

Stadtratsbeschluss zum Zwischenbericht "Ersatztrasse für die Steinerne Brücke"

Drucksachennummer: 04 04/0054-61
Berichterstattung: Leiter Bereich Planung Rudolf Saule
Zuständiges D/R/Amt: Stadtplanungsamt
Tagesordnungspunkt: .
Beschlussvorlage für Ausschuß für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen
zur öffentlichen Sitzung am 21.09.04

Gegenstand:

"Ersatztrasse Steinerne Brücke" - Zwischenbericht -

- ▶ **Beschlussvorschlag**
- ▶ **Sachverhalt**
- ▶ **Hintergrund**
- ▶ **Osttrasse: Maffeistraße / Am Gries**
- ▶ **Westtrasse: Brunngleite / Schopperplatz**
- ▶ **Weiteres Vorgehen**

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

Beschlußvorschlag:

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt nur noch je eine Trassenalternative im Westen und im Osten weiterzuverfolgen, der Bürgerschaft vorzustellen und über das Ergebnis dem Stadtrat erneut zu berichten.

Sachverhalt:

Errichtung einer Ersatztrasse für den öffentlichen Personennahverkehr - "Ersatztrasse Steinerne Brücke" - - Zwischenbericht -

Hintergrund

Im Vorfeld der Befassung des Regionalausschusses des Landesdenkmalrates mit den möglichen Ersatztrassenlösungen und der Beteiligung der Bürger im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung informiert dieser Zwischenbericht über den derzeitigen Planungsstand.

Im zurückliegenden Planungsprozess fanden Fachstellengespräche mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg, dem Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg, dem Landesamt für Denkmalpflege und städtischen Dienststellen statt. Entsprechende Stellungnahmen liegen vor.

Zudem wird sich der Regionalausschuss des Landesdenkmalrates noch im Herbst bei einem Ortstermin mit den Planungen befassen.

Mit der Regierung der Oberpfalz fanden und finden derzeit noch Gespräche zur Abklärung der Zuschussfrage statt.

Es ist beabsichtigt, die Planungen einschließlich der dazugehörigen städtebaulichen Modelle, noch in diesem Jahr den Bürgern vorzustellen.

Am 01.04.2003 beschloss der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen, als Ersatzlösung für den Busverkehr über die denkmalgeschützte und instandsetzungsbedürftige Steinerne Brücke alternative Trassen zur Donauüberquerung ausschließlich für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs zu untersuchen. Die neue Brücke soll auch von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

Dies ist Voraussetzung, dass die Steinerne Brücke grundlegend und denkmalgerecht instandgesetzt werden kann. Nach erfolgter Sanierung stünde

das mittelalterliche Brückenbauwerk dann nur noch dem Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung.

Die Sperrung der Steinernen Brücke, als derzeit wichtige ÖPNV-Trasse über die Donau, macht den Neubau einer altstadtnahen und adäquaten Ersatzbrücke für den öffentlichen Personennahverkehr unerlässlich.

Nach den ersten detaillierten Untersuchungen kommen nach derzeitigem Planungsstand als ÖV-Ersatztrassen von den ursprünglich 5 untersuchten Trassenvarianten nur mehr folgende in Frage:

- Osttrasse: Brückenneubau in Verlängerung der Maffeistraße mit hochwasserfreier Lage (alt: ► **Variante 2**)
- Westtrasse: Ersatz des Eisernen Steges durch eine neue Brücke. Dadurch entfielen mittelfristig der Neubau des Eisernen Steges (alt: ► **Variante 5**).

Die ► **Variante 1** (Neubau Grieser Steg) wurde bereits in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 01.04.2003 als nicht realisierbar ausgeschlossen.

Die frühere ► **Variante 3** mit ihrem teilweisen Verlauf auf dem bestehenden Betriebsweg der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung am Nordrand des "Grieser Spitz" muss nach vertieften Untersuchungen ausgeschlossen werden. Die sich aus einer gemeinsamen Nutzung des Betriebsweges ergebenden Konflikte würden die Funktion der hier vorhandenen Schiffsanlegestelle zu stark beeinträchtigen:

Zum einen würden die für den Linienbusverkehr erforderlichen Absturzsicherungen mit den Be- und Entladevorgängen der Schiffe kollidieren, zum anderen hätten neben der Bustrasse weiterhin erhebliche Flächen für den freien Zugang zu den Schiffen vorgehalten werden müssen. Da darüber hinaus diese gewässernahe Variante nicht hochwasserfrei zu realisieren gewesen wäre, wird diese Variante nicht weiterverfolgt.

