitzung betont Frau Schäuble, dass die Fertigstellung der Protokolle durch das Schäuble Institut von der rechtzeitigen Zulieferung der Beiträge aus dem Publikum abhängt. So verzögerte sich die Veröffentlichung des Protokolls zur 2./3. Arbeitssitzung ungünstig lange, weil zugesagte Dateien von Vortragenden erst sehr spät geliefert worden sind. Inzwischen steht dieses Protokoll aber komplett auf der Internetseite der Stadt Regensburg. In Papierform ist es auf dem Info-Tisch zu finden.

Für die 4./5. Arbeitssitzung bittet sie schon im voraus alle Gruppierungen, die um eine Wortmeldung gebeten haben, ihre Beiträge für das Protokoll möglichst bald per mail ans Schäuble Institut zu schicken.

Um dem anhaltend großen Bedürfnis zur Darlegung von gruppenspezifischen Positionen im PlanungsDialog nachzukommen, wird verschiedenen Gruppierungen in der 4. Arbeitssitzung Gelegenheit zu Statements gegeben. Mehrere Gruppierungen hatten solche grundsätzlichen Wortmeldungen, mit teilweise differenzierten Berechnungen und fotografischen Montagen, schon im Vorfeld als äußerst dringend angemeldet.





Die Anwesenden werden gebeten, sich diese Darlegungen zunächst in Gänze anzuhören und ihre eventuellen Fragen auf Karten festzuhalten. Sie werden nach den Einzelvorträgen in einer gesonderten Runde gebündelt von den jeweils Vortragenden beantwortet. Mit Blick auf den großen Redebedarf bittet Frau Schäuble aber dringend darum, sich in kollegialer Fairness um kurze Beiträge zu bemühen, damit alle Redewilligen in der verbleibenden Zeit noch zu Wort kommen können. Sie bedauert, dass der Monolog den Dialog in den bisherigen Arbeitssitzungen dominierte, und bittet darum, sich um den konstruktiven Austausch der Meinungen zu bemühen.

Es beginnt Bürgermeister Dollinger, Markt Lappersdorf, der für die nördlichen Umlandgemeinden von Regensburg spricht. Er plädiert eindringlich für eine „schnelle“ Donauüberquerung, die er als existenziell für ca. 50.000 EinwohnerInnen des Stadtnordens und des Landkreises kennzeichnet. Er weist auf die Bedeutung speziell für PendlerInnen, SchülerInnen, SeniorInnen hin. Nach seiner Einschätzung geht es dabei auch um die Bestätigung der interkommunalen Kooperation mit der Stadt Regensburg¹.

Anschließend zählt Herr Präsl vom Bürgerverein Regensburg Nord (BRN) folgende Argumente des Bürgervereins für eine neue Donauquerung auf²

- Der Bürgerverein sagt ja zur denkmalgerechten Sanierung der Steinernen Brücke und zur Vermeidung erneuter Busverkehre über die sanierte Brücke;
- Die Tunnellösung allein für Busse ist mit 30 Mio € zu teuer und eine Kopplung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) unsinnig
- Die Ostvariante (8 Mio €) stellt für den Bürgerverein keine sinnvolle Alternative dar
- Eine Umfahrung der Steinernen Brücke auf der Nibelungenbrücke führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dieser Brücke und zu zeitlichen Verschlechterungen für den Öffentlichen Verkehr (ÖV)
- Die Westvariante (13 Mio €) erscheint dem Bürgerverein Nord optimal, da eine bessere Erschließung des Stadtnordens mit dem ÖV möglich wird.

Seine Aussage, dass der Eiserne Steg das Stadtbild eher zerstört als bereichert, wird mit teilweise ausfälligen Bemerkungen kommentiert. Es entsteht Unmut, der mit der Erinnerung an die selbst gesetzten Regeln und die Bitte um Fairness schließlich beruhigt werden kann.

Herr Mühlbauer, Mitglied der Aktionsgemeinschaft für eine neue, altstadtnahe Donaubrücke (Zusammenschluss der Aktionsgemeinschaft Altstadt, Bayerischem Hotel- und Gaststättenverband, Industrie- und Handelskammer (IHK), Landesverband des Bayerischen Einzelhandels, Stadtmarketing und Werbegemein-

¹ vgl. dazu im Anhang „Positionierung des Marktes Lappersdorf“ vom 8.4.2005

² vgl. im Anhang „Sachargumente PlanungsDialog Steinernen Brücke aus Sicht des BRN“





schaft Regensburg – ca. 1500 Mitglieder) erläutert die Bedeutung einer funktionsfähigen Donauüberquerung für die Altstadt und schildert die Auswirkungen auf die Attraktivität des ÖPNV sowie die ökonomischen und ökologischen Qualitäten. Das Fazit der Aktionsgemeinschaft lautet, dass eine Ersatzbrücke die bessere Lösung ist und die vom Verein Donauanlieger e.V. irreführend als Bürgertrasse bezeichnete Busumleitung über die Nibelungenbrücke die schlechtere Lösung für den Funktionserhalt der Altstadt darstellt³.

Für die Interessensgemeinschaft der Donauanlieger hält Herr Markus einen umfangreichen Powerpoint-Vortrag mit dem Titel „Viel Lärm um fast nichts?“⁴, in dem er eigene Berechnungen zu den täglichen ÖV-Personenfahrten über die Steinernen Brücke anstellt und erläutert. Seine Berechnungen legen nahe, dass Ersatzquerungen nach der Sperrung der Steinernen Brücke nicht notwendig sind. Herr Feig vom Stadtplanungsamt macht auf Berechnungsfehler aufmerksam, die Herr Markus daraufhin in seinen Unterlagen korrigiert. Die harschen Zweifel an Berechnungsgrundlagen und -methodiken der städtischen Verkehrsplanung fordern Herr Feig zu einer vehementen Richtigstellung von Zahlen, zu einer massiven Kritik am Gesprächsstil und zur Betonung der Professionalität (versus dem im Vortrag gezeigten Teilwissen) heraus. Der stark emotionalisierte Schlagabtausch wird durch energischen Eingriff der Moderation beendet.

Ein Teilnehmer wirft die Frage auf, ab wie vielen Personen (unabhängig von korrekten oder weniger korrekten Hin-und-Her-Berechnungen der tatsächlichen Fahrten über die Steinernen Brücke) dem Verein Donauanlieger eine Ersatztrasse überhaupt begründet erscheine. Seine Vermutung, dass die Donauanlieger für „die paar Leute über die Steinernen Brücke“ eine ÖV-Verbindung als nicht notwendig erachten, wird von den Angesprochenen mit Kopfnicken, Bestätigungsrufen und Applaus bestätigt.

Nach diesen Statements ergibt sich wie schon in den vorangegangenen Veranstaltungen eine lange RednerInnenliste. Die Wortbeiträge beziehen sich auch in dieser Diskussionsrunde kaum aufeinander, bleiben vielmehr weitgehend unverbunden nebeneinander stehen. Sie enthalten Einzel-Aussagen z.B. zu folgenden Aspekten:

- Alternative Idee: über eine sanierte Steinernen Brücke sollte nur noch ein Schienenverkehr geführt werden;
- Forderung nach Wortprotokollen statt Ergebnisprotokollen im Planungs-Dialog, da in Ergebnisprotokollen nicht alle Details berichtet werden können;
- wiederholte Forderung nach einer „gemeinsamen Entwicklung von ganzheitlichen Lösungen für die Stadt“ anstelle der Diskussion von kleinteili-

³ vgl. im Anhang „Aktionsbündnis für eine neue, altstadtnahe Donaubrücke“

⁴ vgl. im Anhang C. Markus: „Viel Lärm um fast nichts? Betrachtungen und Berechnungen zur Nutzung der vorhandenen ÖPNV-Trasse über die Steinernen Brücke in Regensburg“ (nachträglich korrigierte Version)



gen Ersatzlösungen (nach dem Vorbild des Leitbildprozesses der Stadt Graz unter dem Motto „Umweltschutz aus Eigennutz“);

- Bedeutung des Stadtbildes für den Tourismus mit Plädoyer für die Umfahrung auf der Nibelungenbrücke;
- Zweifel an den Aussagen des Generalkonservators Dr. Greipl, der in der Auftaktveranstaltung behauptet hatte, dass ein Busverkehr über die sanierte Steinernen Brücke technisch nicht machbar sei⁵.

Herr Waldhorst, Anwohner des Unteren Wöhrd, erinnert in einem engagierten Vortrag an die herausragende historische Bedeutung der Steinernen Brücke: Die Steinernen Brücke steht vor allen anderen Bauten für Regensburg und die Geschichte sowie für das Bewusstsein dieser Stadt. Sie braucht und verdient höchsten Schutz. Seiner Meinung nach ist die Steinernen Brücke so stark beschädigt, dass jeder Schwerverkehr sofort und dauerhaft vermieden werden muß.⁶

Nach der Pause leitet Frau Schäuble die dringende Bitte verschiedener Teilnehmender an das Publikum weiter, das Fragen- und Antwortspiel, aber auch die üppigen Statements, zügiger vorzutragen, damit auch die beiden bislang noch nicht besprochenen Varianten über die Donau (die Westtrasse und die Umfahrung auf bestehenden Strecken) im PlanungsDialog in der verbleibenden Zeit noch ausreichend diskutiert werden können.

