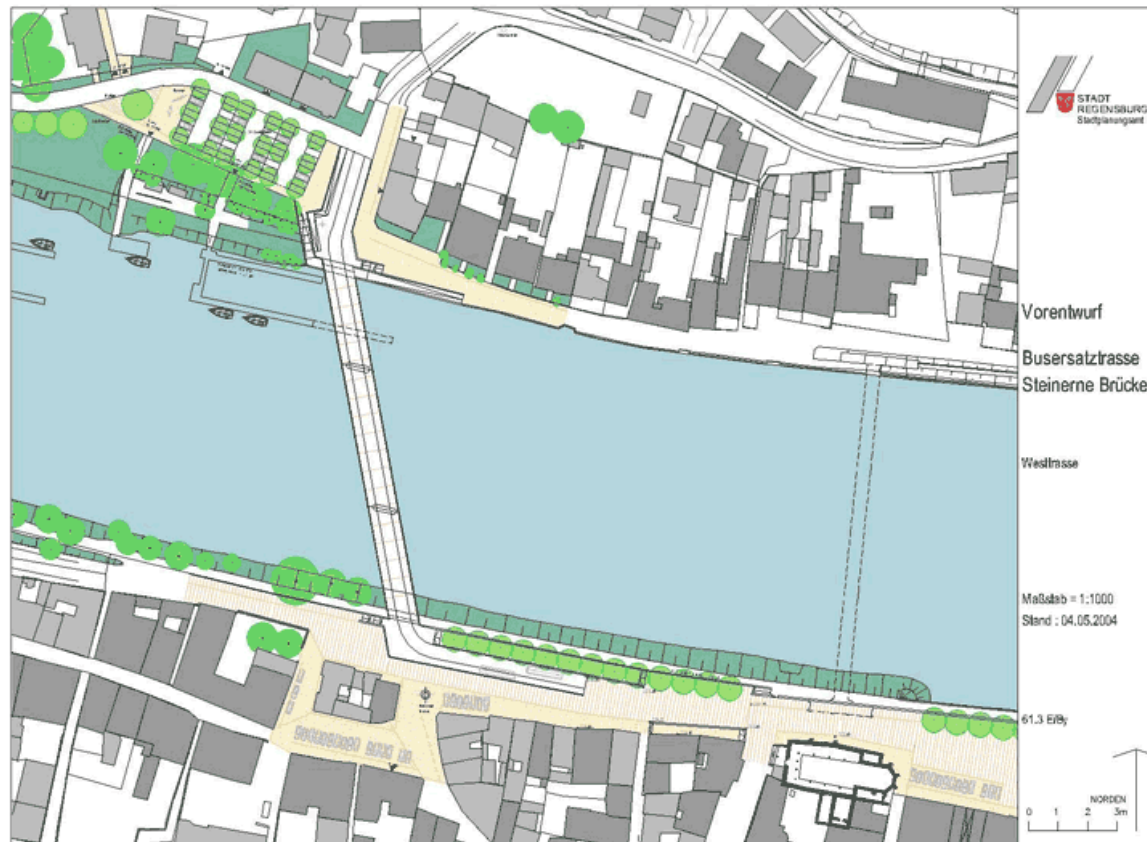


Versuch der Systematisierung und Analyse der Pro und Con

- Betrachtung aus Sicht ÖPNV
- Betrachtung aus Sicht für Fuß- und Radfahrrerverkehr
- Betrachtung aus Sicht der Anwohner und Anlieger bzw. Nutzer
- Betrachtung aus Sicht der Altstadtkaufleute
- Betrachtung aus Sicht der Stadt, Kosten, Natur, Hochwasser, Feuerwehrzugang und sonstiges



Quelle: Planungsdialog Steinere Brücke 2005
/Internet, Seiten der Stadt Regensburg

1. Extrem ungünstige Linienführung der Busse (Stadtamhof – Oberer Wöhrd – Holzlande – Arnulfsplatz)

- Gewährung der Vorfahrt Richtung Stadt zw. Stadtamhof und Arnulfsplatz **7 x !**
- In Gegenrichtung **6 x !**
- starke Belastung für Fahrer und Fahrgäste
- schwierig Fahrplan einzuhalten
- erhöhter Spritverbrauch (Lärm und Abgase sowie Feinstaub) durch Bremsen und Anfahren
- erhöhtes Gefahrenpotential für Unfälle

Scan Stadtplan mit eingezeichneten Stellen zur Beachtung
Vorfahrt

Erlaubnis zur Veröffentlichung des Stadtplanes wurde noch
nicht eingeholt .

2. Die Busse haben Probleme an 3 absolut „Buskritischen“ Kurven bzw. Kreuzungen

- Ein- und Ausfahrt auf dem Oberen Wöhrd (Duldecke von Stadtamhof kommend)
 - absolut **enge, geneigte Kurve** in mehreren Metern Höhe auf der Brücke mit parallel laufenden Fußgänger und Fahrradverkehr (die Abfahrt auf Seite Holzlande ist für Busse + Fußgänger viel zu schmal!!!)
 - Kreuzung Weißgerbergraben/ Keplerstraße
 - hier haben heute die Busse schon ein großes Problem, die Kurve in die andere Richtung ist noch schwieriger (**Winkel kleiner 90°**)
 - die Busse werden sich gegenseitig behindern und den anderen Verkehr ebenfalls
- die Busführung wird um Dimensionen kritischer als heute auf der Steinernen Brücke (jeder der die Situation des Einschwenkens der Busse von der Steinernen Brücke in Richtung Keplerstrasse kennt, kann das Gefahrenpotential besonders für entgegenkommende Radfahrer bestätigen)
- die Gefahr von Unfällen wird durch die schwierigen Fahrsituationen provoziert
- die Situation wird sich bei bestimmten Situationen noch verschärfen (wie z.B. Schnee und Eis (6% Steigung), Dult, Veranstaltungen (Bürgerfest), Silvester,)



Aus Richtung Weißgerbergraben (kein Gelenkbus)

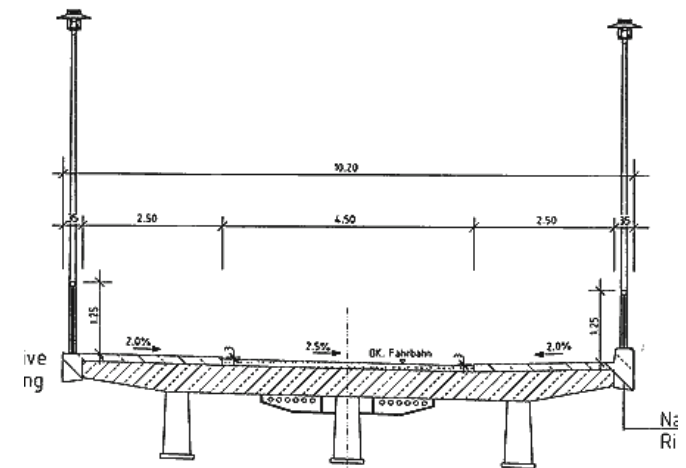


Aus Richtung Keplerstraße (kein Gelenkbus)

