

# Information zur Bürgertrasse zur Entlastung der Steinernen Brücke in Regensburg

Planungsdialog „Steinerne Brücke“ am 8./9. April 2005,  
Salzstadel, Kränchersaal, 93047 Regensburg

# Warum schlagen die Donauanlieger e.V. eine Bürgertrasse an Stelle einer Ersatzbrücke vor?

1. Verwendung vorhandener Ressourcen (Nibelungen- und Pfaffensteiner Brücke)
2. keine Investitionserfordernisse in einen Brückenneubau. Bei 8 bzw. 13 Mio EUR Herstellkosten sind bei 5% Zins ca. 400.000 / 650.000 EUR pro Jahr für Zinsen erforderlich zzgl. Tilgung und Unterhalt.
3. keine Eingriffe in Denkmalschutzbelange und Verletzung des Ensembleschutzes der Altstadt -> der Blick auf die Altstadt bleibt erhalten
4. keine Zerschneidung der Grün- und Erholungsgebiete
5. keine Beeinträchtigung des Schulbetriebs, der Schulwege oder Spielplätze
6. keine Zerstörung von Biotopen und Grünanlagen an Donauufern und Parkanlagen
7. minimale Fahrzeiterhöhungen durch geschickte Routenführung, denn die Teilstrecke über Stadtamhof / Steinerne Brücke (verkehrsberuhigt, 20 Km/h) wird durch eine Strecke mit Busspuren (Nibelungenbrücke) bzw. Busbeschleunigungsmaßnahmen (Luitpoldstr. / Landshuter Str.) ersetzt.
8. weitere Zeiteinsparungen durch zusätzliche Busbeschleunigungsmaßnahmen in der Frankenstrasse erzielbar - bis hin zum Gleichstand mit der bisherigen Streckenführung über die Steinerne Brücke

# Die Ausgangssituation – die Buslinien 4,12, 13 und 17 fahren über die Steinerne Brücke.

## Linie 4 Danziger Freiheit - Universität

- Gesamtlänge 12,3 km
- davon 4,4 km verkehrsberuhigt
- Fahrzeit 40 min
- Durchschnittsgeschwindigkeit 18.5 km/h

## Linie 12 Heitzenhofen - Hauptbahnhof

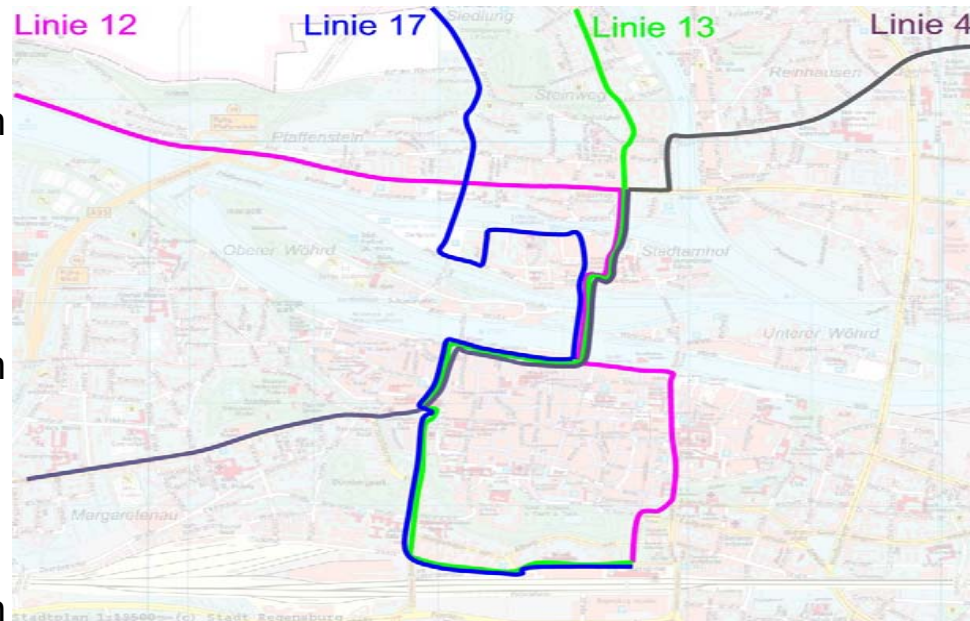
- Gesamtlänge 27,4 km
- davon 2,6 km verkehrsberuhigt
- Fahrzeit 56 min
- Durchschnittsgeschwindigkeit 29.3 km/h