Weil Herr Kuschel nach dem unerwarteten Tod seines Mitgeschäftsführers am Samstag nur vormittags anwesend sein kann, einigen sich die Teilnehmenden auf eine Änderung der Tagesordnung dahingehend, daß bei der letzten Arbeitssitzung im PlanungsDialog die Diskussion zur Variante „Umfahrung über bestehende Strecken“ vorgezogen wird und die Diskussion zur Westvariante an zweiter Stelle folgt.

Anschließend werden die schriftlich formulierten Fragen zu den vorangegangenen Vorträgen von Frau Grüger vorgestellt und von den jeweiligen Rednern gebündelt beantwortet. Gefragt bzw. angeregt wurde außergewöhnlich detailliert und besorgt. Dabei sind auch schon früher gegebene Informationen erneut eingeholt worden. Die Kartentexte lauten:

- Benutzen tatsächlich 50.000 Personen aus den Umlandgemeinden den Bus?
- Wenn die Buslinie 12 über die A 93 fahren würde, wären die Gymnasien für die Winzer Kinder besser angeschlossen!
- Wie verlaufen die Schulwege: für Grundschüler von Stadtamhof und vom Oberen Wöhrd?
- Wo sind die Grenzen der Schulsprengel?

⁵ vgl. Stellungnahme von Dr. Greipl im Protokoll der 2./3. Arbeitssitzung und im Internet

⁶ vgl. im Anhang Gisbert Waldhorst „Die Steinernen Brücke liegt mir am Herzen“





- Ältere Schüler, die weiterführende Schulen besuchen, sind nicht auf die Steinernen Brücke als ÖV-Weg angewiesen, da sie jeden Bus benutzen können. Allerdings mögen sie natürlich keine Umwege!
- Eine Fahrzeitverlängerung von einigen Minuten bei der Linie 12 ist doch unwichtig, da diese Linie nur alle 60 min gefahren wird?
- Wie fährt die Linie 13 zur Zeit?
- Wohin fahren die Lappersdorfer mit der Linie 13?
- Was verändert sich für die Lappersdorfer, wenn der 13 über die Nibelungenbrücke fährt?
- Schnellste Verbindung Lappersdorf - ist doch verkehrsberuhigt!
- Wenn die Landkreise eine Brücke fordern, zahlen sie dann auch dazu?
- Umfahrung Pfaffenstein notwendig: Brücke nur für den ÖPNV? Nibelungenbrücke (3 Spuren) sinnvoll anbinden!
- Wie kann verhindert werden, dass die Ersatztrasse West später für den MIV geöffnet werden kann?
- Mit welcher Berechtigung wird einfach von den Donauanliegern festgelegt, welche „Fahrtzwecke“ wichtig sind?
- Ist den Donauanliegern der Unterschied zwischen einer täglichen Fahrgastzahl und einem Fahrgastpotential klar?
- Wie viele Menschen fahren pro Tag in die Altstadt über die Steinernen Brücke?
- Die Buslinien 12,13,17 befördern 1.948 Personen/ Tag in die Altstadt!
- Ca. 2/3 von 2.800 Personen fahren in die Altstadt, ca. 1.900, davon 30 % zur Arbeit, (?Anmerkung nicht entzifferbar?), Erledigung, also 850 Personen von 42.000 in die Altstadt
- Verkehrschaos Arnulfplatz durch Westtrasse
- Das Image der schlechten Erreichbarkeit wird verstärkt!
- Westtrasse im Westen bei Kneiting?
- Bei Kneiting sollte eine Bustrasse geschaffen werden!
- Ist denn eine schonende Nutzung der Steinernen völlig ausgeschlossen? Z.B. Elektrobusse, Straßenbahn, die nur den Altstadtbereich bedienen? Schulbusse vielleicht über die vorgeschlagene „Bürgertrasse“? der Dom wird ja nicht geschlossen....
- Alternativ-Lösungen zur Steinernen Brücke müssen die Altstadt schützend berücksichtigen!
- Keine Salzstreuungen nach Sanierung der Steinernen Brücke, ansonsten 100 % Abdichtung;
- Ist die Erhaltung des Stadtbildes ein „Einzelinteresse“?
- Wurde die Bewerbung um Weltkulturerbe der UNESCO berücksichtigt?
- Was passiert sobald Sanierungsbeschluss Steinernen Brücke vorliegt? Am Tag danach und in vier Jahren?
- Ersatzbrücke: Verhältnismäßigkeit? Geeignet! Notwendig? Zweck (5 Min.)-Mittel (10 Mio.)-Relation?
- Welches Ziel hat diese Veranstaltung?
- Warum kommt beim „Bürgerbeteiligungsverfahren“ auch ein Politiker zu Wort?
- Dialog der BürgerInnen-Vertretung nicht legitim!



Im Laufe der Beantwortung dieser Fragen brechen verschiedentlich erbitterte und vorwurfsvolle Detaildiskussionen zu Methodik und Standards in der professionellen Verkehrsplanung bis hin zu erheblichen Zweifeln an der Erhebung und Aktualität der Verkehrsdaten auf, z.B. zur Frage der tatsächlichen Personenfahrten über die Steinerne Brücke. Herr Feig erklärt noch einmal, dass 6.000 Fahrten in beide Richtungen über die Steinerne Brücke gehen, die sowohl Binnen- wie auch regionale Verkehre umfassen. Insgesamt (Individualverkehr plus Umweltverbund) verzeichne die Stadt 130.000 Fahrten mit dem Ziel Altstadt.⁷ Herr Feig greift auch die Sorge von Teilnehmenden zur eventuellen späteren Öffnung einer neuen Brücke für den Individualverkehr (IV) auf und verweist dabei erneut auf die Beschlussvorlage des Stadtrats, nach der eine mögliche Westvariante nur für Linienbusse sowie Rad- und Fußverkehre zugelassen wird. Die Zulassung von Taxen wird noch geklärt.

Den Diskussionen um diese Fragen folgt für die Donauanlieger e.V. ein Powerpoint-Vortrag von Herrn Wolf („Bilder und Worte zur Ersatztrasse“)⁸. Hierbei werden städtische Äußerungen mit Bildern der aktuellen städtebaulichen Situation entlang der möglichen Trassen mit Bildern und Bildercollagen von anderen und möglichen neuen Brückenbauwerken, zumeist negative städtebauliche Situationen, gegenübergestellt. Applaus und Ablehnungen aus dem Publikum sind gleichermaßen deutlich. Herr Werner, Stadtplanungsamt, kritisiert die manipulierenden Darstellungen und den unfairen Umgang im Argumentationsstil. Er sehe sich jederzeit in der Lage, gute Beispiele für Querungsvarianten als kontrastierende Gegendarstellung zu zeigen. Mit Blick auf die Vielzahl der städtebaulichen Wettbewerbe in der Stadt Regensburg, die in den letzten Jahren eine hohe städtebauliche Qualität in die Stadt gebracht haben und mit vielfältigen Preisen ausgezeichnet wurden, sei die Stadtplanung anerkannt niveauvoll. Er erinnert daran, dass von der Stadt bisher lediglich grobe Entwürfe für mögliche Ersatztrassen entwickelt wurden, dass also noch keine architektonische Entwurfsleistung für die Querungsvarianten vorliege. Der PlanungsDialog finde bewusst zu einem frühen Zeitpunkt statt, um die bürgerschaftlichen Empfehlungen frühzeitig berücksichtigen zu können. Damit beabsichtige die Stadt, dass Hinweise aus der Bürgerschaft in die spätere Wettbewerbsausschreibung und in weitere notwendige Detailuntersuchungen eingehen können. D.h. aber, dass tatsächliche städtebauliche Auswirkungen erst dann realistisch beurteilt werden können, wenn über konkrete Detailentwürfe diskutiert werden kann.

Herr Schmid vom Forum Regensburg gibt sein Befremden kund, dass hier von Ersatztrassen geredet werde, wobei die Stadtplanung sehr kleinteilig vorgehe. Er plädiert für ein erneutes Nachdenken über die Osttangente sowie eine Verlänge-

⁷ vgl. Tabelle Ziel- und Quellverkehre in die Altstadt, in: Informationen zum PlanungsDialog Steinerne Brücke 8./9.2005, S.13

⁸ vgl. im Anhang Oliver Wolf „Bilder und Worte zu den geplanten Ersatztrassen zur Entlastung der Steinernen Brücke in Regensburg“





rung der Schwabelweiser Brücke, die eine Entlastung der Nibelungenbrücke und der nördlichen Strassen zur Folge hätte.

Zum Abschluß meldet sich ein engagierter Regensburger Student zu Wort, der darauf hinweist, dass Regensburg eine wachsende Stadt ist. Daher müsse der Standard des ÖPNV nicht nur gehalten, sondern noch weiter verbessert werden. Er schildert die Situationen in anderen Städten, wie z.B. München oder Berlin, wo der ÖPNV das Rückgrat der Stadt bildet. Auch Regensburg brauche einen leistungsfähigen ÖPNV, insbesondere wenn an die demographische Entwicklung, d.h. die Zunahme von älteren Menschen in der Stadt, gedacht werde.

Mit einem Ausblick auf den Samstag, an dem die beiden noch nicht besprochenen Varianten, zunächst die Verlagerung der Busse auf bestehende Strecken und dann die Westtrasse, zur Diskussion stehen, beendet Frau Schäuble den Abend.

