

Warum schlagen die Donauanlieger e.V. eine Bürgertrasse an Stelle einer Ersatzbrücke / eines Provisoriums 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 / UNESCO Kulturerbezone 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 Donaufuern und Parkanlagen
7. minimale Fahrzeiterhöhungen durch geschickte Routenführung, denn die Teilstrecke über Stadtamhof / Provisorium (verkehrsberuhigt, 20 Km/h) wird durch eine Strecke mit Busspuren (Nibelungenbrücke) bzw. Busbeschleunigungsmaßnahmen (Luitpoldstr. / Landshuter Str.) ersetzt.
8. Nutzung der bereits vorhandenen bzw. im Bau befindlichen Busspuren bzw. Busbeschleunigungsmaßnahmen: Nibelungenbrücke, Kreuzung Frankenstr./Nordgaustr, Weissenburgstr., Landshuter Str., Luitpoldstr.
9. weitere Zeiteinsparungen durch zusätzliche Busbeschleunigungsmaßnahmen in der Frankenstrasse erzielbar - bis hin zum Gleichstand mit der bisherigen Streckenführung über die Steinerne Brücke

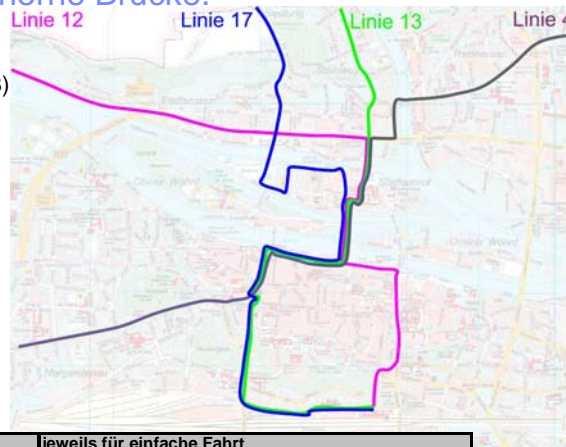
Information zur Bürgertrasse zur Entlastung der Umleitungstrasse & zur Vermeidung einer Ersatzbrücke / Provisorium

Dipl. Inf. Christian Markus, Donauanlieger e.V.
 Pressekonferenz am 23. September 2008,
 Landshuter Hof, 93047 Regensburg

Die Ausgangssituation bis 1.8.2008 – die Buslinien 4, 12, 13 und 17 fahren über die Steinerne Brücke.

- Fahrgäste über die Steinerne Brücke (davon aus d. Norden/Landkreis: 1948)

pro Tag	Stadteinwärts	Stadtauswärts
Linie 4	947	886
Linie 12	428	464
Linie 13	1123	1081
Linie 17	397	369
Summe	2895	2800



- Auflistung der betroffenen Linien - schon jetzt entstehen Verzögerungen z.B. durch Verkehrsberuhigungen im Landkreis und nördlichen Stadtteilen

Linie	Ziel	pro Tag		jeweils für einfache Fahrt				
		Fahrten	Fahrgäste	Gesamtstrecke (m)	davon Verkehrsberuhigt (m)	davon als Busspur/Busbeschleunigungsstrecke	Gesamt-Fahrzeit (min)	Ø Geschwindigkeit (Km/h)
Linie 4	Danziger Freiheit-Uni	103	947	12.300	4.375	0	40	18,5
Linie 12	Heitzenhofen-Hbf	34	428	27.475	2.600	0	56	29,4
Linie 13	Hainsacker-Hbf	101	1123	13.175	3.000	0	30	26,4
Linie 17	Regendorf-Hbf	42	397	13.525	2.400	0	40	20,3

