

Aktionsbündnis für eine neue, altstadtnahe Donaubrücke

- Aktionsgemeinschaft Altstadt e.V.
- Bayerischer Hotel- und Gaststättenverband e.V.
- Industrie- und Handelskammer Regensburg
- Landesverband des bayerischen Einzelhandels e.V.
- Stadtmarketing Regensburg GmbH
- Werbegemeinschaft Regensburg e.V.

Die Mitglieder des Donuanlieger e.V. fordern bei Sperrung der Steinernen Brücke den Verzicht auf einen Brückenneubau. Aus unserer Sicht hätte das gravierende Nachteile für die Stadt Regensburg und deren Umland:

1. Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit der Altstadt

- Der heute vorhandene und von Bewohnern wie Besuchern geschätzte lebendige Charakter der Regensburger Altstadt ist geprägt und bedingt durch die Mischung verschiedener attraktiver Nutzungen und der Überlagerung einer Vielzahl von Funktionen:
In der Altstadt wohnen 12.500 Personen und sind über 20.000 Personen beschäftigt. Die Altstadt ist Einkaufsort (600 Einzelhandelsgeschäfte), Standort für Freie Berufe (z.B. 162 Ärzte, 19 Apotheken, 92 Rechtsanwälte, 17 Steuerberater), einer Vielzahl privater Dienstleister (22 Banken, 28 Versicherungen, 144 Gaststätten, 36 Bäcker, 13 Metzger, 50 Friseure), Ämter, Behörden, Schulen, zentraler Kultureinrichtungen und Magnet für viele auswärtige Besucher und Touristen.
- Die Altstadt hat durch die lebendige Mischung von Wohnen, Versorgung, Dienstleistung und Erlebnis in Kombination mit der gut erhaltenen und hochwertig sanierten historischen Bausubstanz ein einmaliges Flair. Die Altstadt ist der Imageträger für die (ganze) Stadt Regensburg.
- Die Nutzungsvielfalt der Altstadt darf nicht weiter geschwächt werden, vielmehr muss alles unternommen werden, um die Multifunktionalität zu erhalten. Jede der genannten Nutzungen erfordert die gute Erreichbarkeit der Altstadt mit allen Verkehrsmitteln.
- Da die Erreichbarkeit der Altstadt mit dem Auto aufgrund der historisch gewachsenen und kleinteiligen Struktur eingeschränkt ist, spielt die ÖPNV-Erreichbarkeit sowohl für die Bewohner, für die dort Beschäftigten als auch für die Besucher und Kunden eine so wichtige Rolle wie bei keinem anderen Standort in Regensburg.
- Vor allem der Einzelhandel in der Altstadt konkurriert in ganz besonderem Maße mit anderen Standorten. Es besteht große Gefahr, dass jede noch so kleine vom Besucher und Kunden als Verschlechterung empfundene Erreichbarkeit der Altstadt das Verlangen verstärkt, die leichter erreichbaren Einkaufs- und Dienstleistungszentren zu besuchen.
- Wenn im Altstadt-Einzelhandel z.B. nur ein 1%iger Umsatzrückgang eintritt (bei Sperrung der Steinernen Brücke ohne Ersatzbrücke geht es, wie Erfahrungen mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Vergangenheit zeigen, wahrscheinlich um mehr), hat dies für die Altstadtgeschäfte 3 Mio. EUR weniger Umsatz pro Jahr zur Folge.
- Viele der in der Altstadt ansässigen Einzelhandelsbetriebe sind „Grenzbetriebe“, bei denen selbst geringste Umsatzeinbußen zu einer Existenzgefährdung

führen. Dies gefährdet viele Arbeitsplätze. Der Trend zur Verlagerung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben aus der Altstadt wird verstärkt.

- Der Erhalt der alten, teilweise denkmalgeschützten Bausubstanz setzt deren rentable Nutzung voraus. Somit ist der Erhalt, besser noch die Verbesserung der Erreichbarkeit ein wichtiger Beitrag zum Denkmalschutz.