3. Die Busse behindern sich auf der Brücke gegenseitig!

- Die Busspur ist **4,50 Meter** breit
- Die Busse sind **2,55 breit!!!**
- ein Begegnen der Busse ist ausschließlich mit einem Ausweichen auf die Fußgänger- und Fahrradspur möglich, dabei entsteht
 - starker **Zeitverlust** im Busverkehr
 - Beeinträchtigung und Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer
 - Risiko **30 km/h auf der Brücke!!!**
 - eine bessere Abgrenzung Busspur zu Fußgänger ist rein technisch nicht möglich
- Die Busse können sich nur an bestimmten Stellen der Brücke begegnen!
 - Eine Begegnung an der Holzländerstrasse geht nicht, da dort die Busspur zu schmal ist
 - Eine Begegnung im Kurvenbereich auf der Brücke ist nicht möglich, da dort der Bus noch mehr Platz braucht

Brückenbreite: 10,20 m, Fahrbahnbreite: 4,50 m

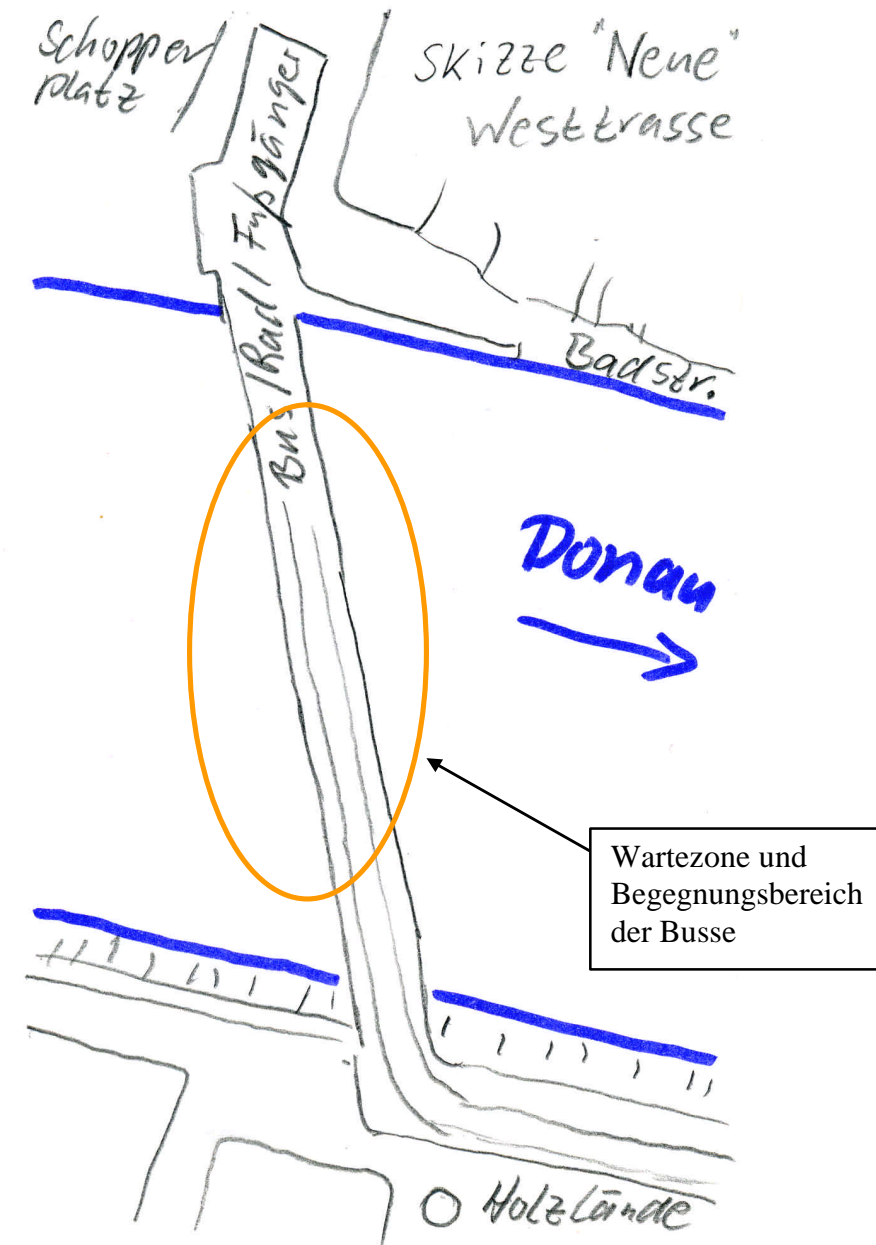


Quelle: Planungsdialog Steinernen Brücke 2005
/Internet, Seiten der Stadt Regensburg

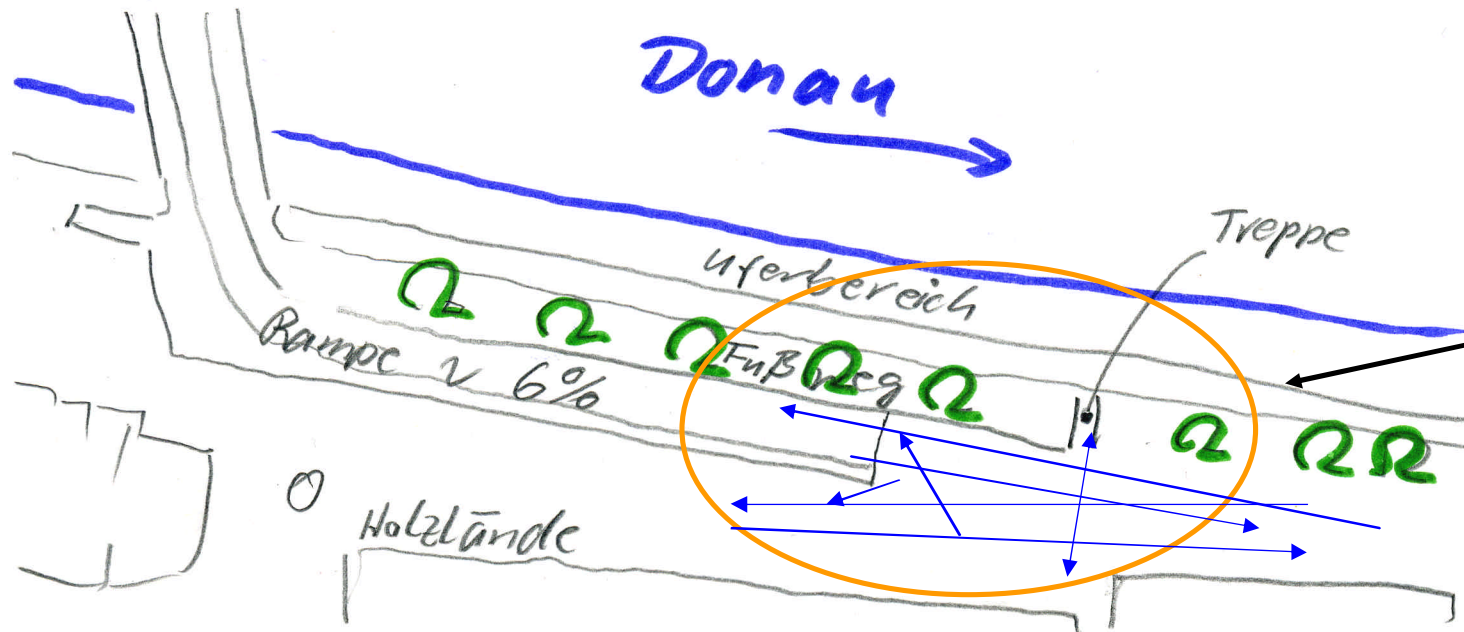
- die Busse werden eine **"Wartezone"** Mitten auf der Brücke haben (wenn auf Holzländeseite ein Bus einfährt, muß der entgegenkommende Bus oben warten!!!!)