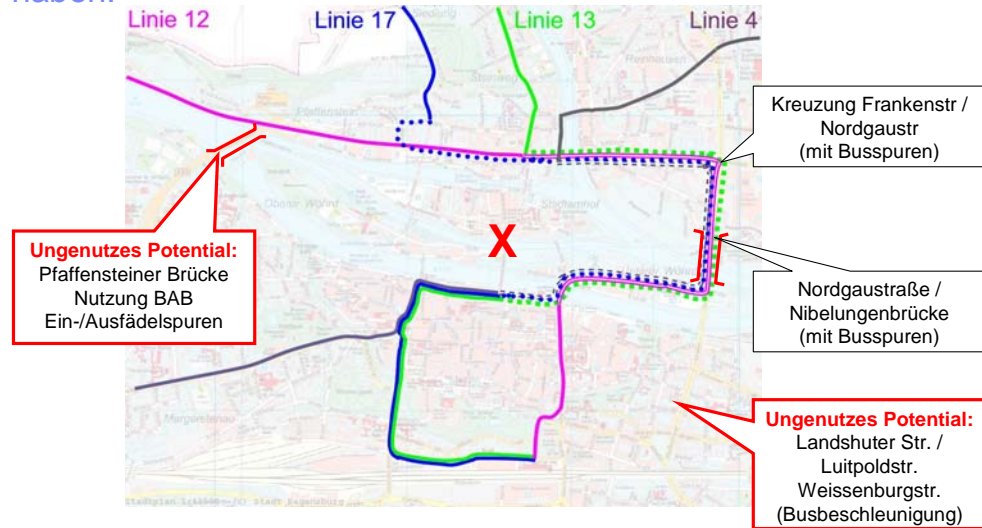
Modal Split (Aufteilung auf Zweck der Fahrt) für alle ÖPNV-Fahrten über die Steinerne Brücke, dabei wurde der Verteilungsschlüssel für den gesamten ÖPNV angewendet. Es fuhren 7,8% der gesamten ÖPNV Nutzer über die Steinerne Brücke in die Altstadt! Davon fuhren 1,5% zum Einkaufen!

	Altstadt-ÖPNV	Verteilung in %	Aus dem Umland	Stadt + Umland	davon über Stein mit Linien 4,12,13	in % vom Gesamt Altstadt ÖPNV
von/zur Arbeit	4200	20%			575	2,7%
von/zur dienstl./geschäftl. Erledig.	810	4%			111	0,5%
von/zur Schule/Ausbildung	2120	10%			290	1,4%
von/zum Einkaufen	2360	11%			323	1,5%
von/zur Freizeitaktivitäten	3575	17%			490	2,3%
von/zur privaten Erledigungen	8075	38%			1106	5,2%
Summe (einfache Fahrt)	21140	100%	16080	37220	2895	7,8%

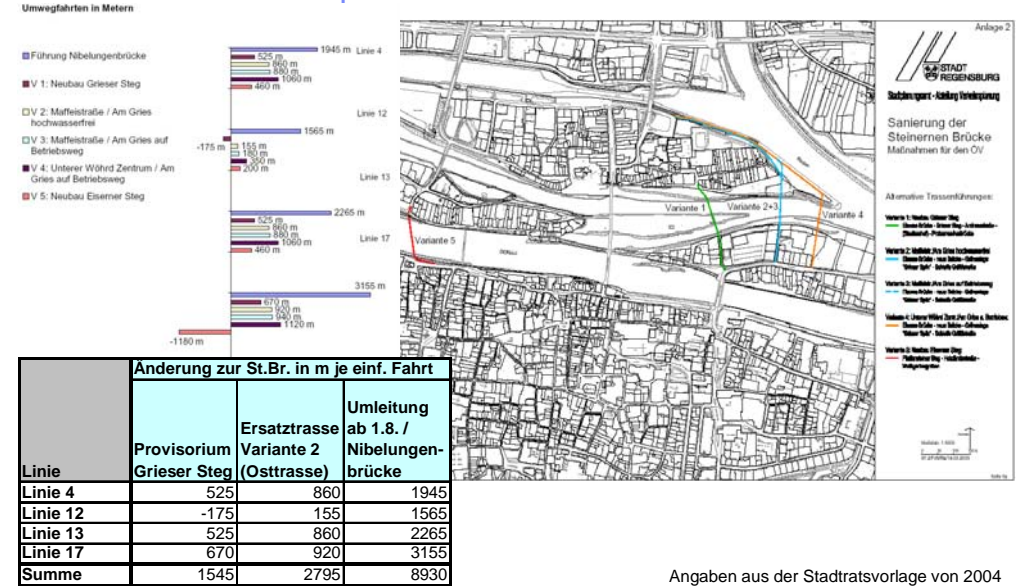
Gesamtzahl der ÖPNV Fahrgäste in die Altstadt (Hinfahrt) lt. RVV