## Linie 13 Hainsacker - Hauptbahnhof

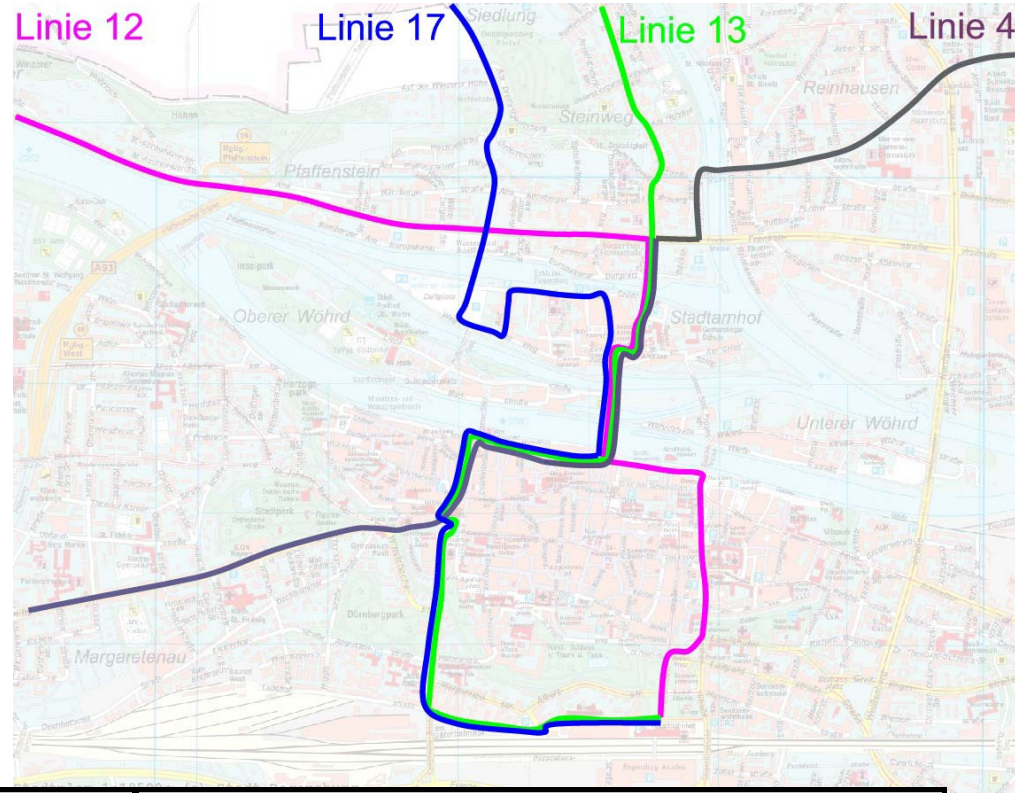
- Gesamtlänge 12,2 km
- davon 3 km verkehrsberuhigt
- Fahrzeit 30 min
- Durchschnittsgeschwindigkeit 24.4 km/h

## Linie 17 Regendorf - Hauptbahnhof

- Gesamtlänge 12,4 km
- davon 2,4 km verkehrsberuhigt
- Fahrzeit 40 min
- Durchschnittsgeschwindigkeit 18.6 km/h