Alle Begegnungsvorgänge werden bei 6 7,6 % Steigungen und parallelen Fußgänger und Radfahrer-Verkehr vollzogen (ebenso im Winter)

- ⇒ Siehe gute Betrachtung im Planungsdialog über Tunnel-durchsatz und Betrachtung der Busse in Stoßzeiten!!!!
- ⇒ HIER von Stadtplanung FEHLEND!!!!



4. Der Takt der Busse wird auf Holzländeseite durch die Ampelsteuerung stark begrenzt



Ampelsteuerung
notwendig (siehe Info
Stadt)

Phasen – nächstes Blatt

- **Ampelphasen:** ? keine Informationen vorhanden – aber **wahrscheinlich/Beispiel**

1

- Holzlande nach **rechts frei** (Autos in Richtung Fischmarkt, Fahrräder in Richtung Fischmarkt und in Richtung Oberer Wöhrd!!! (Gefährdung wegen Fahrrad links abbiegen und Autos von hinten + 6% aus dem "Stand"), **Brückenabfahrt rot, nach links rot, Fußgänger rot**

2

- **Brückenabfahrt grün** (Busse und Radfahrer und Fußgänger der Rampe, Busse in Richtung Stadt, Radfahrer, Fußgänger nach links und rechts (Gefährdung!!! absolut enge Kurve 180° bei 6% Gefälle) bzw. auf andere Seite (Richtung Arnulfsplatz)), nach **links rot, Fußgänger rot, Holzlande nach rechts rot,**

3

- nach **links grün** (Brückeneinfahrt für Radfahrer, Fußgänger Rampe, Busse (Busseinfahrt nur möglich, wenn Brücke frei!!!) + an Brücke vorbei Richtung Staustufe (Autos, Radfahrer!!! Gefährdung da "Linksabbieger und Busse von hinten), **Fußgänger rot, Holzlande nach rechts rot, Brückenabfahrt rot**

4

- Fußgänger grün (Fußgänger überqueren 4-spurige Fahrbahn im Kreuzungsbereich), Holzlande rot, Brückenabfahrt rot, nach links rot

Hypothese



Geplanter Busdurchsatz **nicht realisierbar** ==> Kalkulation der STADT liegt (mir) nicht vor + Gefährdung Fußgänger (Kinderwagen, Rollstühle, Gehbehinderte), Radfahrer (besonders Kinder), Wartezonen und Stau auf Holzlande Seite und Brücke!!!

5. Fahrt durch relativ unattraktives Gebiet aus Sicht ÖPNV

- eine lange Fahrt durch wenig „Kundschaft“ wird nicht das Zusteigen der Fahrgäste fördern (es wird zwischen Stadtamhof und Arnulfsplatz kaum Fahrgäste zusteigen)
- Der Bus fährt parallel zum „Zielbereich“ sprich parallel zum Stadtzentrum
- Bei den Linien, die nicht zum Arnulfsplatz weiterfahren, fährt er erst nach Westen und dann parallel wieder zurück nach Osten (in Richtung Stadt kommend)
- **Es wird immer wieder „vergessen“ oder „unterschlagen“, dass es auch Buskunden der Linien der Steinernen Brücke gibt, die eine Fahrt in Richtung Osten z.B. Siemens Gymnasium, DEZ, Alex Center, Regina Kino usw. begrüßen würden, nachdem der Bus in Stadtamhof Zwischenhalt machte!!!**


6. Starke Beeinträchtigung des Busverkehrs in mindestens 4 Wochen des Jahres (Dult) + Silvester + Marathon + Laufveranstaltungen Oberer Wöhrd + Hochwasser

- Bewohner des Oberen Wöhrdes können es wahrscheinlich Bestätigen, während der Dult herrscht auf den Strassen „**ein besonderer Zustand**“ → sprich Fußgänger haben einfach „Vorfahrt“ – Autos können teilweise nur im Schritttempo den Oberen Wöhrd überqueren
- Alle Fußgänger und Radfahrer die z.Zt. den Eisernen Steg nutzen, werden die Kapazität der neuen Brücke zu Dultzeiten incl. der Busse überfordern und den gesamten (Bus)-verkehr **4 Wochen im Jahr durcheinander bringen**

7. Neue Bushaltestellen bedeuten neue Kosten

- Baukosten
- Unterhaltungskosten (Räumung im Winter, Streuen, Reinigung, Strom, ...)

8. Evtl. sind nicht alle Busse für diese Strecke (Kurven, Anfahren, Platzverhältnisse (Länge der Busse geht besonders beim Begegnen und Ausweichen auf der Brücke ein) geeignet



Alles was Busfahren langsamer macht, Fahrgäste kostet, strategisch keine Steigerungszahlen zulässt und weitere Kosten im ÖPNV erzeugt ist für den ÖPNV nachteilig
→ aus dem Grund ist die Westtrasse **NICHT SINNVOLL**

1. Die Brücke ist nicht Rollstuhltauglich

- Hinweis: die Brücke hat Rampen die teilweise größer als 6 % (bis 7,6 %) sind, nach meiner Einschätzung ist dies nicht für den durchschnittlichen Rollstuhlfahrer sowohl berghoch als auch berg runter (absolut Risiko) zu bewältigen.

2. Die Brücke ist nicht tauglich für Fußgänger, die schlecht Treppen steigen können

- Fußgänger, die nicht oder nicht gut Treppen steigen können (ältere Menschen, Männer/Frauen mit Kinderwagen, schiebende Radfahrer (Grund 6 % zu steil), Radfahrer mit Kinderanhänger, Kinder mit Fahrrad und Rollerskater müssen die Rampe auf der Holzlande Seite benutzen.