5. Arbeitssitzung am Samstag, 9. April 2005

Frau Schäuble begrüßt die im Vergleich zum Vortag anfangs weitaus geringere Teilnehmendenzahl (die allerdings zum Ende hin überraschend deutlich zunimmt). Sie erinnert eingangs schon an das Ende des PlanungsDialogs um 16.00 Uhr und bitte erneut alle Teilnehmenden, mit dafür zu sorgen, dass möglichst alle Wortmeldungen noch gehört werden können: Was bis 16.00 Uhr nicht gesagt ist, findet keinen Eingang mehr in den PlanungsDialog. Der Appell an die Redenden zur kollegialen Rücksichtnahme bei ihren Statements wird allerdings fast durchgängig missachtet.

Herr Markus hält einen weiteren umfangreichen Powerpoint-Vortrag mit „Informationen zur Bürgertrasse zur Entlastung der Steinernen Brücke in Regensburg“⁹. Die von ihm vorgestellte Bürgertrasse umfasst nun¹⁰ die veränderten Linienführungen der Busse 4, 12,13 und 17, die bisher über die Steinernen Brücke fahren, über Nibelungenbrücke und Pfaffensteiner Brücke. Hierzu beschreibt Herr Markus – auf der Basis des RVV Fahrplans 2004/2005 – unter Verwendung von Zahlenmaterial der Stadt¹¹ die Ausgangssituation, d.h. die jetzigen Fahrzeiten und Fahrlängen, Durchschnittsgeschwindigkeiten sowie Fahrgastzahlen und Fahrten. Dieses Zahlenmaterial sei mit eigenen Berechnungen (Fahrten mit dem eigenen PKW) und persönlichen Messungen weiterverarbeitet worden (er stelle der Stadt seine Berechnungswege und –methodiken gerne zur Verfügung). Es

⁹ vgl. im Anhang „Informationen zur Bürgertrasse zur Entlastung der Steinernen Brücke in Regensburg“

¹⁰ zu Beginn des PlanungsDialogs wurde unter der sog. Bürgertrasse eine Umleitung der vier Buslinien nur über die Nibelungenbrücke verstanden.

¹¹ Quellenhinweise sind teilweise angegeben





beweise, dass die von ihm angedachten Routenänderungen mit Effektivitätssteigerungen durch Busspuren und Busbeschleunigungsmaßnahmen nur unerhebliche Mehraufwendungen für die Fahrgäste hinsichtlich der Fahrzeiten mit sich bringen würden. Die Umfahrung der Steinernen Brücke auf vorhandenen Trassen ist nach seiner Meinung daher eindeutig die intelligentere und auch kostengünstigere Variante. Der Vortrag wird begleitet von zustimmenden und aufgebracht-ablehnenden Zwischenrufen aus dem Publikum, die ein weiteres energisches Eingreifen der Moderation nötig machen. Die vorgestellten Berechnungswege werden von den anwesenden Verkehrsexperten stark in Zweifel gezogen.

Herr Kuschel, RVV, bezieht sich in seinen nachfolgend ausführlichen Schilderungen mehrfach auf die von Herrn Markus vorgetragene Anregungen, aber auch auf tendenziöse Medienberichte, und versucht, die fachlichen Hintergründe der Planungen deutlich herauszuarbeiten. Es ist ihm dabei ein wichtiges Anliegen, die Fachkompetenz und Professionalität seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gegen in seinen Augen unqualifizierte Attacks und falsche Thesen zu verteidigen. Bereits in den vorangegangenen Sitzungen hatte er mehrfach erläutert, warum überhaupt nach einer Ersatztrasse gesucht wurde. Er wiederholt: Nachdem die Konsequenzen einer Umfahrung auf bestehenden Strecken bei der Sperrung der Steinernen Brücke durch den RVV ermittelt worden waren, hatte die Stadt entschieden, dass diese Konsequenzen nicht tragbar sind und deshalb nach anderen Lösungen gesucht werden muß. Ausdrücklich betont er den Auftrag des RVV, der in der Pflicht des Allgemeinwohls von Stadt und Landkreis handle, d.h. unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlichster Nutzergruppen berücksichtige, woraus ganz bestimmte Fahrtrouten, Sequenzen und Zielorte entstehen (z.B. Schulen, öffentliche Einrichtungen). Bezug nehmend auf die am Vorabend des öfteren angesprochene Bedeutung der Schülerverkehre skizziert er konkrete Details zu Schülerzahlen, Zielorten und Schulsprengeln. Diese erklären z.B. auch die für laienhafte LeserInnen von Fahrplänen möglicherweise unbegründeten Sonderfahrten zu bestimmten Zeiten. Dass sich die Nutzung von Schulen bei Bus-Routenänderungen verändern wird, gehöre zu einem verkehrsplanerischen Grundwissen, das er hier nur oberflächlich weitergeben könne. Aufgabe und Ziel des RVV sei die Verbesserung des ÖV und damit die Steigerung der Fahrgastzahlen.

Es folgt eine differenzierte Darstellung von Umleitungs-Fahrtwegen und -zeiten sowohl stadteinwärts als auch -auswärts an unterschiedlichen Betriebstagen zu unterschiedlichen Tageszeiten (Schultage, schulfreie Tage, Stoßzeiten und verkehrsärmere Zeiten). Die Fahrzeiten wurden mit dem Omnibus gemessen (!), nicht mit PKW. Er geht dann auf die Verkehrsanbindung von Stadtamhof ein. Diese Schwachstelle der sogenannten Bürgertrasse sei den Befürwortenden selbst klar und sie versuchten, diesen Mangel mit Hilfskonstruktionen zu verdecken. Eine Bedienung durch Schleifenfahrten sei aber für die Fahrgäste, die bereits vor Stadtamhof im Bus sitzen, unzumutbar. Eine Bedienung durch „leichte“, „sanfte“ und „kleine Erdgasbusse sei unrealistisch. Sollte etwa eine eigene Buslinie für täglich 290 Fahrgäste eingereicht werden? Eine Lösung für rund 190 Fahrgäste, die von Norden her Stadtamhof anfahren, sei ein





Umstieg in der Frankenstraße nicht. Eine Sonderlinie verursache weitere Betriebskosten und sie stehe vor allem auch während einer mehrjährigen Sanierungszeit nicht zur Verfügung.

Er geht auch auf den Vorschlag zum Zeitgewinn durch vermehrte Busbeschleunigung ein. Er erklärt, dass immer dort, wo sich Linien kreuzen oder wie beim Donaeinkaufszentrum ineinander fließen, nicht alle Linien von der Beschleunigung einen Nutzen haben können. Daher seien die von Herrn Markus angesetzten Fahrzeitgewinne unrealistisch.

Anknüpfend an die anfänglichen Ausführungen wiederholt er, dass die Kenntnis der Konsequenzen einer „Sperrung der Steinernen Brücke ohne Ersatztrasse“ (was der sogenannten Bürgertrasse entspreche) der Auslöser für die Suche nach Ersatztrassen gewesen ist. Die schlichte Umleitung der Busse auf bestehenden Strecken sei mithin nicht die Lösung, sondern der Auslöser für die verkehrlichen Probleme bei Sperrung der Steinernen Brücke!

Für die gezeigte Konzentration und Disziplin während seines umfassenden Vortrages bedankt sich Herr Kuschel beim Publikum herzlich. Fragen, die er wegen seiner drängenden Termine sofort beantworten würde, werden zu seinen differenzierten Ausführungen nicht gestellt.

Als nächstes trägt der Verkehrsclub Deutschland (VCD), vertreten durch Herrn Seywald, Argumente für die Notwendigkeit einer Ersatztrasse vor.¹² Dieser Vortrag bringt photographische Bestandsaufnahmen der Ist-Situation: Sichtbeziehungen auf das Regensburger Stadtbild vom Eisernen Steg, Berechnungen der tatsächlichen Einzugsgebiete durch den ÖPNV und den daraus resultierenden Nachteilen für bestimmte Stadtquartiere. Die im Vortrag von Herrn Wolf betonten hohen Qualitäten des Eisernen Stegs greift Herr Seywald auf und erinnert daran, dass in den „Zukunftswerkstätten Stadt Fluß Landschaft“ der Abbruch des „gestalterisch hässlichen Stegs“ gefordert worden war. Die Fotos der realen Blickbeziehungen vom Eisernen Steg auf die Altstadt rufen Gelächter hervor, als deutlich wird, dass die Eisenbrüstungen diesen Blick gar nicht ermöglichen. Da die geforderte Barrierefreiheit des Eisernen Stegs wegen der vorhandenen Treppen mit lediglich Schiebemöglichkeiten für Fahrräder nicht gegeben ist, sei er für Radfahrende mit Anhänger, Mütter und Väter mit Kinderwagen, Gehbehinderte und SeniorInnen nur eingeschränkt nutzbar.

Weiterhin thematisiert Herr Seywald die zukünftigen Belastungen durch Busverkehre, wenn bereits jetzt eine aktuelle Belastung durch 8.600 PKWs täglich auf der Keplerstrasse zu verzeichnen ist. Er stellt die Frage, wie viele AnwohnerInnen in angrenzenden Häusern tatsächlich von möglichen Busrampen betroffen würden. Durch diese Fragen fühlen sich einige provoziert und lassen sich zu beleidigenden Zwischenrufen hinreißen.