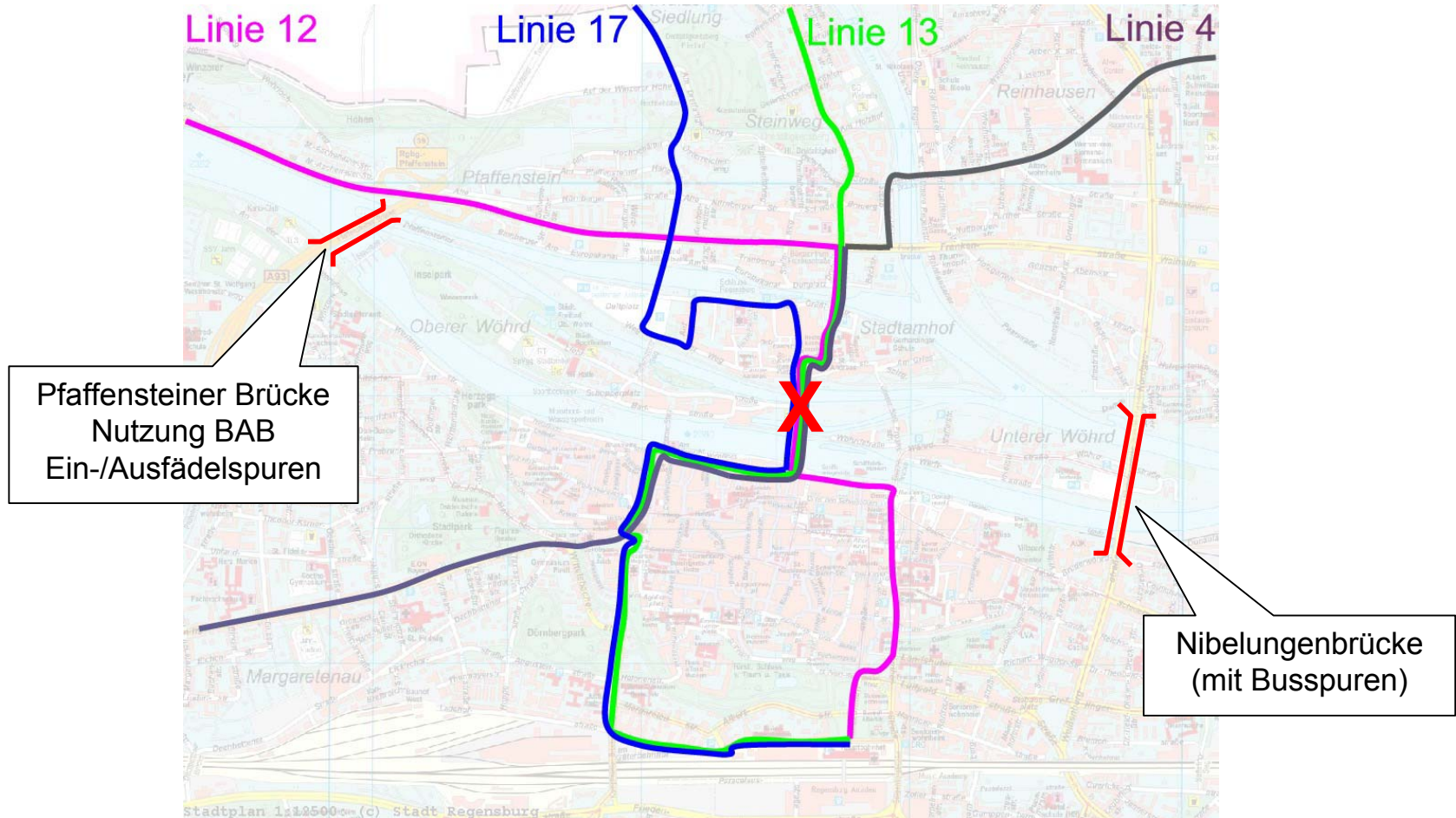


# Die Ausgangssituation – die Buslinien 4,12, 13 und 17 fahren über die Steinerne Brücke.



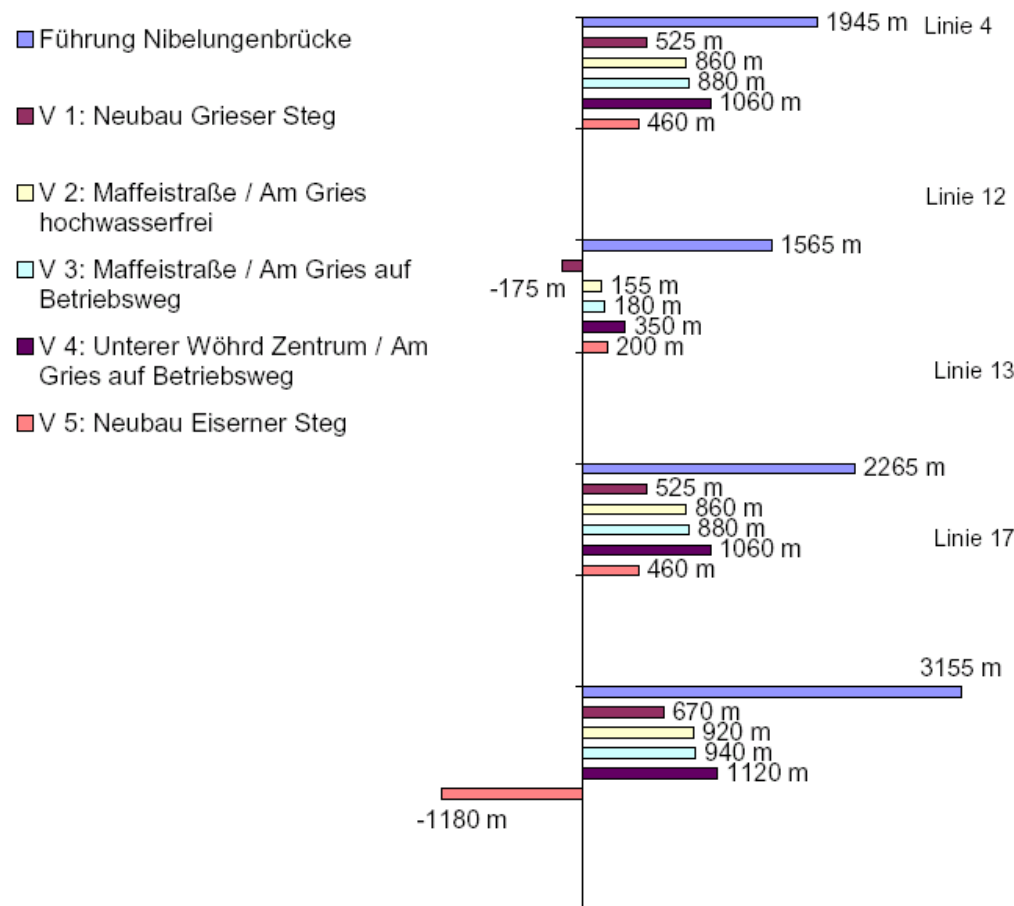
Linie	Ziel	pro Tag		jeweils für einfache Fahrt				
		Fahrten	Fahr- gäste	Gesamt- strecke (m)	davon Verkehr- beruhigt (m)	davon als Busspur/ Busbeschl- eunigungs- strecke	Gesamt- Fahrzeit (min)	Ø Geschw- indigkeit (Km/h)
Linie 4	Danziger Freiheit-Uni	103	947	12313	4375	0	40	18,5
Linie 12	Heitzenhofen-Hbf	34	428	27375	2600	0	56	29,3
Linie 13	Hainsacker-Hbf	101	1123	12175	3000	0	30	24,4
Linie 17	Regendorf-Hbf	42	397	12400	2400	0	40	18,6

Die Steinerne Brücke muß denkmalgerecht saniert werden und steht dann nicht mehr zur Verfügung. Stadtnah gibt es zwei weitere Donaubrücken:

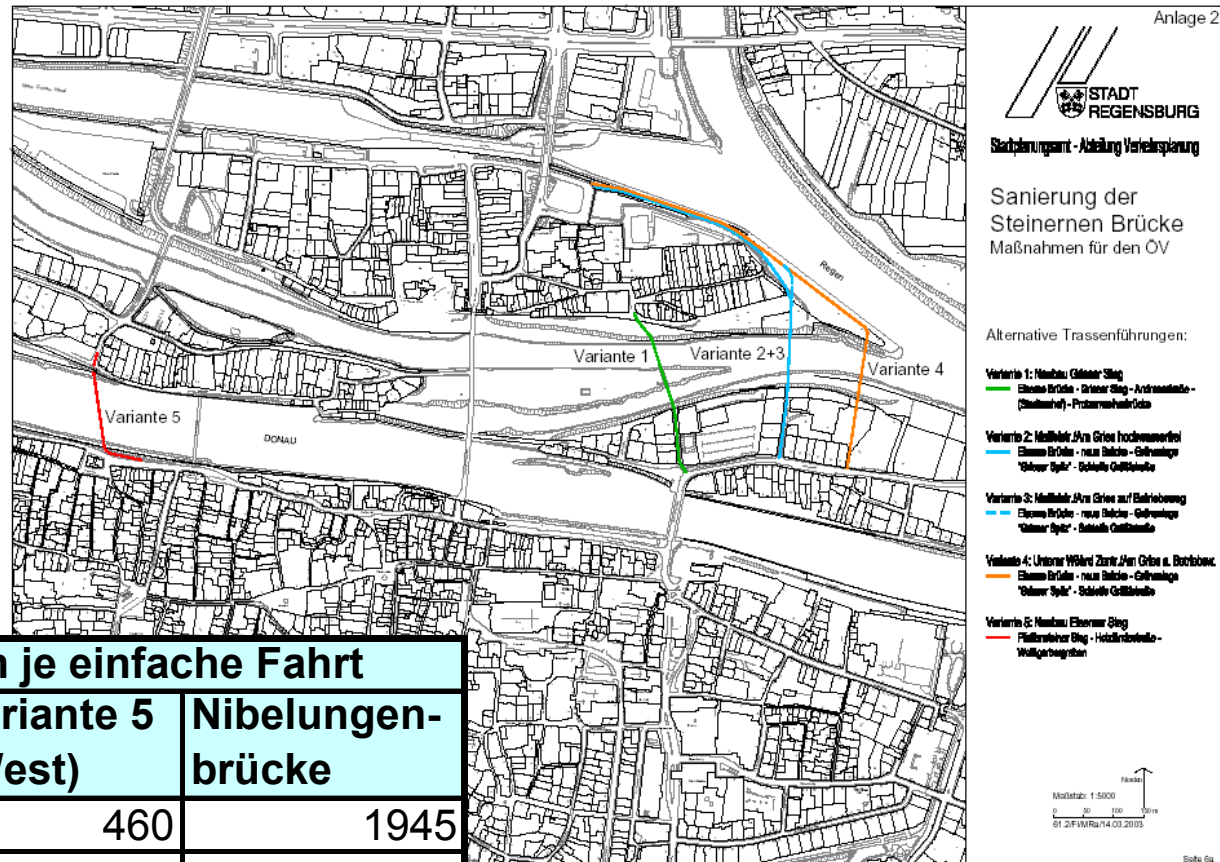


# Die Routenführung über die Nibelungenbrücke in der Stadtratsvorlage erfordert zu viele Umwege, da sie zu starr an den alten Streckenführungen über die Steinerne orientiert war

## Umwegfahrten in Metern

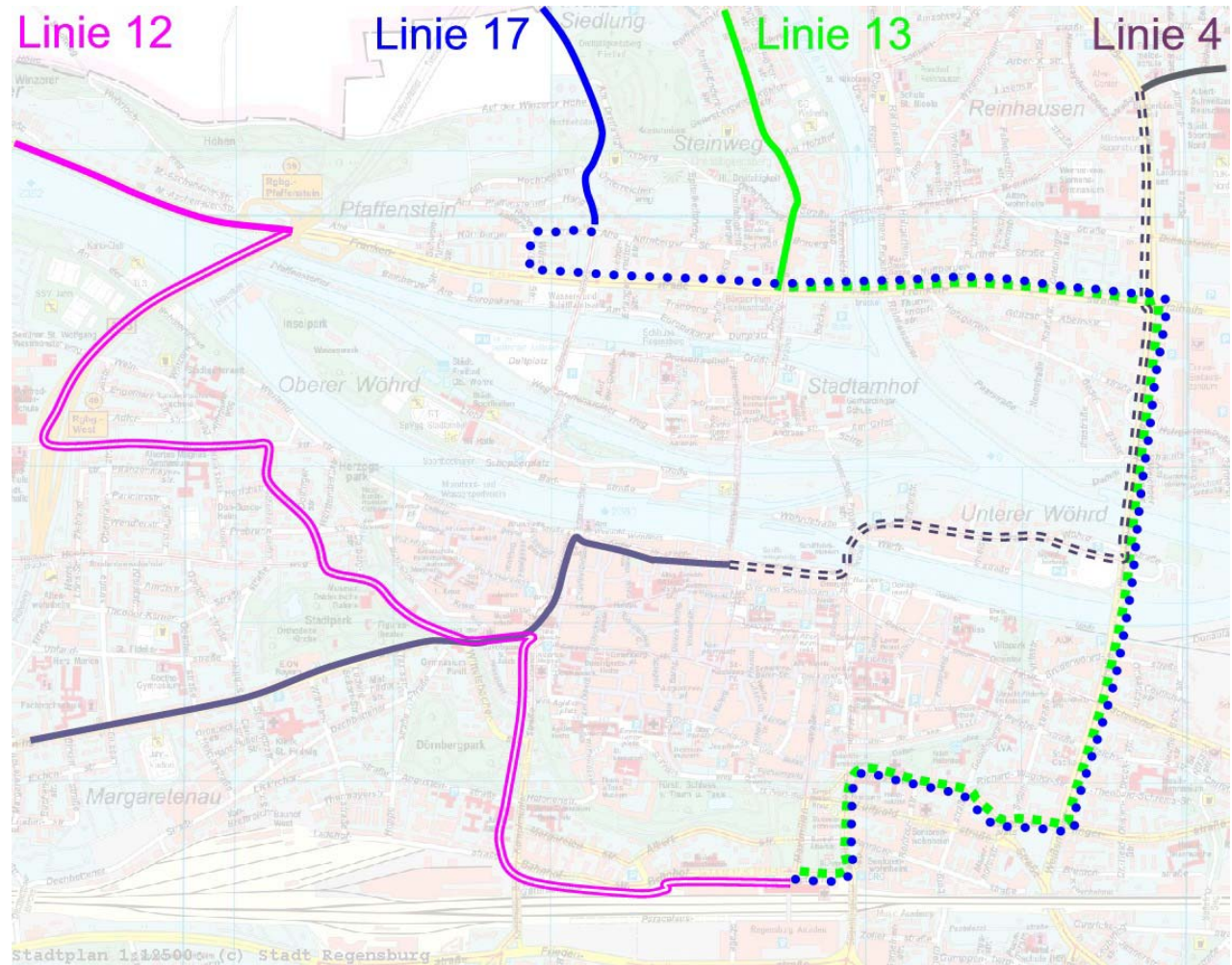


In der Stadtratsvorlage wurden 5 Varianten untersucht, von denen letzten Endes die West- und die Osttrasse (und eine Variante über die Nibelungenbrücke) übrig geblieben sind.