Diese müssen Sie sich mit den Radfahrern, Rollstuhlfahrern und Bussen teilen

→ Große Gefährdung dieser Personen und Hindernisse für Busse

3. Allgemeine geltende Normen werden verletzt

- **Für eine gemeinsam genutzte Fußgänger- und Radspur müssten 2,50 Meter (in eine Richtung) geplant werden (dies wird so bei der Flussquerung realisiert) – o.k.**
- **Die Rampe auf Holzländeseite beträgt ca. 4,50 (Busspur) bis 6 Meter insgesamt. Das würde für Fußgänger und Radfahrer reichen → die Frage ist dann - wo bleiben die Busse?**

(oder hat man hier die Fußgänger (Kinder mit Fahrrad schiebend, Erwachsene mit Fahrrad schiebend, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwaagen) und Fahrradfahrer bei der Rampe Holzlande „vergessen“?)

3. Allgemeine geltende Normen werden nicht eingeplant

- **der Gesetzgeber definiert für das Überholen von Radfahrern einen ausreichenden Seitenabstand**
- **Dabei gibt es mehrer Gerichtsurteile (durch Unfall erst hervorgerufen), die ungefähr folgendes aussagen:**
- **Besonders bei langen Fahrzeugen muß der Sicherheitsabstand höher gewählt werden**
- **Bei besonderen Bedingungen muß der Sicherheitsabstand höher gewählt werden (Schwanken der Radfahrer einplanen bei Brücken (Wind) und bei starken Steigungen (Wiegetritt + Wackeln)**
- **Es wird allg. von 1,5 Meter Abstand ausgegangen (nicht zum Fahrbahnrand sondern zum Radfahrer) – wenn dieser nun ca. 30 cm Abstand zum Rand hat, selbst 1 Meter breit ist, + Abstand 1,5 macht ca. 2,80 -> ein Überholvorgang des Busses ist damit bei 4,50 Meter Fahrbahn ausgeschlossen -> das Problem ist nur, 6% Steigung macht bei einem Radfahrer ca. 3...15 km/h**
- **Der Bus muß/müsste mit evtl. 2...5 km/h „hinterherschleichen“**

Betrachtung aus Sicht Fuß- und Radfahrerverkehr einschließlich der Betrachtung Nutzung mit Rollstuhl, gehbehinderter Menschen, Kinder zu Fuß, Kinder mit Fahrrad unter 10 Jahren, Kinder mit Fahrrad über 10 Jahren, Fahrräder mit Kinderanhänger, ...

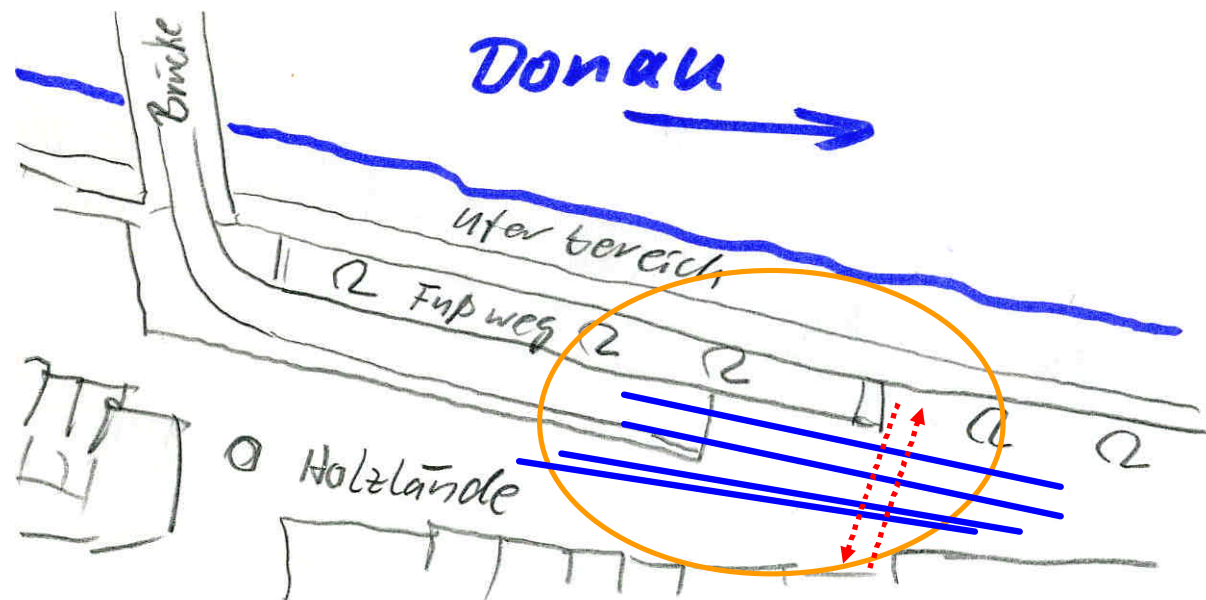
4. Absolutes Unfall-Risiko für Fahrradfahrer

- **Nicht wenige Radfahrer die auf der Holzlande-Seite die Rampe beginnen hoch zu fahren, werden evtl. plötzlich und unerwartet für den nachfolgenden Bus stoppen und absteigen (betone hier ausdrücklich – besonders Kinder, ältere Menschen, Frauen mit Kindern auf dem Kindersitz usw. (dies betrifft nicht durchtrainierte Rennradfahrer und Mountainbiker die vom Altstadteinkauf kommen ;-)) – in dem Moment ist die Gefahr des Auffahrens des Busses (30 km/h) oder einer Notbremsung mit Gefährdung der Fahrgäste nicht ausgeschlossen**

Betrachtung aus Sicht Fuß- und Radfahrerverkehr einschließlich der Betrachtung Nutzung mit Rollstuhl, gehbehinderter Menschen, Kinder zu Fuß, Kinder mit Fahrrad unter 10 Jahren, Kinder mit Fahrrad über 10 Jahren, Fahrräder mit Kinderanhänger, ...