Anzahl der ÖPNV Fahrgäste in Richtung Altstadt über die Steinerne Brücke (Hinfahrt) lt. RVV

Nach Sperrung der Steinerne Brücke am 1.8.2008 wird der gesamte Busverkehr nun starr nur über die Nibelungenbrücke / Wöhrdstraße geführt, ohne die Chance zur Evaluierung der Entwicklungspotentiale weiterer Alternativen genutzt zu haben:



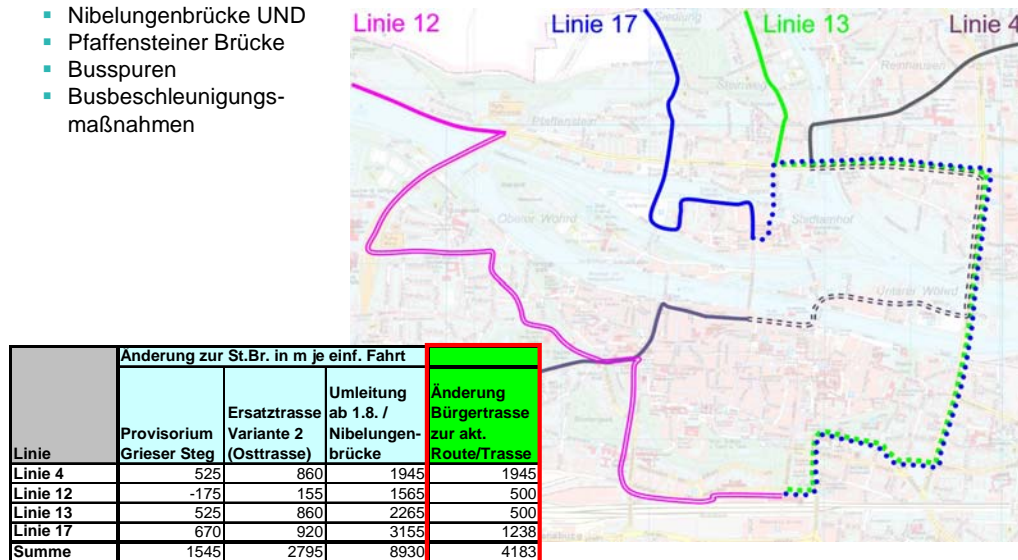
Die Routenführung ab 1.8.2008 via Nibelungenbrücke hält starr an den alten Linien fest, das in der Stadtratsvorlage vorgeschlagene Provisorium entspricht Ersatztrasse Variante 1 od. 2



Die Donauanlieger e.V. haben eine alternative, optimierte Streckenführung unter Einbeziehung ungenutzter Entwicklungspotentiale entwickelt: „Die Bürgertrasse“

Genutzte Entwicklungspotentiale

- Nibelungenbrücke UND
- Pfaffensteiner Brücke
- Busspuren
- Busbeschleunigungsmaßnahmen



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

Linie 4 Danziger Freiheit - Universität

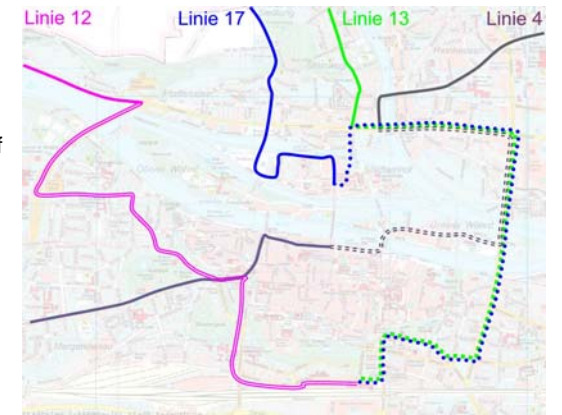
- Wird zwischen Brücke Reinhausen und Salzstadel über die Frankenstrasse, Nordgaustrasse/Nibelungenbrücke (Busspuren) und Wöhrdstrasse geleitet