Ähnliches gilt für die frühere ► **Variante 4**. Bei dieser Trasse war ebenfalls eine Führung auf dem Betriebsweg angedacht. Im weiteren Verlauf wäre die Trasse bis an das östliche Ende des "Grieser Spitz" geführt worden. Von dieser exponierten Lage - an der Mündung des Regens in die Donau - wäre ein Brückenschlag zum Unteren Wöhrd erforderlich gewesen. Über einen neu zu bauenden Straßenabschnitt bzw. öffentlichen Platz in zentraler Lage des Unteren Wöhrds war die Anbindung der Bustrasse an die Wöhrdstraße vorgesehen.

Selbst bei Verzicht auf die Bündelung mit dem Betriebsweg der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung entlang der Schiffsanlegestelle und einer vom Gewässer abgerückten Lage kann diese Trasse nicht zur Realisierung vorgeschlagen werden:

Durch die Führung der Trasse zum östlichsten Teil des "Grieser Spitz" werden massiven Eingriffe in den Hochwasserabflussquerschnitt durch die erforderlichen Rampen unvermeidbar. Die Trasse selbst wäre häufig von Hochwasserereignissen betroffen. Im Vergleich zu der weiter westlichen Variante 2 stellt sich sowohl die Kombination mit dem zukünftigen Hochwasserschutz als auch mit einem künftigen Brückenschlag von der Holzgartenstraße her kommend problematisch dar. Die Variante 4 sollte nicht weiterverfolgt werden.

*An dieser Stelle wurde dem Stadtrat eine Powerpoint-Präsentation zur "Lage der jeweiligen Baumaßnahmen" vorgestellt, in der die Planungen vom 1. April 2004 (► **Anlagen zur seinerzeitigen Beschlussvorlage**) nochmals gezeigt und den Planungen der vorliegenden Beschlussvorlage (► **Anlagen dieses Dokuments**) gegenübergestellt wurde. Aus technischen Gründen vergleichen Sie die Entwicklung bitte anhand der zum Download bereitstehenden Anlagen-Dokumente.*

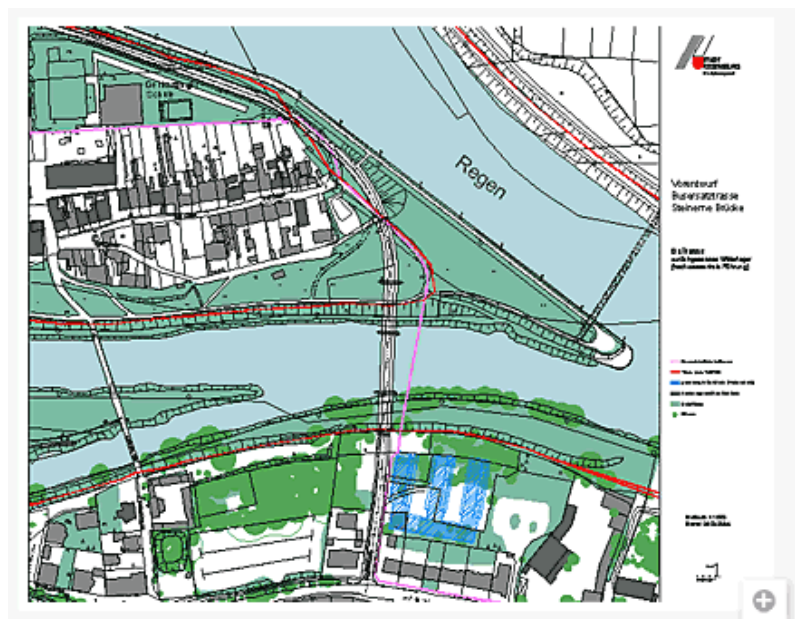


Trassenvarianten Ost und West 2004

Osttrasse: Maffeistraße / Am Gries

Kurzbeschreibung der Maßnahme / Trassenverlauf

Die Bustrasse wird bei dieser Variante von der Gräßlstraße kommend durch die Grünanlage entlang eines vorhandenen Weges geführt, der bereits heute gegenüber dem Betriebsweg entlang dem Regen durch eine Böschung abgehoben ist. Dies kann ausgenutzt werden, um letztlich eine weitgehend vor Hochwasser geschützte Führung zu ermöglichen. Kombinierte Lärmschutz- und Anbaumöglichkeiten in Verbindung mit dem zukünftigen Hochwasserschutz für Stadthof sind gegeben. Höhenunterschiede lassen sich bei Realisierung dieser Variante ohne technische Schwierigkeiten überbrücken. Über ein neu zu erstellendes Brückenbauwerk, welches als Vorlandbrücke die Grünanlage und als Flussbrücke die Donau quert, wird die Maffeistraße am Unteren Wöhrd erreicht. Die Brücken- bzw. Fahrbahnbreite lässt das Begegnen von Linienbussen zu. Die ÖV-Ersatztrasse wird an der Einmündung zur Wöhrdstraße an das bestehende Straßennetz angebunden.



Planskizze Osttrasse: Maffeistraße / Am Gries



Fotos Osttrasse: Maffeistraße / Am Gries

Die Osttrasse ist damit aus technischer Sicht günstig zu bewerten: Der erforderliche Umweg im Vergleich zur Route über die Steinernen Brücke ist gering. Die Bedienung des Stadtteils Stadtamhof bleibt im Wesentlichen erhalten. In Verbindung mit dem für Stadtamhof zu errichtenden Hochwasserschutz ist die Variante funktional und hochwasserabflusstechnisch vorteilhaft. Weitere Impulse für das städtebauliche Umfeld lassen sich allerdings nur langfristig ableiten: Eine Kombination mit der im Bebauungsplan zur Holzgartenstraße vorgesehene Brücke über die Regenmündung ist möglich.

Die Variante 2 bringt allerdings für die Grünanlage mit ihrer Naherholungs- und Freizeitfunktion Beeinträchtigungen und Eingriffe mit sich, die insgesamt gravierender einzustufen sind als z.B. bei der Westtrasse (Zerschneidung der Grünanlage, Anzahl der betroffenen Bäume)

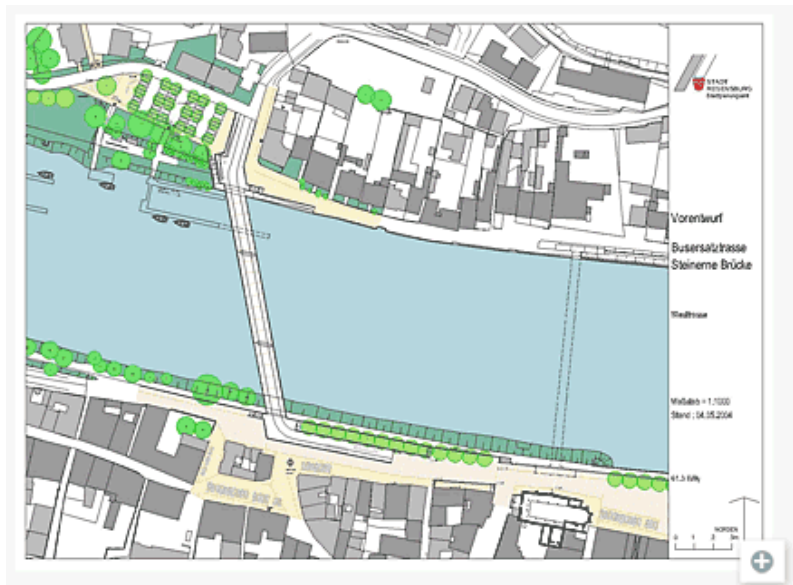
Variante 2 sollte trotz dieser Nachteile für die Grünanlage "Grieser Spitz" weiterverfolgt werden. Sie stellt eine realistische Möglichkeit dar, eine Ersatztrasse zur Steinernen Brücke zu erstellen.

- ▶ Anlage 2a. Plan Osttrasse
- ▶ Anlage 2b. Modellfotos Osttrasse

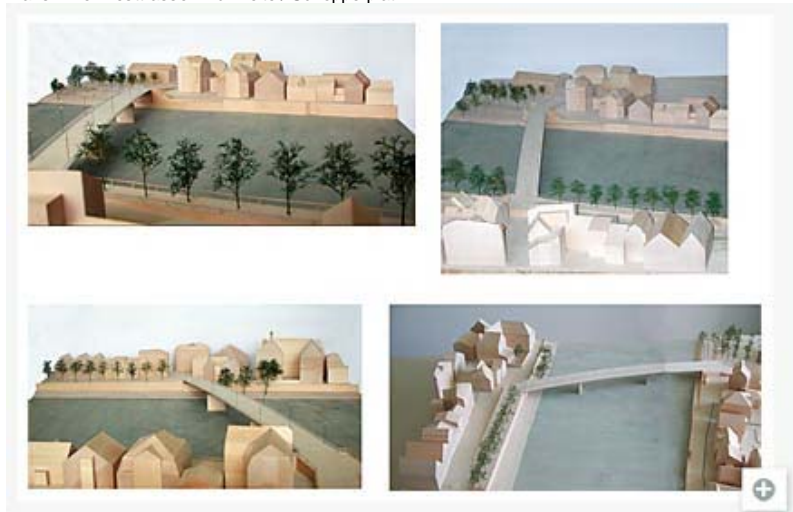
Westtrasse: Brunngleite / Schopperplatz

Kurzbeschreibung der Maßnahme / Trassenverlauf

Die Trasse liegt im Bereich der westlichen Altstadt. Sie ist die kürzeste Verbindung für die Busse von Norden her kommend in Richtung Arnulfplatz, den die meisten der Linien zum Ziel haben. Zusätzliche Fahrgastpotentiale lassen sich im westlichen Bereich des Oberen Wöhrds erschließen, wo bislang sowohl Freizeiteinrichtungen, Wohnbebauung als auch die dort vorhandene Parkierungseinrichtung nur selten von Linienbussen angefahren werden.