5. Fußgänger und Radfahrer Streckenführung auf der Holzlände-Seite absolut risikobehaftet

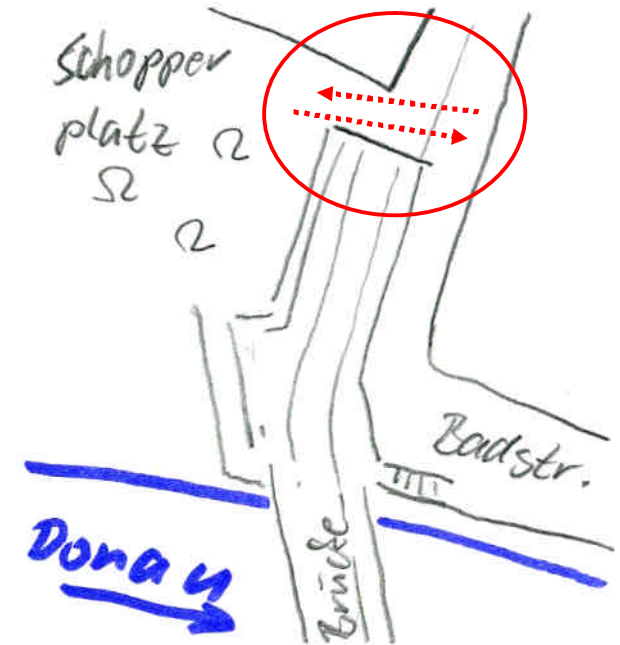
- Fußgänger müssen **4 Fahrspuren** überqueren!
- Fußweg wegrationalisiert!
- **Einsicht in Richtung Westen** ist von Donauseite durch Rampe **verhindert**
- lange „Laufzeit“ bzw. Strassenüberquerungszeit
- **Ohne Risiko und ohne Ampel** nicht möglich – **ingeplant?**
- Radfahrer in Richtung Westen -> absolut kritische Kurve (6% Gefälle und dann 180° Kurve)



Betrachtung aus Sicht Fuß- und Radfahrerverkehr einschließlich der Betrachtung Nutzung mit Rollstuhl, gehbehinderter Menschen, Kinder zu Fuß, Kinder mit Fahrrad unter 10 Jahren, Kinder mit Fahrrad über 10 Jahren, Fahrräder mit Kinderanhänger, ...

6. Fußgänger und Radfahrer Streckenführung auf dem Schopperplatz noch kritischer bzw. nicht realisierbar!

- Strassen schmaler gemacht, Fußweg weg-rationalisiert, Verkehrsaufkommen erhöht!!!
 - Fußgänger, Radfahrer, Autos müssen 6 Fahrbahnen (2 Schopperplatz, 2 Brücke, 2 Badstrasse) queren
 - > wie soll das gehen? -> **das geht nicht!!!**
 - Einsicht ist in alle Richtungen behindert (eine Seite große Brücke, andere Seite Häuser oder Kurven)
 - **Schon heute ist diese „Ecke“ relativ unsicher!!!**
 - Auch Autofahrer von Schopperplatz oder Badstrasse kommend sind hier überfordert!?
- Wer hat dies durchdacht?



→ nicht realisierbar !



Westtrasse aufgrund dieser Fakten nach meinem
Ermessen

→ **NICHT REALISIERBAR!!!**

1. Starke Beeinträchtigung der vielen Anwohner (Holzlände und Oberer Wöhrd) durch LÄRM, SCHMUTZ + FEINSTAUB, STAUB, SCHEINWERFER (LICHT in Schlafzimmer, Kinderzimmer), ERSCHÜTTERUNGEN

- Hinweis: hier geht es nicht um evtl. 2, 3 oder etwas mehr Anwohner sondern um **richtig viele Menschen!!**

Dies muß hier nochmals erwähnt werden, da den Stadtplanern in der tabellarischen Entscheidungsvorlage die Erwähnung von **9** Bäumen wichtiger war/ist als die Erwähnung von nur einem einzigen betroffenen Mensch!!!

Siehe: www.regensburg.de/steinerne/downloads/stadtrat_stadtplanungsamt_2003_04_01/10_steiner_varivgl_end_140303.pdf

Variantenvergleich zur OV-Ersatztrasse Steinernen Brücke					
Variante: 1 - 5	Ersatz Grieser Steg via Andreasstraße	Maffeistraße / Am Gries hochwasserrfrei	Maffeistraße / Am Gries auf Betriebsweg	Unterer Wöhrd Zentrum / Am Gries auf Betriebsweg	Ersatz Eisener Steg
Öffentlicher Personennahverkehr					
Erforderliche Umwege (vgl. Balkendiagramm im Textteil)	kurz	mittel	mittel	lang	mittel
Zusätzliche Betriebskosten	gering	mittel	mittel	hoch	mittel
Erschließungsfunktionen	gut	mäßig	mäßig	mäßig	gut
Städteplanung/Stadtgestaltung					
Anknüpfen an vorhandene Planungen/Potenziale	z.T. aufgegriffen	nicht aufgegriffen	nicht aufgegriffen	z.T. aufgegriffen	voll aufgegriffen
Weiterentwicklung städtebaulicher Qualität	nein	nein	nein	nein	ja
Entwicklungsimpulse	gering	gering	gering	gering	hoch
Natur, Umwelt und Erholung					
Eingriff: gesamt in Grünanlage	800 m²	3510 m²	1950 m²	825 m²	170 m²
Trasse innerhalb Grünanlage	80 m	500 m	130 m	100 m	80 m
Anzahl betroffener Bäume	35	38	22	4	9
Betroffenen Uferbereich	50 m	510 m	510 m	700 m	130 m
Eingriff in Biotopflächen:	100 m²	400 m²	400 m²	400 m²	400 m²
Beeinträchtigung der Grünanlagen	Zerschneidung der Erholungsfläche	Zerschneidung, Nutzung beeinträchtigt	Zerschneidung mit ver-ringerter Trennwirkung	Keine Zerschneidung, Erholungsgebiet tangiert	Kaum Beeinträchtigung von Erholungsfunktion
Technische Aussagen					
Kosten Brücke	mittel	niedrig	mittel	mittel	zunächst hoch mittelfristig günstig
Erforderl. Straßenneubau	gering	mittel	mittel	mittel	gering
Neuversiegelung	500 m²	3200 m²	1850 m²	2300 m²	750 m²
Hochwasserschutz- und schiff-fahrtstechn. Belange	kaum betroffen	kaum betroffen	stark betroffen	stark betroffen	kaum betroffen
Fazit / Empfehlung	ausschließen	weiterverfolgen	weiterverfolgen	weiterverfolgen	weiterverfolgen

Quelle: Planungsdialog Steinernen Brücke 2005 /Internet, Seiten der Stadt Regensburg

- es sind **2 komplette Stadtgebiete** betroffen
- die betroffenen Gebiete sind **reine Wohngegenden**
 - Bebauung so, dass ebenerdig bzw. in Parterre Menschen wohnen
 - Strassen und Verkehrsreglung ohne Vorfahrtsregelung, heutiges Straßenbild entspricht fast dörflichen Charakter oder fast „Spielstrassencharakter“
 - es gibt z.B. keine „Vorgärten“ wie z.B. in ländlicher Bebauung, der Busabstand und Autoabstand geht auf nahezu 0 (→ siehe **Bürgersteige müssen weg!**)
- ein Bus bei 6...7,6% Steigung erzeugt ein **enormen** Lärm, selbst ohne Bremsen (bergab) und Anfahren bei 6% (überholen)
- die Höhe der Auspuffe entspricht teilweise Fensterhöhe von Wohnzimmern, Kinderzimmern, Küchen usw. von mehreren Wohnungen
- Lärmpegel ist besonders über dem Wasser weittragend und wird beide Seiten weitreichend belasten
- die Scheinwerfer werden von der Brücke direkt in die Wohnungen leuchten
- mehrere Jahre Baulärm von 6:00 (?) 22:00 (?) oder länger