Linie 12 Heitzenhofen - Hauptbahnhof

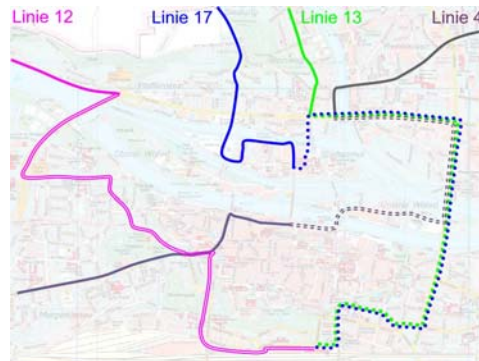
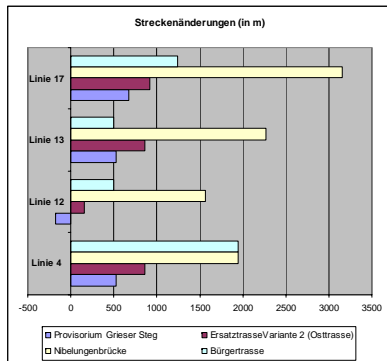
- Wird ab der Anschlussstelle Pfaffenstein über den Stadtwesten zum Hauptbahnhof geführt - mit Abdeckung der Gymnasien wie bei den jetzt schon 2x täglich durchgeführten Schulfahrten

Linie 13 Hainsacker - Hauptbahnhof & Linie 17 Regendorf - Hauptbahnhof

- Werden über die Frankenstrasse, Nordgaustrasse/Nibelungenbrücke (Busspuren) und Landshuter/Luitpoldstrasse (Busbeschleunigung) geführt. Die Linie 17 fährt weiterhin die Schleife über Stadtamhof und bindet den Stadtteil in das ÖPNV Netz ein



Dabei ergeben sich folgende Betrachtungen hinsichtlich der Änderung der Wegstrecke im Vergleich mit der Trasse des geplanten Provisoriums bzw. mit der Umleitung seit 1.8.:



Berechnung der Streckenänderung in m je einfache Fahrt (Donauanlieger e.V.)						
Linie	Beginn neue Route ab	Ende neue Route bis	Länge akt. Route/ Teiltrasse (alt/via StBr)	Länge Bürgertrasse	Änderung Bürgertrasse zur akt. Route/Trasse	davon als Busspur/ Busbeschleunigungsstrecke
Linie 4	Frankenstr.	Salzstadel	2225	4170	1945	750
Linie 12	AS Pfaffenstein	Hbf via Pfaff.	3775	4275	500	0
Linie 13	Frankenstr.	Hbf via Nibel.	3275	3775	500	2000
Linie 17	Andreasstr.	Hbf via Nibel.	4325	5563	1238	2000

Bei der Bürgertrasse ergeben sich durch die optimierte Linienführung weitere Synergiepotentiale, durch die der ÖPNV neue Impulse erhält:

Linie 4 Danziger Freiheit - Universität

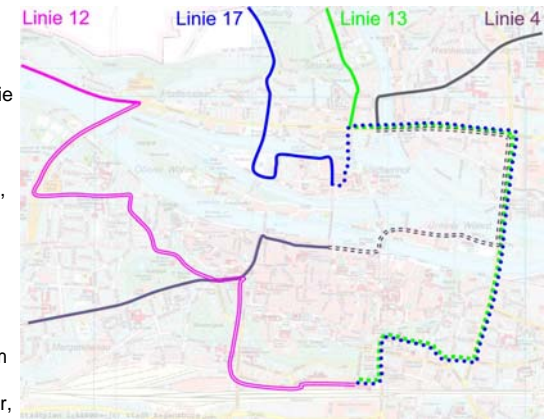
- Nutzung der Busspuren Nordgastr./ Nibelungenbrücke
- Verbesserte Abbiegebeziehung Frankenstr./Nordgastrasse

Linie 12 Heitzenhofen - Hauptbahnhof

- Kürzerer Weg zum Hauptbahnhof
- Schulerschließung via Linie 75 / Schulfahrten wie bisher

Linie 13 Hainsacker – Hauptbahnhof & Linie 17 Regendorf - Hauptbahnhof

- Erschließung der Altstadt via Ernst Reuter Platz, ggf. Haltestelle vorverlegen
- Nutzung der Busspuren Nordgastr. / Nibelungenbrücke und der Busbeschleunigungsmaßnahmen Landshuter Str. /Luitpoldstr.
- Nutzung der verbesserten Abbiegebeziehung & Busspuren Kreuzung Frankenstr. / Nordgastr.
- Einsparung der Umrundung der Altstadt auf dem Weg zum Bahnhof
- Entlastung Thundorfer Str./Fischmarkt/ Keplerstr, höhere Aufenthaltsqualität an der Donaumeile
- Linie 17: Einbindung von Stadtamhof in den ÖPNV



Der Vergleich der Umfahungskosten (lt. Stadtratsvorlage 500* T€ p.a.) und der bezifferten Fahrgastverluste (200* T€ p.a.) mit den Investitions- (Zinsen und Tilgung) und Betriebskosten für eine Ersatztrasse zeigt ebenfalls die Vorteile der Bürgertrasse gegenüber Ersatztrassen und einem Provisorium:

Linie	Änderung in m je einfache Fahrt				Bürgertrasse
	Provisorium Grieser Steg	Variante 2 (Ostrasse)	Variante 5 (Westtrasse)	Umleitung ab 1.8. / Nibelungenbrücke	
Linie 4	525	860	460	1945	1945
Linie 12	-175	155	200	1565	500
Linie 13	525	860	460	2265	500
Linie 17	670	920	-1180	3155	1238
Summe	1545	2795	-60	8930	4183

Ersatztrassen

- Investitionen:
 - Ostrasse 8 Mio €
 - Westtrasse 13 Mio €
- Kalkulationsparameter:
 - Nutzungsdauer: 50 Jahre
 - Zinssatz 5% p.a.
 - Tilgung 2% p.a.
- Betrieb (Reinigung, Winterdienst, kleinere Reparaturen & größere Revisionen) 1% p.a.

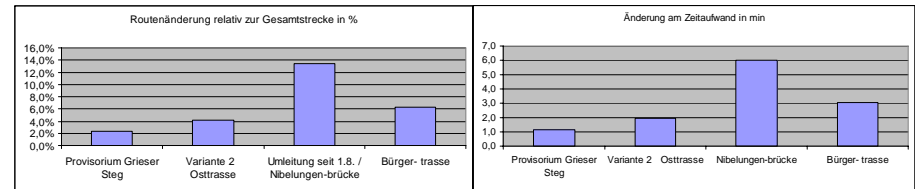
Umleitungsstrecken

- Umwegkosten/Mehrkosten für Umfahrung*:
 - 500 T€ Nibelungenbrücke
 - Bürgertrasse anteilig ca. 300 T€
- Fahrgastverluste: 200 T€ (bei EUR 45 / Monatskarte ca. 370 Fahrgäste)

Invest	alle T €	6.000	8.000	13.000	0	0
Zinsen	5%	300	400	650	0	0
Tilgung	2%	120	160	260	0	0
Betrieb	1%	60	80	130	0	0
Trassenaufwand p.a.		480	640	1.040	0	0
Umwegkosten		87	156	-3	500	234
Fahrgastverlust		0	0	0	200	200
RVV-Aufwände p.a.		87	156	-3	700	434
Saldo		567	796	1.037	700	434

* Quelle: Beschlussvorlage Stadtratsplenum vom 30.6.2005

Ein Vergleich der Routenänderung relativ zur Gesamtstrecke ergab nur + 6,3% Mehrstrecke für die Bürgertrasse, der Zeitaufwand steigt lediglich um durchschnittlich 3,0 Min je Fahrt*



Linie	Routenänderung relativ zur Gesamtstrecke in %				Änderung am Zeitaufwand in min			
	Provisorium Grieser Steg	Variante 2 Ostrasse	Umleitung seit 1.8. / Nibelungenbrücke	Bürgertrasse	Provisorium Grieser Steg	Variante 2 Ostrasse	Nibelungenbrücke	Bürgertrasse
Linie 4	4,3%	7,0%	15,8%	15,8%	1,7	2,8	6,3	6,3
Linie 12	-0,6%	0,6%	5,7%	1,8%	-0,4	0,3	3,2	1,0
Linie 13	4,0%	6,5%	17,2%	3,8%	1,2	2,0	5,2	1,1
Linie 17	5,0%	6,8%	23,3%	9,1%	2,0	2,7	9,3	3,7
Summe								
Durchschnitt	2,3%	4,2%	13,4%	6,3%	1,1	1,9	6,0	3,0
Ø, Gewichtet	3,5%	5,8%	15,9%	8,2%	1,2	2,1	5,8	3,2

* Durchschnittlicher errechneter Wert ohne Berücksichtigung von Geschwindigkeitszuwächsen durch Busspuren, Busbeschleunigungsmaßnahmen und einen geringeren Streckenanteil in verkehrsberuhigten Zonen und Verzögerungen / Behinderungen durch die Baustelle Frankenstr. / Nordgastr.

Fazit: Die Bürgertrasse ist die bürgerfreundliche Ersatztrasse!

1. Fakt ist: KEINE Trasse kommt ohne einen Mehraufwand aus. Entweder entstehen Kosten für eine neue Trasse oder es entstehen Umfahungskosten!
2. die Bürgertrasse ist sofort OHNE Investitionen realisierbar und bedeutet den geringsten Mehraufwand gegenüber der bisherigen Streckenführung!
3. im Sinne der Haushaltskonsolidierung wird ein größerer Investitionsbetrag eingespart, der sonst in anderen Bereichen (Soziales, Schulen) für dringende andere Maßnahmen gestrichen werden müsste
4. die bisher erreichte Qualität der historischen Altstadt und Donauufer bleibt erhalten, die Wöhrdstraße wird wieder entlastet, die Aufenthaltsqualität an der Donaumeile steigt durch die geringere Belastung mit Bussen
5. die bereits getätigten Investitionen - Kreuzungsausbau Frankenstr. / Nordgaustraße, Busspuren Nordgaustr. / Nibelungenbrücke, Busbeschleunigung in der Landshuter Str. / Luitpoldstr - werden genutzt
6. die Streckenlängenänderung ist mit durchschnittlich + 6,3% moderat (zum Vergleich Provisorium: + 2,3%, Variante 2/Osttrasse: +4,3%)
7. die Erhöhung der Fahrzeiten ist mit durchschnittlich 3 Minuten gering (zum Vergleich Provisorium: +1,1 min, Variante 2/Osttrasse: +1,9 min)
8. gezielte Investitionen in Busspuren oder Busbeschleunigungsmaßnahmen in der Frankenstrasse ermöglichen weitere Fahrzeitverkürzungen (auf ~ 2 min)
9. Darüber hinaus ergeben sich völlig neue Verkehrsströme (und auch z.B. das Potential einer Expresslinie) für die nördlichen Stadtteile / Landkreisgemeinden nach Realisierung der geplanten nördlichen Verkehrsprojekte

Impressum / Anhang

Impressum

Verein der „Donauanlieger e.V.“
Stadthof 8
93059 Regensburg

Eingetragen im Vereinsregister des Amtsgerichts Regensburg

Internet: www.donauanlieger.de
E-Mail: info@donauanlieger.de

Bei Rückfragen: Christian Markus 0171-330 5110

Quellen

- Amtlicher Stadtplan der Stadt Regensburg, Maßstab 1:12.500*
- Angaben des RVV Fahrplan 2007/2008, Stand Dezember 2007
- Ersatzfahrplan Steinerne Brücke, Stand 11.8.2008 (RVV-Internet)
- Messungen / Beurteilung der Fahrstrecken durch Abfahren der Strecken mit dem PKW
- Tabelle mit Modal Split (Quell / Zielverkehr Tab 15) von Herrn Feig, Stadt Regensburg
- RVV Fahrgastzahlen, vom RVV / Herr Kuschel an Herrn Dr. Hans-Jürgen Ahms mitgeteilt
- Grafik mit Zahlen zu Fahrgästen aus dem Umland mit Regionalbussen und mit der Bahn von Herrn Feig, Stadt Regensburg
- Stadtratsvorlage vom Sommer 2006 zu Ersatztrassen und Bürgerversammlungen

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

Anlage: Welche Zahlen dienen als Ausgangsmaterial? Angaben der Stadt Regensburg / Herr Feig zum Modal Split

- Modal Split: welches Verkehrsmittel zur Altstadt genutzt wird (ÖPNV = Stadtbuslinien)
- Zweck der jeweiligen Fahrt

	zu Fuß	mit Rad	mit Kfz (einschl. Mitfahrer)	mit ÖPNV	Summe	
von/zur Arbeit	2.200 (3.000)	6.730 (8.720)	9.930 (11.020)	8.400 (5.940)	27.260 (26.740)	21 % (17 %)
von/zu dienstl./geschäftl. Erledig.	1.040 (800)	670 (1.240)	5.810 (10.350)	1.620 (1.050)	9.140 (13.620)	7 % (9 %)
von/zur Schule/Ausbildung	1.490 (880)	1.610 (4.770)	2.480 (1.760)	4.240 (2.650)	9.820 (9.760)	8 % (8 %)
von/zum Einkaufen	3.650 (4.960)	3.790 (6.920)	5.410 (8.020)	4.720 (8.810)	17.570 (28.700)	14 % (18 %)
von/zu Freizeitaktivitäten	3.220 (4.670)	4.590 (8.590)	7.900 (10.030)	7.150 (5.570)	21.860 (28.850)	17 % (19 %)
von/zu privaten Erledigungen	5.820 (5.150)	4.870 (9.060)	14.550 (18.830)	18.150 (14.430)	41.490 (47.490)	33 % (31 %)
Summe (inkl. Heimfahrt)	17.470 (19.530)	22.360 (37.090)	45.180 (68.070)	42.280 (39.470)	127.240 (168.160)	100 % (100 %)
	14 % (13 %)	18 % (24 %)	35 % (38 %)	33 % (25 %)		

Tab.: Quell-/Zielverkehr von und zur Innenstadt getrennt nach Fahrtzwecken in Personenfahrten/Tag (ohne Auswärtig)
Vergleich mit 1991 (Klammerwerte kursiv)

Anlage: Welche Zahlen dienen als Ausgangsmaterial? Angaben der Stadt Regensburg / Herr Feig zum Modal Split

- Modal Split: welches Verkehrsmittel zur Altstadt genutzt wird (ÖPNV = Stadtbuslinien)
- Zweck der jeweiligen Fahrt

	zu Fuß	mit Rad	mit Kfz	mit ÖPNV	Summe	in %
von/zur Arbeit	2200	6730	9930	8400	27260	21%
von/zu dienstl./geschäftl. Erledig.	1040	670	5810	1620	9140	7%
von/zur Schule/Ausbildung	1490	1610	2480	4240	9820	8%
von/zum Einkaufen	3650	3790	5410	4720	17570	14%
von/zu Freizeitaktivitäten	3220	4590	7000	7150	21960	17%
von/zu privaten Erledigungen	5820	4970	14550	16150	41490	33%
Summe (mit Heimfahrt)	17420	22360	45180	42280	127240	100%

Wird im weiteren Verlauf als Verteilungsschlüssel angewendet