¹² vgl. im Anhang Peter Seywald, VCD, PlanungsDialog Steinere Brücke



Es wird eindringlich gebeten, auch diesen Vortragenden – wie schon die vorangegangenen – seine Sicht der Dinge entwickeln und ausreden zu lassen. Fairness, Respekt und Gesprächsdisziplin, die vielleicht bei der Vielzahl der Meinungen und dem hohen Aggressionspotential tatsächlich nicht leicht aufzubringen sind, werden nochmals angefordert. Frau Schäuble versichert, dass die Teilnehmenden selbst bestimmen können, wie die Zeit im Planungsdialog genutzt wird, dass der PlanungsDialog aber um 16.00 Uhr endet und bis dahin noch viele Wortmeldungen gehört werden wollen. Herr Seywald beendet seinen Vortrag.

Verständnisfragen, z.B. zur Gewichtung von Fahrtzeiten, zur Bedeutung des Arnulfplatzes und der Haltestellen Holzlande und Weißgerbergraben, werden beantwortet und schließlich ein konstruktiver Vorschlag unterbreitet: bei den zu erwartenden langjährigen Sanierungsarbeiten der Steinernen Brücke möge die Stadt für Bürgerschaft und Touristen eine „gläserne Baustelle“ mit aktuellen Information einrichten.

Mit dem Hinweis, dass der Beitrag auch nicht länger werde als die anderen, folgt ein 45 Folien umfassender Powerpoint-Vortrag¹³ eines Bewohners des Oberen Wöhrd mit Argumenten gegen eine Ersatztrasse, insbesondere gegen eine Westtrasse. Dabei werden zahlreiche Vorüberlegungen und Vermutungen formuliert, viele Fragen aufgeworfen zur Busführung, insbesondere zur Benutzung der Rampen, zur Benutzbarkeit für Radfahrende und SeniorInnen, zum Funktionieren des Nebeneinanders von Busverkehr und Rad- bzw. Fußverkehren und die Richtigkeit der bisherigen Antworten dazu wird bezweifelt. Dieser Vortrag strapaziert den Zeitrahmen des PlanungsDialogs und die Nerven von Zuhörenden erheblich, Unmut über Länge und Inhalt des Vortrags werden lautstark geäußert, so dass ernsthaft daran erinnert werden musste, dass hier keine Schreitherapie stattfindet sondern ein PlanungsDialog. Nachdem ohnehin viele TeilnehmerInnen bereits zur Kaffeepause geschritten waren, wurde eine Unterbrechung vereinbart.

Herr Weinhold, Leiter Tiefbauamt, drückt in einem grundlegenden Statement aus, wie destruktiv für das Gesprächsklima und wie beleidigend für seine Kollegen und ihn einige der vorausgegangenen Vorträge und die Photocollagen sind. Die unangemessene Kritik von Nicht-Fachleuten an der Sachkompetenz der Ämter, die seit mehr als 30 Jahren mit qualitativ hochwertigen Brücken teilweise Architekturpreise erzielten, weist er entschieden zurück. Neu aufbrechende Turbulenzen aus dem Publikum heizen die Stimmung weiter auf.

Herr Werner erläutert die Brückenphilosophie der Stadt: neben einer schweren Steinernen Brücke eine leicht wirkende Brücke als Ersatz für den Eisernen Steg. Nochmals betont er, dass für den PlanungsDialog bewusst erst ein Grobentwurf vorgelegt wurde, um gemeinsam mit der Bürgerschaft weitere Anregungen für die Feinplanung und die konkrete Konstruktion einer Brücke sowie für mögliche Trassenverläufe zu erhalten. Solche bürgerschaftlichen Empfehlungen könnten

¹³ vgl im Anhang H. Frenzel: Versuch der Systematisierung und Analyse der Pro und Cons Westtrasse





in die Auslobung eines Architekturwettbewerbs übernommen werden. Demgegenüber stellen die beiden jetzigen Trassen-Entwürfe lediglich eine Machbarkeitsstudie dar, in der städtebauliche, statische und verkehrstechnische Aspekte noch nicht fein ausgearbeitet seien. Darüber hinaus seien auch die hochwasser-schutztechnischen Aspekte noch nicht eingearbeitet.

Herr Bächer, Tiefbauamt, stellt dazu die bisherigen Eckwerte für die Westvariante vor, d.h. Trassenführungen, Verlauf, Rampenbreiten, Straßenbreiten und mögliche Umleitungen anhand von Plänen. Mit Rampenneigungen von $\leq 6\%$ halten die Rampen sowohl der Ost- als auch der Westvariante ein Kriterium der Behindertengerechtigkeit ein. Ein zweites Kriterium der Behindertengerechtigkeit sind Zwischenpodeste in regelmäßigen Abständen. Dieses Kriterium muss im Rahmen des Wettbewerbs untersucht werden.

Die Randbedingungen der Planung sind:

- Schifffahrtsprofil zwischen den Pfeilern: 6,80 m über Mittelwasser (328,57 m ü. NN)
- Abflussquerschnitt für ein 100-jähriges Hochwasser (333,80 m ü. NN), Freibordkanten an Pfeilern (30 cm) und an Widerlagern (50 cm)

Er erwähnt eine Diplomarbeit zu einer möglichen Brückenkonstruktion, die eine Stahl-Beton-Verbundbrücke vorschlägt.

Nachdem alle Informationen zu den vier möglichen Querungsvarianten über die Donau vorlagen, versucht Frau Schäuble zur Sammlung der Pro- und Contra-Argumente für jede der Trassen überzuleiten, so wie es sich die Teilnehmenden in der 1. Arbeitssitzung vorgenommen haben. Sie bittet um entsprechende Äußerungen.

Stattdessen wird jedoch die Serie der Einzel-Statements fortgesetzt. So wird z.B. nochmals eine Prüfung der Tragfähigkeit der Steinernen Brücke für Busse nach der Sanierung gefordert. Der als Beleidigung empfundene Vortrag des Bewohners vom Oberen Wöhrd wird heftig kommentiert. Einer der Teilnehmer gibt einen negativen Erfahrungsbericht aus der Zusammenarbeit mit der Stadt, der in einem Aufruf endet, den RVV zu privatisieren, eine Petition an den Landtag und die Ministerien zu schreiben.

Dann erfolgt ein Vortrag über die unterschiedlichen Gefährte, die in der Geschichte über die Steinernen Brücke fahren, über Bandbreiten von Bustypen und Straßenbahnen.¹⁴

Herr Graggo, Anwohner der Altstadtseite, legt zu den möglichen Rampenbauten seine unmittelbare Betroffenheit dar. Er problematisiert die Sichtbeziehungen auf

¹⁴ vgl. Anhang Axel Schild „Was die Steinernen Brücke alles schon tragen musste – oder: wie (un)erträglich sind die Busse im Vergleich?“





Mauerwerke und Rampen, die zu erwartenden Busabbiegeschwierigkeiten und die Nachteile einer gemischten Verkehrsfläche.¹⁵ Da sehr viele Fußverkehre an der Holzlande zu verzeichnen sind, kann er sich das Nebeneinander mit anderen Verkehren nicht vorstellen. Er kommt zu dem Fazit, dass eine Ersatzbrücke abzulehnen ist, da diese das Stadt- und Landschaftsbild nachhaltig beeinträchtigt und zu viel koste.

Herr Morsbach, Altstadtfreunde, plädiert aus historischer und denkmalpflegerischer Sicht gegen eine Ersatzbrücke¹⁶. Die Planung lasse einen sensiblen Umgang mit dem Altstadtgefüge vermissen, der Eiserne Steg müsse erhalten bleiben. Eine Freilegung der Oswaldkirche sei deshalb nicht nötig, weil diese noch nie freigelegt habe. Er bietet abschließend an, „auch nach Abschluss des PlanungsDialogs vernünftig miteinander weiter zu reden“.

Angesichts der nicht endenden Flut von immer wieder neuen Positionserklärungen, die eine Diskussion der Pro und Contra strikt verhindern, bietet Frau Schäuble vor der letzten Pause hilfsweise an, dass diese Pro und Contra Argumente für die Westvariante sowie die sog. Bürgertrasse von den Teilnehmenden auf Moderationskarten festgehalten und an die Pinwände gepinnt werden können. So kann wenigstens eine „Stoffsammlung“, wenn schon keine konsensuale Empfehlung an den Stadtrat, als Ergebnis des PlanungsDialogs sichergestellt werden. Daraufhin beginnt ein Schreibwettbewerb unter den Teilnehmenden – kurze Zeit später sind die Pinwände überbordend gefüllt.¹⁷

Frau Grüger fasst resümierend die bisherigen Arbeitsergebnisse zusammen, wobei sie auf die Vereinbarungen vom ersten Arbeitswochenende zurückgreift. Als Ergebnis wurde damals festgehalten:

1. schnelle, am besten sofortige, Sperrung der Steinernen Brücke
2. schnelle, am besten sofortige, Sanierung der Steinernen Brücke

Sie fragt erneut, ob die Teilnehmenden bei der Empfehlung bleiben, dass Busse nach Sanierung nicht mehr über die Steinernen Brücke fahren sollen. Dies wird von sehr vielen, aber nicht allen, bejaht.

Mit dem bedrohlich nahe kommenden Ende des PlanungsDialogs wird der Druck zur Wortmeldung offenbar noch größer und die Stimmung erneut aufgeheizt: Ein Teilnehmer fasst als Ergebnis aus seiner Sicht zusammen, dass die Anwesenden den städtischen Plänen überwiegend ablehnend gegenüberstehen. Eine Teilnehmerin versucht zu präzisieren, dass eine große Mehrheit der Anwesenden die beiden Brückenvarianten ablehnen. Einer sieht die städtischen Planungen an

¹⁵ vgl. im Anhang Werner Graggo „Analyse der von der Westtrasse betroffenen Bürger“

¹⁶ vgl. im Anhang Dr. Peter Morsbach „Anmerkungen zum PlanungsDialog Steinernen Brücke“

¹⁷ vgl. im Anhang zu diesem Protokoll: „Kartenstichpunkte“ sowie „Pro und Contra-Argumente zu den vier Varianten“





den Bedürfnissen der Bürgerschaft vorbeigehen und möchte die Teilnehmenden am liebsten abstimmen lassen. Anlässlich dieser Versuche entsteht ein derartiger Tumult, dass Tötlichkeiten unter den Teilnehmenden befürchtet werden. Pfiffe und Applaus sind ohrenbetäubend. Im sich rapide füllenden Saal mischen sich Menschen mit ganz unterschiedlichen Informationsständen, was eine Beruhigung und Versachlichung der Diskussionen zusätzlich erschwert. Möglicherweise gingen viele davon aus, dass es – obwohl immer verneint, weil es dem Sinn eines PlanungsDialogs widerspricht – doch eine Abstimmung geben müsse.

Die wiederholte Erinnerung der Moderation an die Auftaktveranstaltung, in der mit Nachdruck ausgeführt worden war, dass der PlanungsDialog kein repräsentatives, abstimmungsberechtigtes Gremium darstellt, sondern die Möglichkeit eröffnet, sich auf eine bürgerschaftliche Empfehlung an den Stadtrat zu verständigen, wird nur von wenigen wahrgenommen.

Frau Blümm versucht, sich als Agenda-Engagierte und Altstadtbewohnerin für ein kurzes Plädoyer Gehör zu verschaffen, wird aber in ihren Ausführungen erheblich gestört. Ausgebuht wird sie, weil sie als Radfahrerin für eine Ersatzlösung eintritt. Die Resolution des Bürgerforums Agenda 21 lautet: „Das Bürgerforum der Agenda 21 spricht sich dafür aus, dass der PlanungsDialog eine Lösung anstrebt, die für Nachhaltigkeit im Sinne einer denkmalgerechten Sanierung der Steinernen Brücke steht und die einer Förderung des ÖPNV gerecht wird. Daraus folgt, dass eine Ersatzlösung nötig wird, die nicht zu Lasten des ÖPNV gehen darf und die es erfordert, dass unter Umständen persönliche Interessen zurückgestellt werden müssen.“

Die letzte Rednerin, die sich als Elternbeiratsvorsitzende vorstellt, heizt die Stimmung durch einen emotionalisierten Vortrag, in dem es auch um die Sicherheit der Kinder geht, noch weiter an. Persönlich diffamierende Angriffe auf nicht Anwesende polarisieren das Publikum. Als ginge es um eine „Abstimmung durch Lautstärkemessung“, lassen sich die Teilnehmenden nur schwer wieder beruhigen für die abschließenden Worte.

Die Moderation beendet den PlanungsDialog pünktlich. Frau Schäuble drückt aus, dass zwar der Eindruck entstanden sein mag, die gebotene Chance vertan zu haben. Die Teilnehmenden sind tatsächlich nur teilweise konstruktiv miteinander ins Gespräch gekommen und eine konsensuale bürgerschaftliche Empfehlung an den Stadtrat konnte nur bis zu dem Punkt formuliert werden, dass die Steinernen Brücke denkmalgerecht saniert werden soll. Eine negative Bewertung des äußerst lebendigen Geschehens ist ihrer Meinung nach aber nicht ganz richtig, denn möglicherweise war der nicht enden wollende, sich mehrfach wiederholende – und zugegeben ermüdende – Schlagabtausch von Meinungen nicht abzukürzen, weil die enorme Konflikthaftigkeit des Themas die Kooperations- und Gesprächsbereitschaft (immer noch) blockiert. Erschwerend hat sich dabei sicherlich auch ausgewirkt, dass in einem Klima des politischen Misstrauens die Interessen nicht immer offen gelegt worden sind und deshalb oft an der Sache vorbei diskutiert wurde.





Positive Effekte des PlanungsDialogs sind ihrer Meinung nach aber durchaus zu erkennen. Beachtlich ist z.B., wie viele Menschen sich sehr viel Zeit genommen haben, um sich in einem durchaus belasteten (aggressiven und bisweilen diffamierenden) Gesprächsklima engagiert zum Thema einzubringen. Positiv zu vermerken ist grundsätzlich auch, dass sich die Stadtgesellschaft getroffen hat, dass die Meinungs- und Bewusstseinsbildung in den unterschiedlichen Gruppen gut vorangekommen sind und dass auf der bisher erreichten Basis bei Bedarf und Bereitschaft eine weitere Bearbeitung des Themas möglicherweise bessere Voraussetzungen hat. Sollten andere Methoden der Meinungsbildung in Gang gesetzt werden, z.B. ein Bürgerentscheid, so könnte dieser von der erfolgten Meinungsbildung profitieren – in welche Richtung auch immer.

Herr Werner versichert mit Humor, dass das besondere Stimmungsbild dieses PlanungsDialogs wirklich „nachhaltig“ wirke und entsprechend an den Stadtrat weitergegeben werde. Die zu den Varianten gesammelten Argumente und Ideen würden sorgfältig und intensiv aufbereitet und dem Stadtrat vorgelegt. Er bedankt sich für die rege Teilnahme.

Um Missverständnissen vorzubeugen, stellt die Moderation abschließend klar, dass diejenigen Beiträge, die in der Veranstaltung gehört worden sind, in den Protokoll-Anhang aufgenommen werden. Beiträge, die außerhalb der Veranstaltungen des PlanungsDialogs entstehen, sind anderweitig zur Kenntnis zu geben, z.B. über die Seite der Stadt Regensburg.

Im Nachgang zum PlanungsDialog haben verschiedene Teilnehmende, die während der letzten Veranstaltung nicht mehr zu Wort gekommen sind, ihre Beiträge noch nachgeliefert. Die Interessierten finden diese Wortmeldungen im Internet auf der Regensburger Seite bei den Stellungnahmen und Meinungen zum PlanungsDialog.

Auf die Berücksichtigung brieflicher Auseinandersetzungen zwischen einzelnen Personen wird im PlanungsDialog verzichtet.





ANHANG

Kartenstichpunkte aus den drei Arbeitswochenenden im PlanungsDialog Steinere Brücke

Grundsatzfragen:

- Was ist die Nullvariante?
- Was bedeutet es, ergebnisoffen zu diskutieren?
- Sind Probesperrungen möglich?
- Ist nach der Sanierung der Steinernen Brücke die ÖPNV Nutzung wieder möglich?
- Sind Notfallfahrten nach der Sanierung noch möglich?
- Sind Ersatztrassen notwendig?
- Welche alternativen Trassen gibt es noch?
- Tunnelvarianten bedenken
- Welche Nutzungen sollen auf der Brücke stattfinden?
- Hat es Bürgerinformationen zu den fünf städtischen Variantenüberlegungen gegeben?

Querungsvarianten:

Im bestehenden Netz:

1. Reine Nullvariante: Es bleibt wie es ist!
Keine Sanierung der Steinernen Brücke!
2. Brücke erhalten, sanieren anschliessend Busverkehre wiedereinrichten
 - Vorgabe des Denkmalschutzes: historische Substanz erhalten, d.h. Grossbusse vermeiden, Kleinbusse nach Prüfung möglich
 - Ziele der Stadt: nachhaltiger Schutz des Brückenbauwerks und damit zukünftige Sperrung der Steinernen Brücke für jegliche Busverkehre (ausser Notfallfahrten)
 - Forderungen der Bürgerschaft: differenziertes Buskonzept mit Kleinbussen/Midibussen über die Steinernen Brücke
 - Bedenken des RVV: Fahrgastverluste, unzumutbare Umwege,
3. Steinere Brücke erhalten, Sanieren,
Busse runter von der Steinernen Brücke!





4. Verlagerung des Busverkehrs auf bestehendes Verkehrsnetz

Ersatztrassen für die Steinerne Brücke

- Westvariante
- Ostvariante
- Bürgertrasse
- Tunnel
- Städtische Tunnelvariante
- Riepl-Lösung

Fragen zu den Modellen:

Maßstab

Höhe der Brücken im Maßstab

Steigung im Maßstab

Stichpunkte für den weiteren PlanungsDialog

Sanierungsform

Denkmalverträgliche Sanierung

Erhalt historischer Substanz

Nachhaltige Erhaltung

Probesperrung durchführen?

Sanierungszeitraum und entstehende Belastungen

Finanzierung der Sanierung

Ist es nicht unanständig, wenn Regensburg viel Geld ausgibt und Kinder, Schulen und andere Gemeinden kein Geld haben?

Ensembleschutz

Uferschutz

Bedeutung der Uferlandschaft bedenken

Hochwasserschutzfragen erläutern

Wird bei der Westvariante das Flussbett der Donau an irgendeiner Stelle eingengt?

Wie wirkt sich das Rampenbauwerk der Westvariante auf die Hochwasserstände am Oberen Wöhrd (oberhalb!) aus?

Schutz seltener Tiere (z.B. Eisvogel, Gimpel, Schwarzspecht, Reiher, Nattern, Biber) auf den Wöhrden

Vorgaben der Verkehrsentwicklungsplanung und des Flächennutzungsplans

Stadtbahn in Regensburg

Aktualität und Empirie der Verkehrsdaten

Linienführung der Busse auf bestehenden Strecken





Belange der Bewohnerschaft des Stadtnordens + Stadtamhof bedenken
LandkreisbewohnerInnen wünschen eine direkte, schnelle Verbindung in die Altstadt
Belange der speziellen ÖPNV Nutzergruppen, wie z.B. von älteren Menschen und SchülerInnen, berücksichtigen
Schulwege bedenken
Zeitliche und räumliche Umwege berücksichtigen
Sind Umwege zumutbar?
Berechnete Umwege, Entfernungen der Buslinien erläutern
Neue Linienführungen entwickeln
Wie viele Personen werden mit den Bussen befördert?
Benutzbarkeit und Häufigkeit von Kleinbussen, Minibussen, Midibussen
Platzmangel im Midibus zu Stoßzeiten
Platzmangel auf der Steinernen Brücke bei weiterem Busverkehr, Zunahme Fuss- und Radverkehre

Bedeutung des Eisernen Stegs

Nützlichkeit
Teil der Regensburger Geschichte

Anwohneranliegen

Sichtbeeinträchtigungen
Lärmschutzmassnahmen gefordert
„Brücke im eigenen Garten“ nicht hinnehmbar
Belastungen während der Sanierung
Wertminderung des Hauses
Existenzgefährdung

Fussgängerbelange

350 m Länge über Steinernen Brücke zu Fuß möglich?
Umweglänge für Fußgänger bei einem Wegfall des Eisernen Stegs
Fußwegverlängerungen werden nicht, Busumwege schon betrachtet

Wirtschaftliche Aspekte - Bedeutung für die Altstadt

Was macht die Lebendigkeit der Altstadt aus?
Arbeitsplätze in der Altstadt erhalten
Einzelhandelssituation in der Altstadt bei Sanierungsmassnahmen bedenken

Berücksichtigung bisheriger Bürgerempfehlungen

Im Rahmen der Zukunftswerkstätten
Im Rahmen VEP/ FNP
Im Rahmen PlanungsDialog Unterer Wöhrd

Bewertungskriterien für die Varianten

Denkmalschutz
Hochwasserschutz
Anwohneranliegen





Fussgängerbelange

ÖPNV

Umwege

Zusätzliche Betriebskosten

Erschließungsfunktion

Verlust Fahrgäste

Stadtbild/ Städtebau

Sichtbeeinträchtigungen

Integration in das Stadtbild

Städtebauliche Qualität

Beeinträchtigungen des Stadtbilds

Auswirkungen auf den Ensembleschutz

Natur, Umwelt, Erholung

Eingriffe/ Beeinträchtigungen der Uferbereiche

Biotope

Hochwasserschutz

Grünanlagen

Kosten

Finanzierung für eine neue Brücke: woher? Wieviel? Welche Grundlage?

Baukosten für die Ost- und die Westvariante

Jährliche Betriebskosten (Beleuchtung, Reinigung, Winterdienst, Unterhalt) für die West- und die Ostvariante





**Sammlung von Pro und Contra-Argumenten
zu den vier verschiedenen Varianten im Wortlaut:**

Hinweis: Auf Schriftstücke, die ohnehin im Anhang, in früheren Protokollen oder an anderer Stelle im Internet veröffentlicht werden, wird nicht gesondert verwiesen.

Ostvariante

Pro	Contra
Geringerer Eingriff aus denkmalpflegerischer Sicht	Ergebnisse diverser Bürgerbeteiligungsverfahren verwerfen die Trasse
Neue optionale Fußgängerbrücke zum Grieser Spitz wird überflüssig	Eingriffe in Naturschutz- und Erholungsgebiete: <ul style="list-style-type: none"> • 38 Bäume • 130 qm Grünanlage • 400 qm Biotope • 3200 qm Flächenversiegelung
ÖV-Belange des Stadtnordens werden berücksichtigt	Zerschneidung der Erholungsflächen
Geringe Umwegvariante für ÖV	Eingriffe in die Uferauen/-bereiche
Wirtschaftlich günstige Brücke (Baukosten)	Ensembleschutz
Synergieeffekte für den Hochwasserschutz	Beeinträchtigungen durch Schallschutzmauer
Belange des Stadtnordens	Beeinträchtigung der Sicherheit spielender Kinder
Keine neue Fußgängerbrücke	Umweltbelastungen im Spiel- und Schulbereich
Flächenversiegelung?	Lärmbeeinträchtigungen
	Anzahl der Betroffenen
	Problem Thundorfer Strasse
	Geringer Erschießungsgrad des Stadtumlandes
	Es ist ungeheuerlich, dass in Zeiten leerer Kassen überhaupt ein Brückenneubau diskutiert wird. Wir müssen mit den schon vorhandenen Verkehrsstrassen auskommen!
	Brückenbau, insbesondere Ostvariante und Stadtökologie <u>hier: negative Auswirkungen</u>
	Betonmauer vor den Häusern
	Fußgänger/Radfahrer/Schulweg der





	Kinder
	Sehr lange Erschließungsstraße zur Ostbrücke
	Betonmauer rund um den Gries
	Wurde von der Stadt eine Ost-Alternativtrasse über Proskestraße – Grieser Steg – westlich Gerhardinger Schule – Schulsportgelände ernsthaft geprüft?
	Schallschutz
	Neues Biotop vom WWA Regensburg wird wieder zerstört
	Zerstörung der Flusslandschaft
	Stadtnahes Erholungsgebiet nicht mehr nutzbar
	Kosten von 8.000.000 € wird sicher zu gering, wird mind. 15.000.000 € kosten
	Geringe Erschließung Umland
	Brücke nimmt keine Rücksicht auf Kinder, Fußgänger, Radfahrer, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Fahrradanhänger, motorisierter Zweiradverkehr
	Neuaufgabe der Bayerwaldbrücke!

Tunnel

Pro	Contra
Geringer Eingriff in das Stadtbild	Gesamtkosten von ca. 30 Mio €
Nur Tunnel ist konsensfähig	Aufwendige gesetzliche Sicherheitsbestimmungen
	Keine Mehrfachnutzung möglich
	Größerer Eingriff in die Natur
	Alternative Tunnellösung nicht ausschließen. Nicht ausreichend untersucht hinsichtlich Kosten und Trassenführung in Höhe und Lage
	Wegen unrealistischer Routenführung des projektierten Tunnels Kosten weit überhöht, Tunnellösung da-





	her ungerechtfertigt benachteiligt!
--	-------------------------------------

Westvariante

Pro	Contra
Habe Interesse an einem künftigen Baugebiet auf dem RT-Gelände, fordere daher eine neue Brücke	Der Schopperplatz ist nicht das Naherholungsgebiet Oberer Wöhrd!
Wenn man will, dann lässt sich eine Brücke zur Zufriedenheit aller Bürger planen und bauen!	Naherholungsgebiet Oberer Wöhrd wird zerstört!
ÖPNV langfristig zu stärken entlastet Umwelt	Zusätzliche Kosten durch Bürgerentscheid gg. Westtrasse
Stadt kann den Dultplatz wegen guter ÖPNV-Anbindung teuer verkaufen. Endlich keine Dult mehr!	Historisches Altstadtensemble wird zerstört!
Bessere ÖPNV-Anbindung für Stadtamhof + Oberen Wöhrd, bessere Erreichbarkeit für RT-Bad, RT-Halle und Dultplatz	Hochwasserschutz ist doch auch ohne Brücke möglich!
Neue Verbindung für Fahrradverkehr	Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer
Erhalt ÖPNV-Anbindung Linie 4 und Stadtamhof	Schon jetzt starke Beeinträchtigungen des Oberen Wöhrd: Dult, RT-Veranstaltung
Gleichmäßigere Verteilung der ÖPNV-Verkehrsströme über die Stadt	Starke Verschlechterung für Fußgänger (Kinder können nicht frei laufen)
100 % Entlastung der Steinernen Brücke (keine Midi-Busse notwendig)	ÖPNV-Trasse im Westen hat kein Entwicklungspotential, Stadt will Oberen Wöhrd nicht bebauen
Bessere Erschließung von Stadtamhof/Oberer Wöhrd (einschl. Dultplatz, RT-Halle, Wöhrdbad)	Viel zu hohe Kosten für Steuerzahler und für nächste Generationen
Vorteil ÖPNV gegenüber IV (Individualverkehr) bleibt erhalten	Geld fehlt für andere wichtigere Investitionen (Neubau von-Müller-Gymnasium kostet 15 Mio./Brücke 13 Mio.)
Gewinn für Fahrradfahrer und behinderten gerechte Erschließung	Die Altstadt würde durch die eine oder andere Trasse nicht an Kundschaft gewinnen. Die Altstadt liegt jetzt schon geschäftlich gesehen am Boden. Nicht wegen einer fehlenden Ersatztrasse.





	Eher doch wegen der Arcadenpolitik dieser Stadtregierungen. Ich selbst komme aus Köln, und lebe seit einiger Zeit in Regensburg – und das sehr gerne. Ich sage immer zu den Leuten, die nicht aus Regensburg kommen, fahrt nach Regensburg, da ist es so schön. Wenn eine dieser Ersatztrassen gebaut wird, glaube ich, dieses nicht mehr sagen zu können
Park & Ride Erschließung des Dultplatzes (ganzjährig)	Es fehlt eine Stellungnahme des Bund Naturschutzes, Redeverbot ??
Arnulfplatz weiterhin direkt erschlossen für die Linie 4 und 13 und damit auch für die Fahrgäste die weiter in den Westteil der Stadt wollen (z.B. zu den dortigen Arbeitgebern und Schulen	Eine kürzere Taktzeit macht den ÖPNV für die Bürger im Norden attraktiver als eine neue Brücke! (Die 8 Mio + Zins für diese bessere Taktung verwenden)
Es ist insgesamt mit einer Fahrgastzunahme zu rechnen (ohne zusätzliche Betriebskosten!)	Herr Frenzel und Herr Dr. Moersbach haben die Argumente gegen die neue Brücke klar zum Ausdruck gebracht.
Nach wie vor direkter Zugang für die Fahrgäste in die westliche Altstadt vom Arnulfplatz, damit bleibt auch dieser Teil der Altstadt attraktiv für Besucher (Kunden) aus dem Stadtnorden	Auch Radfahrer und Fußgänger sind Teil des Verkehrs! Warum geht die Planung so leichtfertig mit 32 % der Altstadtbesucher (Vergleich: ÖPNV 33 %) um? es gibt keinen ökologischeren Verkehr als Radfahrer und Fußgänger!
Die Westtrasse wäre weiter weg von der Steinernen als der heutige Eisernen Steg und damit auch weiter weg vom zentralen Altstadtensemble	Probleme der Altstadtkaufleute haben nicht mit den ÖPNV zu tun. Sonst hätten diese jetzt noch keine Umsatzprobleme
Eine neue Brücke wäre keine zusätzliche Brücke über die Donau, da sie den Eisernen Steg ersetzen würde	Westtrasse ist eine Umgehungsstrasse für Stadtamhof = schädlich für Kaufleute im Stadtamhof
Die Westtrasse ist die kostengünstigste Variante, da sie den notwendigen Ersatz des „Eisernen Steges“ beinhaltet (Kostenvorteil gegenüber anderen Varianten ca. 5 Mio. Euro)	Zerstört das Altstadtensemble unwiederbringlich
Die Neubaumaßnahme lässt sich mit dem Hochwasserschutz kombinieren	Bewerbung als Weltkulturerbe der UNESCO
Optimale Nutzung bereits vorhandener Verkehrsflächen (d.h. auch, vergleichsweise niedrige Beeinträchtigung vorhandener Grünflächen	Brückentrasse kommt aus dem Nichts und führt ins Nichts





	Die Altstadt blutet wegen der Arcaden aus. Der Altstadtbus fährt für 0,30 Cent zu den Arcaden und bringt die Konsumenten auch noch raus aus der Altstadt
	Brücke ist nicht erforderlich
	Natur wird unwiederbringlich zerstört, massive Beeinträchtigung des Stadtbildes
	Planung im Stil der 60er Jahre! (Wenn Rampe, dann vom Weißgerbergraben)
	Unmögliche Verkehrsführung
	Unwiederbringliche Zerstörung des Stadtbildes und Grünstreifens, überdauert alle Interessen der Kaufleute und ÖPNV Nutzer und Planer
	Westtrasse ist eine Brücke gegen den Bürgerwillen
	Nimmt keine Rücksicht auf Radfahrer, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Kinder und Fußgänger
	Scheußliches Bauwerk, eine Schande für Regensburg
	Neben Betonraupen verslumpt jeder Weg. Anzuschauen bei vorhandenen Brücken, siehe Fotos
	Erhaltung Stadtbild
	Das ist die „Schummelpackung“ für eine Brücke für den Individualverkehr!
	Weiterkosten für die Erschließung des (Ausbau!) des Pfaffenstein Stegs
	Die Wöhrde müssen als Naherholungsgebiet für Altstadtbewohner erhalten bleiben! – grüne Lunge für Regensburg!
	Zerstörung von wirtschaftlicher Existenz & Arbeitsplätzen
	Brücke hat kein Entwicklungspotential
	Grünes Herz von Regensburg (= Wöhrde) wird durchstoßen
	Zerstörung der historischen Insellage
	Zerstörung von Naturgebieten/ Erholungsgebieten
	Dultplatz-Anwohner und Stadtnorden + Inseln würden neben Dult zusätzlich hoch belastet werden = unverhältnis-





	mäßige Lastenverteilung für Soziale Aufgaben
	Weiterer Ausbau/Verbreiterung der Trassen zur Brücke notwendig = mehr Aufwand, höhere Belastung + höhere Kosten (zusätzlich zur Brücke)
	Schlechte Nutzbarkeit der Brücke durch Mischfunktion (Bus, Fußgänger, Radfahrer), ständige Gefahr, von Bussen Taxis etc. überfahren zu werden
	Lebensgefahr für Schüler durch Busse und Taxis. Bezeichnung „Aufenthaltsraum“ für Bürger ist Verhöhnung
	Keine Entwicklungsmöglichkeit der Trasse ohne zusätzliche Bautätigkeit in Grünbereichen, z.B. RT-Gelände, Wöhrdbad
	Hohe Kosten der Brücke für wenig Gegendwert (Kosten-/Nutzenanalyse ist negativ)
	Ersatztrasse isoliert Stadtamhof, Abnabelung/Ersatztrasse führt an Stadtamhof vorbei
	Altstadt-Kunden werden „weggeleitet“
	Salzstreuung und Winterdienst auf der Donauinsel (Neu) !Wasserschutzgebiet! = zusätzliche Belastung von Natur und neue Kosten
	Keine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV! Kurvenreiche Strecke mit ständigem Bremsen und Beschleunigen auch mit Reifen-/Brems-Abrieb = Feinstaubbelastung
	Erhalt der alten Kastanien
	Arnulfplatz zu wenig Kapazität für vermehrtes Busaufkommen = Verkehrschaos vorprogrammiert!
	Ampelsteuerung für Busse
	Gefahr für Fußgänger, Radfahrer, Kinder, ältere Menschen
	Zerstörung des historischen Stadtbildes, Lösung nicht wirtschaftlich
	Nicht tauglich für Rollstuhl 6 %

	Schädigung Natur (Eisvogel, Natter, Schwarzspecht, Biber) und Erho-
--	---



	lungsgebiet Menschen
	490 m Umweg für Fußgänger in die Altstadt
	Gefährdung von Kindern der Kinderbetreuung „Krippe Grünpunktchen“
	Zerstörung d. Natur, unmögliche Geldverschwendung, keine Rücksicht auf die Belange der Bürger
	Lärm, Schmutz, Staub, Licht (Scheinwerfer in Fenster)
	Denkmalschutz ist dagegen! „Keine Brücke ist die beste Brücke“, Nein insbesondere zur Westtrasse
	Schützenswerte Holzlande wird zerstört!
	Eine generelle Neuüberarbeitung des RVV zu diesem Zeitpunkt angehen - attraktiverer und schnellerer RVV!
	Steigende Feinstaubbelastung für Freizeitsportler (RT-Sportplatz) Wöhrd-Bad (Kinder!) und Jogger sowie Anwohner
	Ersatztrassen retten die Altstadtprofite nicht
	Erschwerung der Erreichbarkeit der Altstadt durch Fußgänger aus bestimmten Gebieten!
	Zerstörung von wirtschaftlichen Ressourcen, z.B. den Tourismus betreffend, nach einschneidenden Veränderungen des Stadtbildes und der Ensemble
	Zerstört auch den Schulweg und die Freizeitwege vieler Kinder
	Zerstörung der Altstadtsilhouette ist unverantwortlich im kulturhistorischem Sinn!
	Unwiederbringliche Zerstörung von Uferbiotopen
	Zukunftswerkstätten 2002 (Bürgerbeteiligung) strikt gegen neuen Verkehr auf den Wöhrden
	Autobahnumfahrung durch Pkw nicht möglich
	Unzumutbar für einige Anwohner, Beeinträchtigung für Anwohner



	Neu Winterdienst auf Ob. Wöhrd
	In keiner mitteleuropäischen Großstadt kann ein Fluss so ungehindert in naturbelassener Landschaft fließen, wie dies in Regensburg an den Wöhrden der Fall ist!
	Bürger-Votum Zukunftswerkstätten 2002 spricht massiv dagegen „Schutz der Inseln – kein weiterer Verkehr“
	Verkehrsärmste Brücke Mitteleuropas (OB Schaidinger) = Steuergeldverschwendung, passt nicht in die Zeit und ist ein Fall für den Rechnungshof

Umfahrung Nibelungenbrücke

Pro	Contra
Möglichkeit der sofortigen Sanierung der Steinernen Brücke	Jährliche Mehrkosten für RVV 700.000 € /pro Jahr 1.500 Std. Zeitverlust pro Tag
Minimale Streckenverlängerung von \varnothing 5,2 % +	Umwege werden von ÖPNV-Nutzern gemieden Zusätzliche Verkehrsbelastung von sehr frequentierten Wegen
Minimale Fahrzeit-Erhöhung Ca. 1,5 2,5 min \varnothing	Sperrung Steinerne Brücke sofort! Alternative bauzeitliche Verkehrsführung über Andreasstraße + verstärkten Grieser Steg - AJV
	Keine Umleitung! 5 Minuten Fahrzeitverlängerung summiert sich auf 500 Stunden Zeitverlust pro Tag = bis 15 Min. 1.500 Stunden/Tag
Billigste Lösung	Schlechtere Erreichbarkeit der Altstadt
Eisernen Steg erhalten	Altstadt blutet weiter aus
Einfachste Lösung	Wollen wir ein Museum Altstadt?
Geringe Kosten keine Steuergeldverschwendung	Bezeichnung „Bürgertrasse“ = irreführend Volksverdummung
Erhalt des Eisernen Stegs, den wir Benutzer desselben, nicht verlieren möchten	Zur Aufklärung: Altstadt – EH hat laut GFK von 1991 bis 2001 20 % Umsatz verloren = Erreichbarkeit muss sogar verbessert werden, Verschlechterungen dürfen nicht zugelassen werden!





Kostengünstigste und wirtschaftlichste Lösung	ÖPNV auf Nibelungenbrücke schwächt wie die Fußgängerzone die Altstadt!
Erhalt wichtiger Uferandzonen der geplanten Ersatztrassen und uralter Bäume	Zusätzliche Belastung von Unterer Wöhrd und Thundorferstraße
Billigste Variante (Stadt hat eh kein Geld!)	Ankunft der Touristenbusse ist der Bus-terminal/Stadtamhof. Die Gäste, die unsere Stadt mit City-Tours erleben wollen, müssen dann über die Nibelungenbrücke in die Altstadt gebracht werden. Dies stellt keine sehr verlockende Aussicht für unsere zukünftigen Gäste dar.
Keine Beeinträchtigung Schulbetrieb, Schulwege + Spielplätze Verkehr und Feinstaub	Buslinie 4 unzumutbar verschlechtert
Keine Zerstörung von Biotopen und Grünanlagen	Keine ÖPNV-Anbindung Stadtamhof
Keine Zerschneidung Grün- und Erholungsgebiete	Erhöhung des Busverkehrs am Unteren Wöhrd um ca. 100 Busse/Tag (direkt betroffene Anlieger ca. 320)
Bessere Erreichbarkeit des DEZ	Keine alternative Donauquerung mehr zur Nibelungenbrücke im zentralen Stadtbereich für den ÖPNV
Sofort umsetzbar, rettet Steinerne Brücke ab 2005! Ersatztrasse kann auch später gebaut werden	Fahrgastverlust von ca. 20 % bis 25 % auf Grund von Umwegen und neuer Linienführung (d.h. ca. 1200 Fahrgäste/Werktage weniger)
Kein Eingriff in Denkmalschutz/Ensembleschutz	ÖPNV verliert Vorteile gegenüber IV
Billigste Lösung, jederzeit änderbar und ergänzbar. Kann unterschiedlichen Anforderungen angepasst werden.	Deutliche Verschlechterung der ÖPNV-Erschließung für Stadtamhof und Reinhausen
Verwendung vorhandener Ressourcen	Kein Fahrgastgewinn für ÖPNV möglich
Will, kann oder darf Herr Kuschel keine Lösungen über die Nibelungenbrücke anbieten	Problembereich für den ÖPNV an der Kreuzung Frankenstraße/Walhallallee-Nordgaustraße (besonders aus Süden kommend)
Keine neuen Schulden, Zinsen Wartung/Unterhalt	Zusätzliche Kosten für „Midi-Busse“? (da eventuell notwendig)
Schonende intelligente Linienführung der Busse	



Schnell zu befahrende Strecke, ohne viel Kurven etc. = umweltschonend und attraktiv für Busfahrer	
Für viele Busfahrgäste kürzere Fahrzeiten	
Sichere Nutzungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger. Bereits 1993 fuhren 8000 Radfahrer über die Brücke (lt. VCD)	
Vorschlag: Steinerne Brücke sperren, Verkehr über Nibelungenbrücke leiten – abwarten, ob`s funktioniert	
Gründung Ideenwerkstatt für billige und leichte Transportmittel über die Steinerne Brücke 1 Bus wiegt leer 10,9 t 1 Minibus wiegt leer 8,4 t Personenverkehr statt Lastenverkehr	
Ich möchte bequem zu dem neu entstehenden Baugebiet RT-Gelände gelangen!	
Kürzere Fahrzeit zu Albert-Schweitzer-Realschule	
Fahrgäste nehmen eine Anfahrt, die 10 Min länger dauert, um in die Altstadt zu gelangen, gerne in Kauf, wenn die Donau-Auen geschützt werden können	
Bürgertrasse: Schnell realisierbar, preiswert, moderate Fahrzeitverlängerung	
Kürzere Fahrzeit für Nord-Bürger zu Bahnhof + DEZ	
Keine Beeinträchtigung der Altstadt-silhouette	
Besondere Busspuren wurden angelegt, Bus kann fahren, ohne auf Radwege bzw. Fußgängerwege ausweichen zu müssen	
Kosten sparend = von-Müller-Gymnasium kostet rund soviel wie Westtrasse	
Mercedes und andere bauen ihre Kleinbusse für den Einsatz in	





Deutschland (z.B. „Sprinter“ für ÖPNV), wird wohl auch für Regensburg gut genug sein	
Bessere Ausnutzung der Investition in ÖPNV – Spar von Nibelungenbrücke	
Sofort umsetzbar	
Entspricht Bürgervotum Zukunftswerkstätten 2002 Schutz der Würde	
Bessere Erschließung des DEZ	
Entspricht Denkmalschutz am Besten	
Macht den Erhalt des Eisernen Steges möglich - nachhaltigste Lösung für Fußgänger	

Fragen

Warum will die Stadt v.a. eine Westtrasse? Man vermutet doch schnell, das Ziel der Bebauung d. Dultplatzes, etc., was gutes Geld bringt! Die Stadt soll die Karten auf den Tisch legen!
Was würde der ÖPNV mit 13 Mio. Euro machen? Brücke bauen oder neue Busse/höhere Frequenz?
Weshalb fühlt sich Herr Weinhold von Vortrag des Herrn Frenzel beleidigt. Dürfen wir keine eigene Meinung haben?
Kann ein bauliches Monster = Westtrasse als schöner bezeichnet werden als der Eiserne Steg?? Ist das ernst gemeint?
Der schmale Bürgersteig am Eisernen Steg wurde bemängelt. Was ist mit den teilweise wegfallenden Bürgersteigen bei der Westtrassenplanung und damit Sicherheit des Fußgängers?
Wer ist verantwortlich für die nicht maßstabsgerechte „verniedlichende“ Darstellung der Westtrasse im Holzmodell? Weder die Rampenhöhe noch die Rampeführung stimmen
Ideen für den Verkehr?
Wie soll eine behindertengerechter Zugang zu einem Aufzug im Widerlager des Eisernenstegs aussehen? (Gehwegbreite gegenüber St. Oswald)
Fischmarktsperre! Ein „unanständiges“ Wort
Frage an Herrn Markus: Ab wie viel ÖPNV-Fahrten, bzw. Personen, stimmen Sie einer Ersatztrasse zu?
Brücke wurde gebaut, diese zu benutzen. Nicht als Museum für Fußgänger, son-





dern auch für Lasten! Sanierung mit moderner Technik
Zur Westbrücke: Warum muß eine ÖPNV-Brücke Gegenverkehr ermöglichen? Wie viel würde eine einspurige (+ Fußgänger, Radfahrer) Westbrücke kosten? Rampenhöhe hochwasserbedingt? Max. Durchfahrtshöhe = Steinerne Brücke?
Ideen für die Stadt?
Wie stark ist die Auswirkung des Wegfalls Steinerne Brücke auf die Altstadtkaufleute und den RVV? Rechtfertigt dies einen 13 Mio. Euro teuren Neubau? Ist ein Nahverkehrskonzept für die Altstadteinbindung ohne Steinerne Brücke im Gesamtverbund RVV geprüft worden?
Wie viel kostet der Transport der ÖPNV – Brückenbenutzer der Steinernen Brücke pro Person auf 10 Jahre bei einer Brücken-Investitionssumme von 13 Mio. Euro? Anders formuliert: Was kostet die Flussquerung pro Person auf 10 Jahre bei einer Summe von 13 Mio. Euro.



ANHÄNGE

die aus technischen Gründen aus dem Protokoll ausgegliedert und gesondert im Internet eingestellt worden sind:

1. Bürgermeister Dollinger, Markt Lappersdorf, Positionierung des Marktes Lappersdorf
2. Bürgerverein Regensburg Nord (BRN), Sachargumente PlanungsDialog Steinerne Brücke aus Sicht des BRN
3. Aktionsbündnis für eine neue, altstadtnahe Donaubrücke
4. Christian Markus, Viel Lärm um fast Nichts? Betrachtungen und Berechnungen zur Nutzung der vorhandenen ÖPNV-Trasse über die Steinerne Brücke in Regensburg
5. Gisbert Waldhorst, Die Steinerne Brücke liegt mir am Herzen
6. Oliver Wolf, Bilder und Worte zu den geplanten Ersatztrassen zur Entlastung der Steinernen Brücke in Regensburg
7. Christian Markus, Information zur Bürgertrasse zur Entlastung der Steinernen Brücke in Regensburg
8. Rainer Kuschel, RVV, Beschreibung der sog. Bürgertrasse
9. Peter Seywald, VCD, PlanungsDialog Steinerne Brücke
10. H. Frenzel, Versuch der Systematisierung und Analyse der Pro und Cons Westtrasse
11. Axel Schild, Was die Steinerne Brücke alles schon tragen musste – oder: wie (un)erträglich sind die Busse im Vergleich?
12. Werner Graggo, Analyse der von der Westtrasse betroffenen Bürger
13. Dr. Peter Morsbach, Freunde der Altstadt Regensburg, Anmerkungen zum PlanungsDialog Steinerne Brücke
14. Gabi Kleiner, Ersatztrassen für die Steinerne Brücke zerstören die Bewegungsfläche der Kinder