2. Winterdienst nachts um 3 Uhr?

- Die meisten sind z.Zt. zufrieden – Es gibt heute keine lauten Räum- und Schneedienste nachts auf dem Oberen Wöhrd – Dies wird sich ändern!!! Die Buslinien werden zu Tag und Nachtzeiten geräumt
- Ob hier auch eingeplant ist, das die Räumung der Busspur wiederum Fußgänger und Radfahrerverkehr gefährdet?
- Ob hier der ÖPNV die Kosten übernimmt oder die anwohnenden Steuerzahler? bzw. sachlich richtiger – wurden die Kosten ermittelt und transparent gegen gerechnet?

3.Badstrasse – Verkehrsführung - Chaos

- **während der Bauphase wahrscheinlich 100% Sackgasse**
- **Postauto, Müllauto, DPD, UPS, ... fahren rein und rückwärts wieder raus (Wenden unmöglich!!!) – das totale Chaos**
- **Rettungswagen, Feuerwehr während der Bauphase -> absolutes Risiko**
- **Nach dem Bau – immer noch Sackgasse? Einbahnstrasse?**
- **Frage: Ist die Engstelle in beide Richtungen befahrbar und das Problem Müllauto, Lieferdienste, Anwohnerverkehr im Zusammenhang mit Fußgänger und Radfahrer realisierbar?**
- **Vorschriften der Feuerwehrezufahrt eingehalten?**



**Variante mit größtem negativen Einfluss auf
Anwohner und größter Zahl der Betroffenen!!!**

1. Die Buslinien leiten die Kundschaft von der Altstadt weg

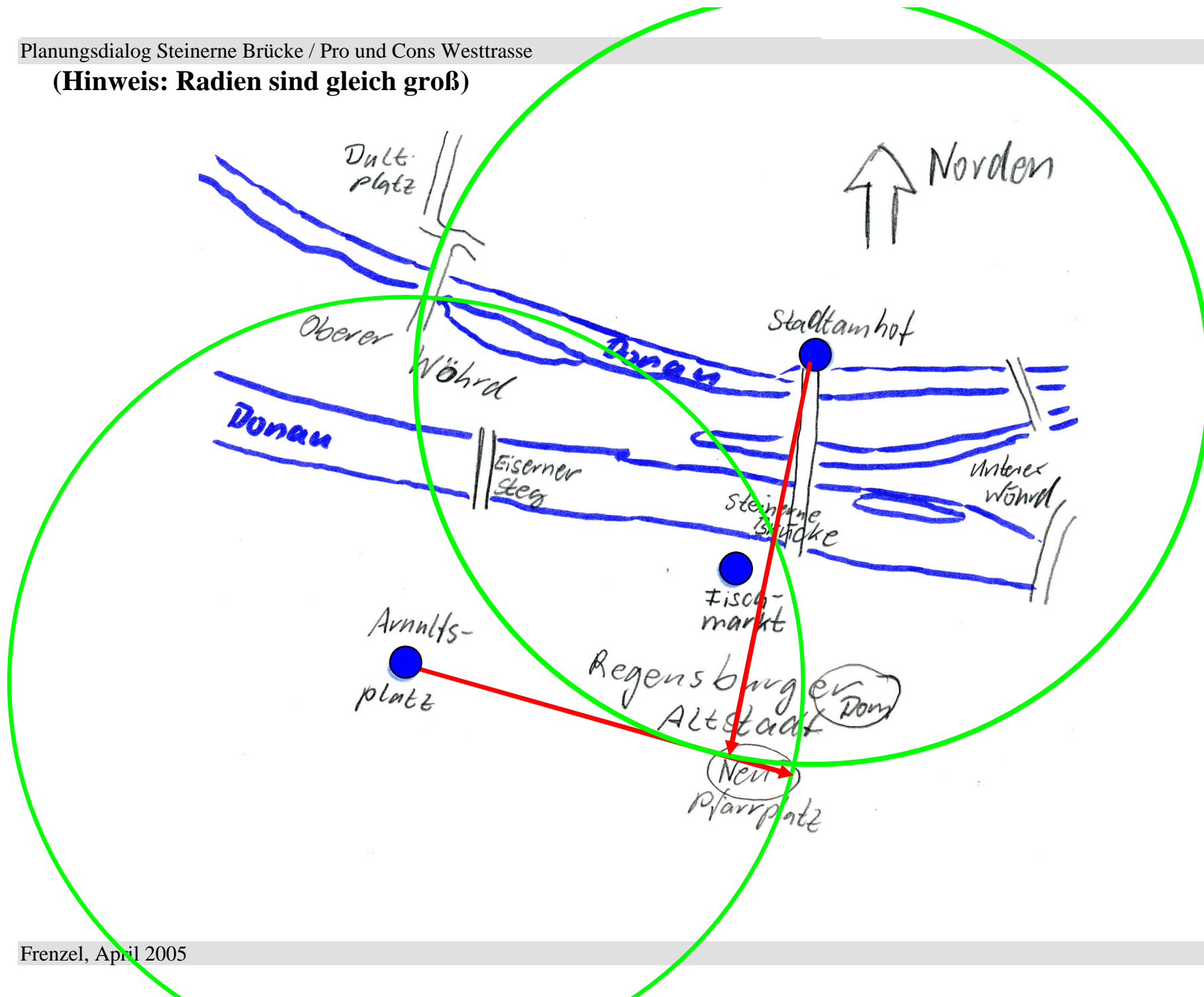
- Ein idealer Zugang zur Altstadt ist die Steinernen Brücke. Die Altstadt liegt dann sozusagen vor einem.
- Das seitliche Umfahren der Buslinien wird nicht unbedingt die Kundschaft zu einem Altstadtbesuch animieren
- Der Weg vom Arnulfsplatz zum Stadtzentrum (z.B. Kaufhof, Maximilianstrasse) ist nicht unbedingt kurz
- **Übrigens** - ist die Luftlinie vom Stadtamhof gesehen zum Neupfarrplatz ca. genauso groß, wie vom Arnulfsplatz zum Neupfarrplatz – das bedeutet ein Bau der Brücke für einen besseren Altstadtzugang macht aus dieser Sicht keinen Sinn.
- **Übrigens** – Aussage **Stadtplanung** zur Westtrasse im Internet nachlesbar:

Nachteile

- Nähe zur bestehenden Wohnbebauung
- Haltestelle „am Fischmarkt“ wird von den Linien 4, 13 und 17 nicht mehr bedient