Linie	Anderung in m je einfache Fahrt		
	Variante 2 (Ost)	Variante 5 (West)	Nibelungen- brücke
Linie 4	860	460	1945
Linie 12	155	200	1565
Linie 13	860	460	2265
Linie 17	920	-1180	3155

# Die Donauanlieger e.V. haben eine alternative, optimierte Streckenführung unter Einbeziehung der Nibelungenbrücke UND der Pfaffensteiner Brücke entwickelt: die Bürgertrasse!



Im Detail wird folgende Linienführung vorgeschlagen, welche die vorhandenen Busspuren auf der Nibelungenbrücke und die Busbeschleunigung in der Landshuter/Luitpoldstr. nutzt:

#### Linie 4 Danziger Freiheit - Universität

- Wird zwischen Nordgaustrasse und Salzstadel über die Nibelungenbrücke und Wöhrdstrasse geleitet und kann die Busspuren der Nibelungenbrücke nutzen

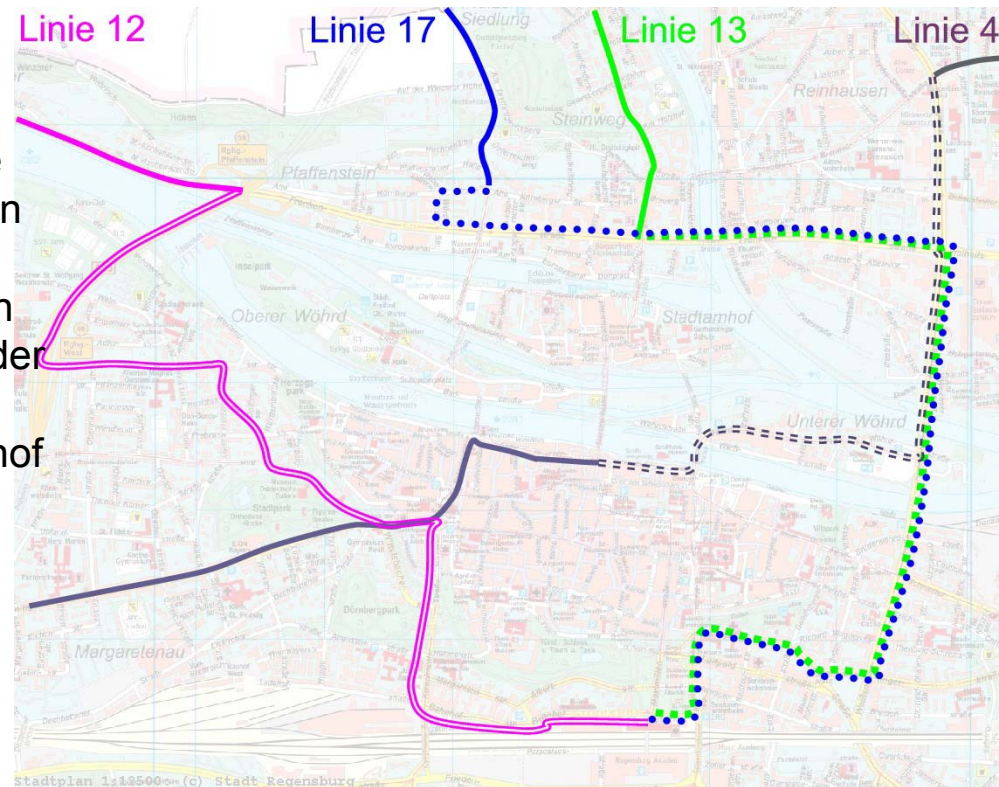
#### Linie 12 Heitzenhofen - Hauptbahnhof

- Wird ab der Anschlussstelle Pfaffenstein über den Stadtwesten (mit Abdeckung der Gymnasien wie bei den jetzt schon vorhandenen Fahrten) zum Hauptbahnhof geführt.