2. Auswirkungen auf die Attraktivität des ÖPNV

- Bei einem Verzicht auf eine Ersatzbrücke, wie von den Mitgliedern des Donauanlieger e.V. gefordert, müssten vier Buslinien (4, 12, 13 und 17) über die Nibelungenbrücke umgeleitet werden, was mit erheblichen Umwegen und Auswirkungen auf das gesamte ÖPNV-System verbunden ist: Ließe man die Zahl der Busse gleich, würden sich die Taktzeiten verlängern, alternativ müsste man mehr Busse einsetzen, was zu entsprechenden Mehrkosten und Erhöhung der Fahrpreise führen würde. Das trifft nicht nur die Regensburger Bevölkerung im Stadtnorden und die (nördlichen) Umlandgemeinden, sondern die Bus-Nutzer im ganzen Einzugsgebiet des RVV.
- Bei Führung der Busse über die Nibelungenbrücke kommt es zu Fahrzeitverlängerungen in die Altstadt zwischen 5 und 15 Minuten und damit zu einem klaren Nachteil gegenüber dem Auto. Nach Erfahrungen der Regensburger Verkehrsbetriebe haben bereits geringfügige Fahrzeitverlängerungen erhebliche Negativ-Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen.
- Bei Wegfall der Steinernen Brücke und Verzicht auf eine Ersatzbrücke stünde den Bussen nur noch die Nibelungenbrücke zur Verfügung. Der drohende Verkehrsinfarkt würde auch für den ÖPNV zur greifbaren Realität: So führte der Unfall im Pfaffensteiner Tunnel im März 2005 zu einem Verkehrschaos in der ganzen Stadt, wovon auch die Busse des RVV betroffen waren.

3. Ökonomische Auswirkungen

- Bei einem Verzicht auf eine Ersatzbrücke rechnet der RVV mit einer Erhöhung der Betriebskosten (aufgrund längerer Fahrstrecken) um 500.000 EUR und Einnahmeverlusten (aufgrund unattraktiver Fahrstrecken) in Höhe von 200.000 EUR.
- Die Kosten für einen Brückenneubau werden, je nach Variante, auf 8 bzw. 13 Mio. EUR geschätzt. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht "rechnet" sich eine Ersatzbrücke somit nach 11,5 Jahren bzw. 18,5 Jahren, wobei die Lebensdauer einer Brücke mit "mindestens 70 Jahren" angenommen wird.
- Der Vorteil einer Ersatzbrücke wird noch größer, wenn, wie der Stadt Regensburg in Aussicht gestellt wurde, ein Zuschuß seitens des Freistaates Bayern gewährt wird.
- Noch nicht berücksichtigt sind bei diesen Überlegungen die gesamtwirtschaftlichen Kosten in Form längerer Fahr- und Taktzeiten für die ÖPNV-Nutzer. Rund 6.000 Personen werden täglich von den über die Steinernen Brücke laufenden vier Buslinien befördert. Bei einer Fahrzeitverlängerung von nur 5 Minuten summiert sich dies allein auf 500 Stunden Zeitverlust pro Tag für diesen Kreis der ÖPNV-Nutzer.
- Mit der von den Mitgliedern des Donauanlieger e.V. ins Spiel gebrachten "Tunnel-Lösung" wird indirekt die Notwendigkeit einer Ersatztrasse für die Steinernen Brücke eingeräumt. Sie würde allerdings 30 Mio. EUR kosten und könnte weder von Fußgängern noch Radfahrern genützt werden!

4. Ökologische Auswirkungen

- Eine Führung der Buslinien auf der Umwegtrasse Nibelungenbrücke führt zu Bus-Mehrkilometern mit entsprechend höherem Schadstoffausstoß. Deswegen ist eine Ersatzbrücke auch aus ökologischer Sicht besser.
- Von der Bus-Umwegtrasse über die Nibelungenbrücke wären vor allem die Thundorferstraße (Belastung steigt von 649 auf 934 Busse täglich) und die Wöhrdstraße (Belastung steigt von 248 auf 533 Busse täglich) betroffen. Zum Vergleich: Derzeit fahren über den nördlichen Teil der Nibelungenbrücke insgesamt täglich 884 Busse.
- In Anbetracht der aktuellen Diskussion über die Feinstaubbelastung in unserer Stadt ist es fragwürdig, ob die Umleitung durch die Wohngebiete Südliche Altstadt und Unterer Wöhrd der dort lebenden Bevölkerung als Lösung zuzumuten ist – noch dazu unter der irreführenden Bezeichnung „Bürgertrasse“.

5. Fazit

Unter allen Aspekten (Ökonomie, insbesondere Kosten-Nutzen-Rechnung, Umweltbelastung, Verkehrsbelastung, Denkmalschutz) ist eine Ersatzbrücke für die Steinerne Brücke die bessere Lösung, die von dem Donauanlieger e.V. (irreführend) als „Bürgertrasse“ bezeichneten Bus-Umleitungen über die Nibelungenbrücke die schlechtere Lösung.

Kontakt:

Aktionsbündnis für eine neue, altstadtnahe Donaubrücke
c/o IHK Regensburg
Herr Dr. Reinhard Rieger
D.-Martin-Luther-Str. 1
93047 Regensburg
Tel.: 0941/5694-217
Fax: 0941/5694-289
rieger@regensburg.ihk.de