→ **der kürzeste Zugang zur Altstadt ist von Nordseite der Fischmarkt!!!!**

(Hinweis: Radien sind gleich groß)




2. Altstadtkunden werden „weggeleitet“

- nach Abriss des Eisernen Steges werden die Fußgänger einen nicht geringen Umweg realisieren müssen**
 - gilt für alle Bewohner östlich des Eisernen Steges**
 - alle Besucher, die den Oberen Wöhrd als Kurzparkzone östlich Eiserner Steg (z.B. in der Lieblstraße) nutzen**
 - alle Besucher, die auf dem Dultplatz (auch Bewohner im Norden von Regensburg und nördliche Gemeinden) parken und auch in der Altstadt nicht nur Einkaufen, sondern auch arbeiten**
 - alle Schüler die zu Fuß in die Schulen in die Stadt gehen**
 - alle Fußgänger der Steinernen Brücke während der Restaurierung der Steinernen Brücke bei Vollsperrung, was zeitweise unumgänglich ist -> also auch für alle Touristen**

Der Umweg beträgt ca. 0,5 km und wird ca. 10' betragen,
bzw. Hin + Rück fast 1 km und damit 20' (ohne Ampelzeiten)

Anmerkung: - besonders für „Dauerpendler“, die nicht im trockenen regensicheren Bus sitzen,
z.B. Schulkinder
- 10' Umweg bedeutet, dass die Leute schneller im DEZ per Fahrrad sind, als
zu Fuß in der Altstadt
- Kinder können nicht mehr sicher und Gefährdungsfrei in die Stadt gehen



Ich sehe für die Altstadt und für Stadtamhof bei dieser Variante nur Nachteile und keinen einzigen Vorteil. Es gibt starke Behinderungen im Einkauf für ältere Menschen, Menschen die auf dem Oberen Wörd wohnen oder pendeln und Menschen die mit dem Auto in die Altstadt fahren „Stau ist nicht verkaufsfördernd“

1. Angegebenen Kosten für Westvariante entsprechen nicht den realen gesamten Projektkosten



Hypothese

→ **Aussage Stadt: 13 Mio. € für Westvariante**

→ **Fragen:** - beinhalten diese 13 Mio. € folgende Positionen

- die Kosten der gesamten Planungen und Baubetreuungen
- das Abtragen des Eisernen Stegs und auch Schleifen der neu (2003/2004) und massiv ausgegossenen Brückenpfeiler im Wasser
- das Verlegen der Verkabelungen und Rohrleitungen innerhalb des Eisernen Stegs zur neuen Brücke
- das Verlegen neuer Kabel in der Strasse zur neuen Brücke
- die Errichtung der notwendigen Ampelanlagen und Fußgängerüberwege, Kameraanlagen
- die Errichtung evtl. neuer Bushaltestellen
- Verlegung der Kanalisationen
- Kosten und Baufortschrittverzug bei Archäologischen Funden und Ausgrabungen (auf beiden Seiten zu erwarten, auch Eiserner Steg)
- Schleifen der Bürgersteige Schopperplatz und Holzlande
- Umgestaltung Holzlande und Schopperplatz (Strassenverlegung)
- Entschädigungen und Rechtsverfahren ...weiter (Lärmschutz, Lichtschutz ...)

2. **Zusätzlichen** Betriebskosten der neuen Brücke sind (mir) unbekannt und werden von der Stadt nicht beziffert *1)

- Kosten für zusätzliche Beleuchtung im Jahr:
- Kosten für Ampelanlage/n im Jahr:
- Kosten für Straßenreinigung im Jahr:
- Kosten für Winterdienst auf der neuen Brücke + Oberer Wöhrd:
- Kosten für Hochwasserreinigungsdienst nach jedem kleinen Hochwasser!
(Fußwegunterführung)
- Zusätzliche Kosten bei einer evtl. Einbahnstraßenlösung in der Badstrasse für Müllabfuhr, Reinigungsmaßnahmen
- Brückenerhaltungsmaßnahmen
- Lärmschutzmaßnahme
- Gegenrechnung mit evtl. Kosten des ÖPNV fehlen

*1) Schriftliche Anfrage am 28.02.2005 zur Stadt bis jetzt keine Aussage zu **diesem** Thema. Weitere Frage im Planungsdialog – auch keine Aussagen, aber sehr oft die Aussagen, wie hoch die jährlichen Kosten für die Verlegung der Busse zur Nibelungenbrücke ist.

3. **Sicherheitsrisiko! - Feuerwehrzufahrt in Badstrasse** absolut verschlechtert und behindert, Vorschriften eingehalten?

4. **Feuerwehrzufahrt in Bauphase in Badstrasse** (Länge 2 Jahre?) von Schopperplatz **nicht möglich**

- zu beiden Punkten gibt es sicherlich Normen und Mindestanforderungen, fest steht aber auf jeden Fall, dass die Feuerwehrzufahrten schon heute auf dem oberen Wöhrd kritisch sind (siehe viele Schilder Halteverbot und Feuerwehrzufahrt) -> Die Rampe auf dem Schopperplatz wird diesen kritischen Punkt extrem verschlechtern bzw. evtl. werden die Vorgaben außer Kraft gesetzt.
- hierbei bitte auch beachten, dass die Feuerwehrzufahrten auch Rettungszufahrten **im Hochwasserfall** sind und bei diesem an der Kurve Badstrasse-Schopperplatz Stege aufgebaut sind und weiterhin die Badstrasse nicht von der Ost-Seite befahren werden kann!!!

5. Extreme Schädigung und Beeinträchtigung der Natur auf dem Oberen Wöhrd und auf der Seite Holzlande

- Lebensraum von seltenen, teilweise geschützten Tieren wie Eisvogel, Nattern, Schwarzspecht, Buntspechte, Eichelhäher, Biber
- **Unwiederbringlicher Eingriff** in Natur und Ruhe des Insel-Ensemble
- Erholungsgebiet und Wohngebiet vieler Menschen in Regensburg (Fußgänger, Läufer, Radfahrer, Kinder, ältere Menschen, ...)
- Ruhe und Geborgenheit sind nach dem Brückenbau für Anwohner und Erholungssuchende weg

6. Extremer und unwiederbringlicher Eingriff in das historische Stadtbild von Regensburg

- unsere Kinder werden - wie wir heute - über die Planungssünden der Vergangenheit nur bedauernd den Kopf schütteln. Wichtig dabei ist festzuhalten, dass es Bürger gab und gibt die diese Planungssünden nicht widerspruchslos hinnehmen und mit sachlicher Diskussion und Fakten versuchen, diesen Schaden von der Stadt abzuwenden.