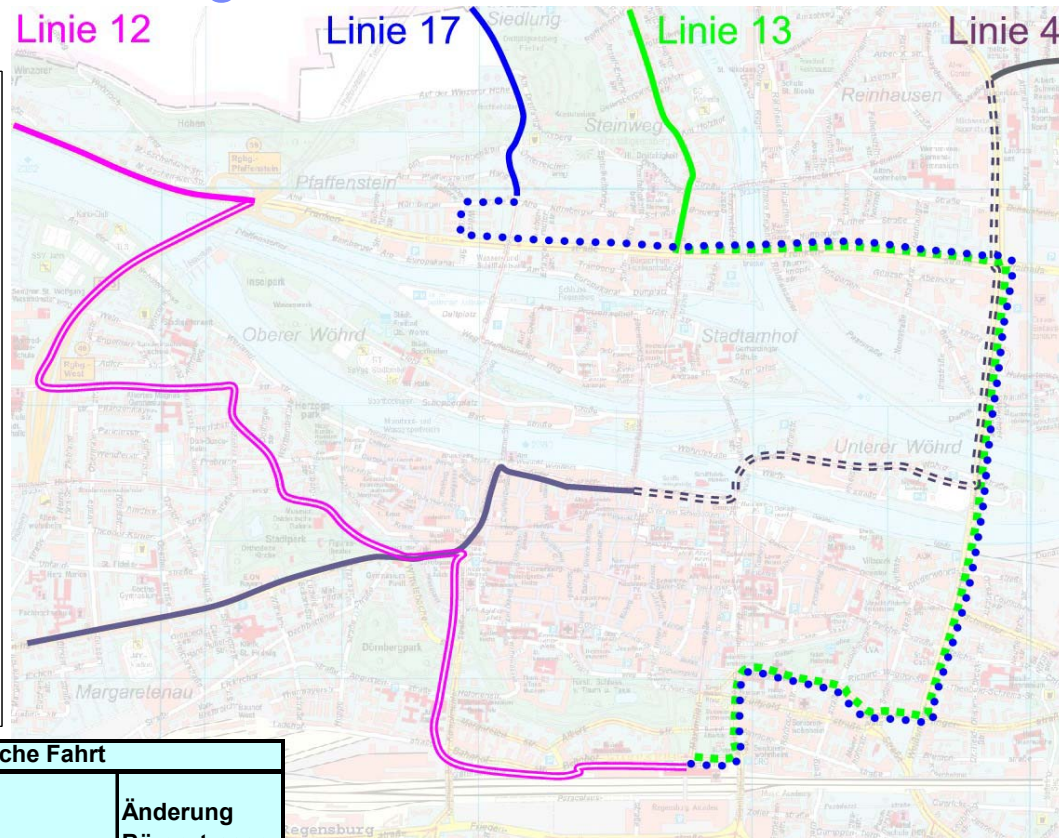
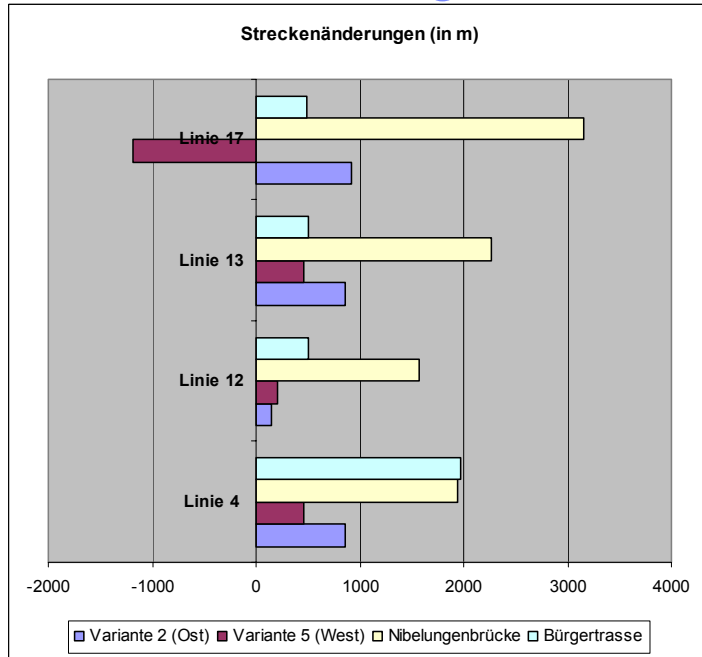
#### Linie 13 Hainsacker - Hauptbahnhof

#### Linie 17 Regendorf - Hauptbahnhof

- Werden über die Frankenstrasse, Nibelungenbrücke (Busspuren) und Landshuter/Luitpoldstrasse (Busbeschleunigung) geführt.

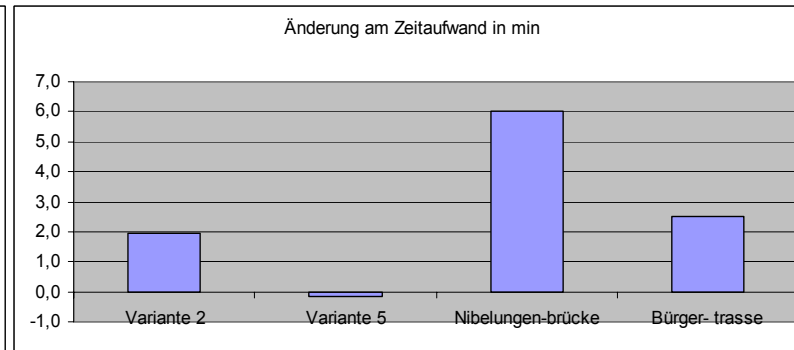
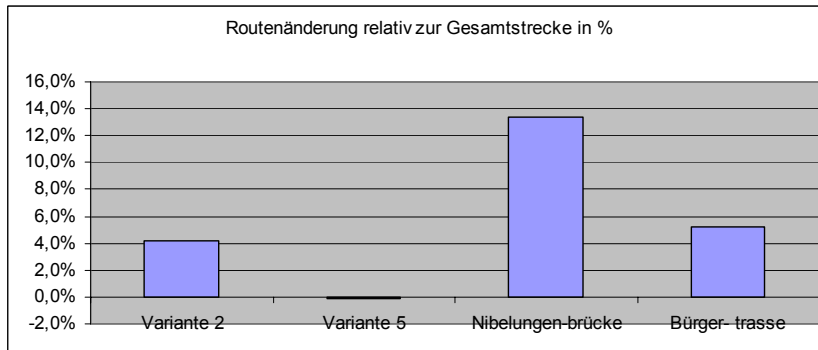


Dabei ergeben sich folgende Betrachtungen hinsichtlich der Änderung der Wegstrecke im Vergleich mit der vorhandenen Streckenführung:



Berechnung der Streckenänderung in m je einfache Fahrt					
Linie	Beginn neue Route ab	Ende neue Route bis	Länge akt. Route/ Teiltrasse	Länge Bürgertrasse	Änderung Bürgertrasse zur akt. Route/Trasse
Linie 4	Nordgaustr.	Salzstadel	2225	4200	1975
Linie 12	AS Pfaffenstein	Hbf via Pfaff.	3775	4275	500
Linie 13	Frankenstr	Hbf via Nibelungenbr./via Würzburger	3288	3775	488
Linie 17	Alte Nürnberger Str.	Hbf via Nibelungenbr./via Würzburger	4325	4813	488

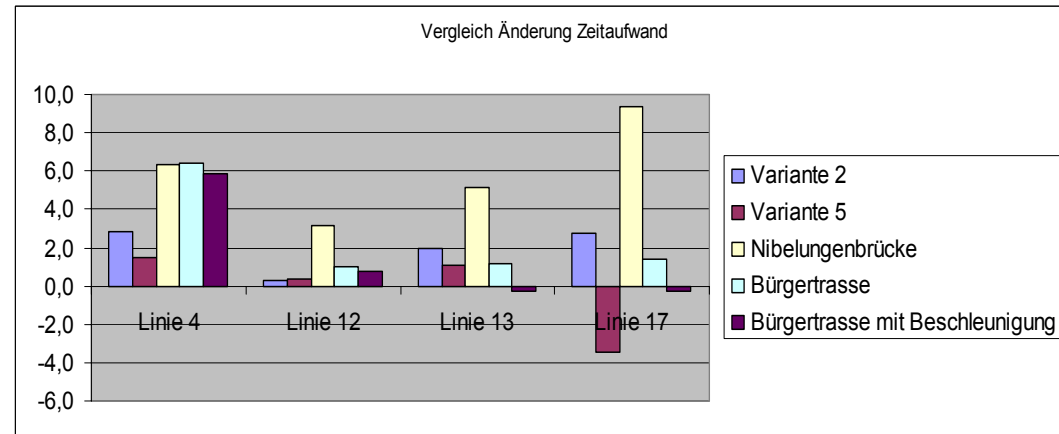
Ein Vergleich der Routenänderung relativ zur Gesamtstrecke ergab nur + 5,2% Mehrstrecke für die Bürgertrasse, der Zeitaufwand steigt lediglich um durchschnittlich 2,5 Min je Fahrt\*



Linie	Routenänderung relativ zur Gesamtstrecke in %				Änderung am Zeitaufwand in min			
	Variante 2	Variante 5	Nibelungen-brücke	Bürger-trasse	Variante 2	Variante 5	Nibelungen-brücke	Bürger-trasse
Linie 4	7,0%	3,7%	15,8%	16,1%	2,8	1,5	6,3	6,4
Linie 12	0,6%	0,7%	5,7%	1,8%	0,3	0,4	3,2	1,0
Linie 13	6,5%	3,5%	17,2%	3,8%	2,0	1,0	5,2	1,1
Linie 17	6,8%	-8,7%	23,3%	3,6%	2,7	-3,5	9,3	1,4
Durchschnitt	4,2%	-0,1%	13,4%	5,2%	1,9	-0,1	6,0	2,5
Ø, Gewichtet	5,8%	1,5%	15,9%	7,5%	2,1	0,5	5,8	2,9

\* Durchschnittlicher Wert ohne Berücksichtigung von Geschwindigkeitszuwächsen durch Busspuren & Busbeschleunigungsmaßnahmen und einen geringeren Streckenanteil in verkehrsberuhigten Zonen. Der nach Fahrgastzahlen gewichtete durchschnittliche Wert liegt mit 2,9 min leicht höher.

Effekte durch Busspuren, Busbeschleunigungsmaßnahmen und eine Reduzierung der verkehrsberuhigten Strecken senken den durchschnittlichen Mehraufwand für die Bürgertrasse auf 1,5 Minuten je Fahrt.

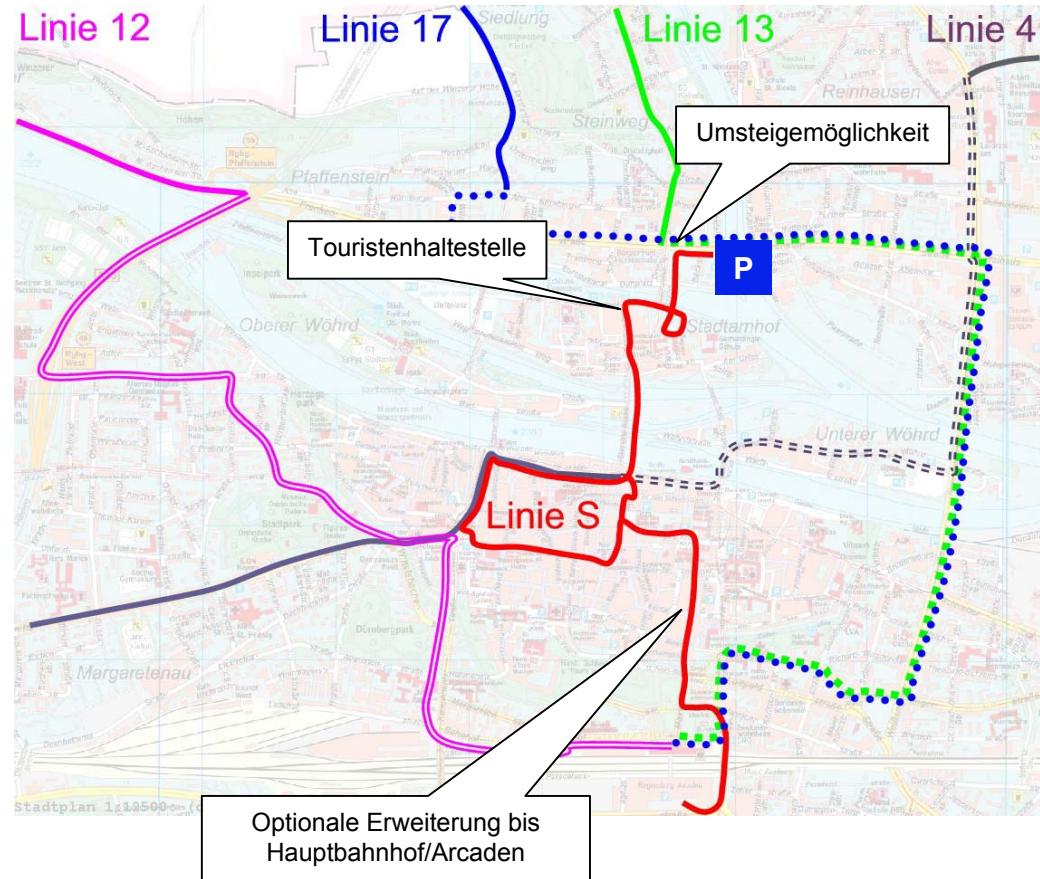


Linie	Routenänderung relativ zur Gesamtstrecke in %				Änderung am Zeitaufwand in min				Änderung in m		
	Variante 2	Variante 5	Nibelungenbrücke	Bürgertrasse	Variante 2	Variante 5	Nibelungenbrücke	Bürgertrasse	Änderung verkehrsberuhigt in	Änderung Busspur / Busbeschleunigungsstrecke	Bürgertrasse mit Berücksichtigung Busspur/Beschleunigung
Linie 4	7,0%	3,7%	15,8%	16,1%	2,8	1,5	6,3	6,4	-500	500	5,9
Linie 12	0,6%	0,7%	5,7%	1,8%	0,3	0,4	3,2	1,0	-825	0	0,7
Linie 13	6,5%	3,5%	17,2%	3,8%	2,0	1,0	5,2	1,1	-1975	1750	-0,3
Linie 17	6,8%	-8,7%	23,3%	3,6%	2,7	-3,5	9,3	1,4	-1663	1750	-0,2
Durchschnitt	4,2%	-0,1%	13,4%	5,2%	1,9	-0,1	6,0	2,5			1,5
Ø, Gewichtet	5,8%	1,5%	15,9%	7,5%	2,1	0,5	5,8	2,9			1,9

\* Hochrechnung der Fahrzeitveränderung, jeweils nach Trassenvariante unter Annahme einer geänderten Geschwindigkeit wegen Busspuren und Busbeschleunigungsmaßnahmen und Reduzierung der verkehrsberuhigten Streckenabschnitte (jeweils +20% Geschwindkeitszuwachs)

## Optional kann eine Altstadtbuslinie S „Stadtamhof“ die Anbindung vom Norden über Stadtamhof in die Altstadt übernehmen.

- Kleine, leichte (z.B. Daimler-Chrysler 4.7t) Fahrzeuge mit Gas od. Elektroantrieb
- Anbindung des Touristenbusparkplatzes in der Bäcker-gasse
- Umsteigemöglichkeit in die Altstadt für die Linien 13 und 17
- Altstadtanbindung von Stadtamhof
- Anbindung des Haltespункtes der Touristenbusses am Protzenweiher
- Optional Erweiterung bis Hauptbahnhof / Arcaden möglich



## Fazit: Die Bürgertrasse ist die intelligentere Ersatztrasse!

- die Bürgertrasse ist umgehend **OHNE** finanziellen Aufwand realisierbar
- die Streckenlängenänderung ist mit durchschnittlich **+ 5,2%** moderat
- die Erhöhung der Fahrzeiten ist mit durchschnittlich **2,5 Minuten** gering
- gezielte Investitionen in **Busspuren** oder **Busbeschleunigungsmaßnahmen** ermöglichen weitere Fahrzeitverkürzungen (auf ~ 1,5 min)
- die bisher erreichte **Qualität der historischen Altstadt und Donauufer** bleibt erhalten, die **Steinerne Brücke** wird sofort entlastet
- im Sinne der **Haushaltskonsolidierung** wird ein **größerer Geldbetrag** eingespart, der für **dringende andere Infrastrukturprojekte** eingesetzt werden kann

# Anhang

## Quellen

- Amtlicher Stadtplan der Stadt Regensburg, Maßstab 1:12.500\*
- Angaben des RVV Fahrplan 2004/2005, Stand Dezember 2004
- Messungen durch Abfahren der Strecken mit dem PKW

\* mit freundlicher Genehmigung durch Herrn Lenz, Abteilungsleiter Kartografie im Amt für Vermessung und Statistik der Stadt Regensburg

# Impressum / Kontakt

**Verein der „Donauanlieger e.V.“  
Stadtamhof 8  
93059 Regensburg**

**Eingetragen im Vereinsregister des Amtsgerichts Regensburg**

**Internet: [www.donauanlieger.de](http://www.donauanlieger.de)**

**E-Mail: [info@donauanlieger.de](mailto:info@donauanlieger.de)**