Planskizze Weststrasse: Brunnleite / Schopperplatz



Fotos Weststrasse: Brunnleite / Schopperplatz

Die Trasse überspannt die Donau vom Schopperplatz zur Brunnleite / Holzlände wegen den erforderlichen Rampenlängen nicht ganz rechtwinklig. An der Brunnleite zweigt eine Rampe in östliche Richtung ab und erreicht mit einer Längsneigung von ca. 5 % das Niveau der Holzlände. Im Bereich des Schopperplatzes beträgt die Rampenneigung auf ein kurzes Teilstück ca. 7,6 %. Auf dem Brückenbauwerk können sich Busse unter Mitbenutzung der Gehwegbereiche bei verminderter Geschwindigkeit (= 30 km/h) - wie heute auf der Steinernen Brücke - im Gegenverkehr begegnen.

Die ÖPNV-Verbindung über die neue Brücke nahe der bestehenden Trasse des Eisernen Steges liegt in der Fortführung der Verbindung Oberpfalzbrücke/Pfaffensteiner Steg. Von wesentlicher städtebaulicher Bedeutung ist, dass die neue Brücke neben ihrer Funktion für den ÖPNV auch als Fuß- und Radwegbrücke genutzt werden kann und somit einen Ersatz für den Eisernen Steg darstellt. Dieser wird insbesondere von Radfahrern aufgrund seiner Treppenanlagen eher als Behinderung empfunden. Um die relativ steile Rampe auf der Nordseite der neuen Brücke behindertengerecht gestalten zu können, ist unmittelbar neben der befahrbaren, eine schmale rollstuhlgerechte Rampe mit flacherer Längsneigung vorgesehen.

Mit dem Abbruch des Eisernen Steges könnte die verkehrlich beengte Situation an der Einmündung Am Weinmarkt / Weißgerbergraben deutlich verbessert und die Führung einer künftigen Stadtbahn zwischen Am Weinmarkt und Arnulfplatz ermöglicht werden. Zudem kann damit eine grundlegende Aufwertung des städtischen Raumes und des Flussufers im Bereich der noch bestehenden Brückenwiderlager bewirkt werden:

Die Oswaldkirche wäre von der heute städtebaulich beengten Situation befreit und könnte ein gestalterisch angemessenes Umfeld erhalten.

Zur städtebaulichen Einbindung der Brücke und deren Rampen in das historische Stadtgefüge ist eine Neugestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes z. B. auch für den Schopperplatz, die Badstraße sowie das südliche Donauufer der westlichen Altstadt sinnvoll. Gerade in Kombination mit dem erforderlichen

Hochwasserschutz HW 100 ist die Einbindung des neuen Bauwerks stadtverträglich möglich.

Auch bei dieser Trassenführung sind Eingriffe in den Grünbestand der Uferbereiche zu erwarten, die allerdings weniger gravierend ausfallen als bei einer Führung der Linienbusse über den "Grieser Spitz".

Variante 5 sollte weiterverfolgt werden. Zwar stellt sie hohe Anforderungen an die städtebauliche Integration des neuen Brückenbauwerks, bietet aber zum anderen gute Entwicklungschancen für die westliche Altstadt und ersetzt mittelfristig den Eisernen Steg.

- ▶ [Anlage 3a. Plan Westtrasse](#)
- ▶ [Anlage 3b. Modellfotos Westtrasse](#)

Weiteres Vorgehen

Nach den vorab beschriebenen Abstimmungen mit städtischen und externen Behörden und der Festlegung der nun weiterzuverfolgenden Trassenvarianten ist vorgesehen die Bürgerschaft über den Planungsstand zu unterrichten. Im Rahmen einer Informationsveranstaltung soll Betroffenen und Interessierten die Notwendigkeit der Ersatztrasse und deren Zusammenhang mit der Sanierung und Verkehrsfreimachung der Steinernen Brücke dargelegt werden. Von entscheidender Bedeutung für die Realisierung der Maßnahme selbst wird letztlich der Ausgang der Gespräche mit dem Zuschussgeber sein.

Anlagen

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

- ▶ [2a. Plan Osttrasse \(575 KB\)](#)
- ▶ [2b. Modellfotos Osttrasse \(225 KB\)](#)
- ▶ [3a. Plan Westtrasse \(400 KB\)](#)
- ▶ [3b. Modellfotos Westtrasse \(431 KB\)](#)