Schade dabei ist, das die verantwortlichen Planer nicht neutral diese Punkte analysieren bzw. keine gründlichen Analysen vorlegen

- die Verantwortlichen werden hier nicht nur die Entscheider sein, sondern auch diejenigen, die die Entscheidungsgrundlage einseitig und nicht umfassend vorbereiten (siehe Historie dieser Brückenplanung, z.B. falsche Darstellungen (behindertengerechter Übergang , Vergleich mit Fußgängerbrücken, fehlende Informationen in Entscheidungstabellen)

- Die evtl. neue Brücke entsteht wegen **325 Metern** Fußweg zwischen Stadtamhof und Altstadt!!! Dies entspricht einer Verlegung einer „normalen Bushaltestelle“ um 325 Metern!!!

7. Aus dem Blickpunkt Stadtbild, Tourismus, Denkmalschutz gibt es keine schlechtere Variante



Blick vom Dom 2000 (Foto privat)

8. Lösung ist **NICHT WIRTSCHAFTLICH**

- Ausgaben von 13 Mio. € **und mehr** wegen einem Fußweg von 350 Metern ???
- Mehrausgaben für Unterhalt neue Strecke
- Mehraufwand für Umwege der Betroffenen
- Beeinträchtigung der Lebensqualität von 2 kompletten Wohngebieten und mehreren 100 Menschen

9. Evtl. liegen aus verschiedenen Gründen heute noch **nicht alle Informationen für eine weitere Vor- und Nachteile Betrachtung** vor. Aus dem Grund seien hier einige weitere **evtl. denkbare Möglichkeiten** genannt

- Gefahr der Veränderung der Verkehrsführung auf dem Oberen Wöhrd und Holzlande z.B. Änderung Vorfahrt und dadurch Gefährdung des bisherigen Verkehrs für Autos, Fahrradfahrer, Kinder usw.!
- Evtl. Errichtung von Bushaltestellen auf dem Oberen Wöhrd an unübersichtliches Stellen oder direkt vor Wohngebäuden
- Evtl. Ausweitung der bisher genannten 300 Busse in beide Richtungen auf mehr Busse! *1)
- Ausweitung von den bisher genannten 300 Busse in beide Richtungen auf den motorisierten Individualverkehrs wie z.B. Taxis
-> Taxis gehören ebenfalls zum motIV und gehören theoretisch schon heute nicht auf die Steinerne Brücke *1)
- Evtl. **Einbahnstraßenlösungen in der Badstrasse?**
- Evtl. Ausweitung auf besondere Ereignisse z.B. Sonderbusse Dult, ..
- Evtl. Kameraüberwachung auf Holzlande und Schopperplatz Seite

*1) Schriftliche Anfrage am 28.02.2005 zur Stadt bis jetzt kein Bestätigung, dass nicht mehr als 300 Busse geplant sind, ebenfalls keine **genaue** Aussage zum Thema Taxi. Es scheint aber so, als ob die Taxis möglich sind.

➔ Ich **bitte** hiermit die VERANTWORTLICHEN Planer, alle relevanten Details in die Diskussion und Planungen einfließen zu lassen.

10. Motorbootanlegestelle muss verlegt werden und Gefährdung beim Anlegen / Wasserwacht

11. Entspricht nicht den bisherigen Bürgerbeteiligungen

Wunsch war und ist:

- nur Fußgänger und Radbrücke
- keine zusätzliche Autobrücke
- Eisernen Steg erhalten
- Evtl. Eisernen Steg in Richtung Osten

Stadtumsetzung:

- Bus-, Fußgänger, Radbrücke
- Eiserner Steg geschliffen
- Brücke in Richtung Westen gelegt

„Brücken als Markenzeichen“

Scan Foto Eiserner Steg

Erlaubnis zur Veröffentlichung
wurde noch nicht eingeholt .

Scan Foto Eiserner Steg

Erlaubnis zur Veröffentlichung
wurde noch nicht eingeholt .

Möchte die Stadt wirklich die teilweise Zerstörung des Eisernen Steges nach dem Krieg heute fortsetzen oder lohnt es sich nicht darüber nachzudenken, den Wiederaufbau für eine Bereicherung des Altstadtbildes in weiterer Zukunft zu planen?

Foto: Hans Gerhard Evers
Eiserner Steg, 1935. Der Übergang wurde 1902 als pfeilerlose Fußgängerbrücke über die Donau errichtet. Dieser beeindruckende Ingenieurbau der Jahrhundertwende wurde gegen Ende des Zweiten Weltkrieges gesprengt.
[Quelle: Angerer/Weigl: „Schaulust“]

Einige (nicht umfassende) Anmerkungen:

- Im Planungsdialog wurde mehrfach von den Verantwortlichen der Stadt herausgestellt, dass verkehrstechnisch nur die Steinernen Brücke ideal ist! Dies ist für alle Diskussionsteilnehmer nachvollziehbar. Alle anderen Lösungen bedeuten eine Verschlechterung der Verkehrssituation. Auch dies ist leicht verständlich.

ABER für **mich** ist nicht nachvollziehbar, dass auf den Internetseiten der Stadt folgendes steht:

- ▶ Westtrasse – Neubau Eiserner Steg
- ▶ Osttrasse – Maffeistraße/Am Gries
- ▶ Tunnellösung
- ▶ Umweg Nibelungenbrücke

Status Internet: 05.04.2005

Obwohl alle Lösungen einen Umweg bedeuten, bekommt einzig die Variante Nibelungenbrücke (Bürgertrasse) den Vorsatz **UMWEG!**

Da alle 4 Lösungen ein Umweg bedeuten, müsste verbessert werden

Umweg Neubau Eiserner Steg
Umweg Osttrasse- Maffeistraße / Am Gries
Umweg Tunnellösung
Umweg Nibelungenbrücke

Da diese Beschreibung nicht zielführend, aber richtig wäre

Vorschlag

Nibelungenbrücke Sofort und billig

Tunnel

Teuerste aber **zukunftssträchtigste** und für Mensch, Natur und Stadtbild beste Variante

Osttrasse

Teuer und Stadtbild konform mit Einschnitten für **Mensch und Natur**

Westtrasse

Zweitteuerste, **schlechteste** technische Lösung mit **starken Auswirkung** auf Stadtbild, **Mensch und Natur**

- Es wurden in den Ausführungen der Stadt Brückenbeispiele genannt, wie man sich z.B. die neue Westtrasse vorstellen kann und auch schöne Brücken gebaut werden können. Hier wurde der filigrane Fußgänger- und Radfahrersteg genannt und die neue Altstadtbrücke in Görlitz. Obwohl der Einwand geäußert wurde, daß diese Brücken nicht mit der Westtrasse vergleichbar sind, steht im Protokoll: "Neue Fussgänger-, Radfahrer- und **Buss**brücke Görlitz." ==> **über diese Altstadtbrücke fährt kein einziger Bus -> Bitte Protokoll berichtigen!!**

Quellen der Skizzen und Fotos:

- Planungsdialog Steinerne Brücke Regensburg 2005
- Fotos privat

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit