

Donauanlieger e.V.

Dokumentation Teil V (2008)

Presseberichte und Leserbriefe

Diese Dokumentation enthält Texte (ohne Bilder), die im Jahr 2008 in der Presse erschienen sind. Interessierte Bürger können sich so einen schnellen Überblick über die bisherige Diskussion zur Sanierung der Steinernen Brücke, zu den von der Stadtverwaltung geplanten Ersatztrassen sowie zu weiteren, die Altstadt betreffenden Themen verschaffen.

Stand: 25. 9. 2008

Donauanlieger e.V.

Seitennummerierung fortlaufend

Rundschau vom 23. Januar 2008

Die Flüsse müssen leben

Neue Donau-Naab-Regen-Allianz kämpft für gesunde Gewässer

Von Manfred Rohm

Viele Gewässer in der Region sind entweder Kloaken oder - wie die Donau - nur noch eine Wasserstraße. Lebensadern sind sie nicht mehr. Eine Regensburger Gruppe von Naturschützern will das ändern.

Regensburg. Dass Dr. Josef Paukner einmal als Kämpfer für die Gewässer der Oberpfalz auftreten würde, hatte sich der studierte Volkskundler selbst nicht träumen lassen. Aber als er in Tirschenreuth bei der Errichtung eines Fischereimuseums mithalf, wurde ihm bewusst, wie schlecht es inzwischen um unsere Flüsse und Bäche steht.

Dr. Paukner wusste als Mitglied der Aktionsgemeinschaft Lebendige Flüsse, dass er nicht allein steht, wenn es darum geht, für die Gewässer als Lebensadern zu streiten. So begann er eine Allianz zu schmieden, die vom Kanuverband über Angler bis hin zur Arbeitsgemeinschaft „Fest im Fluss“ reicht. Am Freitag soll dieser Zusammenschluss unter dem Namen „Donarea“ offiziell aus der Taufe gehoben werden.

Paukner sieht die Arbeit dieser Allianz auf dem Boden einer EU-Rahmenrichtlinie, nach der bis 2015 alle europäischen Gewässer in ökologisch einwandfreiem Zustand sein müssen. Doch der Allianz-Gründer sieht hier eine gewisse „Schaumschlägerei“ bei den Verantwortlichen. „Die Umsetzung der Richtlinie lässt jedenfalls zu wünschen übrig.“ Und hier will er ansetzen. Eines der ersten Projekte, die die Allianz angehen will, sind Umgehungsgewässer

an den Stauwehren. „Wir müssen die Flüsse durchgängig machen“, sagt Dr. Paukner. Die katastrophalen Folgen der Flusssperren sieht man laut Günther Riepl von „Fest im Fluss“ zwischen den Wehren Pfaffenstein und Geisling. „In diesem Abschnitt gibt es schon fast keine Fische mehr und die, die noch leben, sind durch die Inzucht gestört.“

Riepl ist es auch, der den Vorschlag einbrachte, beim Bundesverkehrsministerium zu beantragen, diese „Umgehungsstraßen für Fische“ zu veranlassen. „Das Ministerium ist verantwortlich für die Bundeswasserstraße Donau.“ Die Donau ist aber beileibe nicht das einzige Gewässer, das die Allianz retten will. „Unüberwindbare Stauwehre gibt es auch an Naab und Regen“, weiß Paukner. „Und dann gibt's da noch den Skandal am Höllbach, wo ein Wehr jahrelang nicht genehmigt war.“ Auch hier müsse man Abhilfe schaffen.

Arbeit gibt's also genug für die „Donarea“. Und Dr. Paukner hofft, dass sich die Zahl der Mitgliedsverbände noch vergrößern wird.

Wochenblatt vom 13. Februar 2008

Steinerne: ödp gegen Ersatzbrücke

Am Samstag bot die Regensburger ödp an ihrem Infostand am Neupfarrplatz einen kostenlosen Rikscha-Shuttle-Dienst über die Steinerne Brücke nach Stadtamhof an. „Wir wollten damit auf unsere Forderung nach optimalem Schutz der Steinernen Brücke als wesentlicher Teil des Welterbes hinweisen. Die Steinerne soll den Fußgängern und Radlern gehören. Statt auf eine Ersatzbrücke über den Gries setzen wir auf die von den Donauanliegern und dem Bürgerbündnis favorisierte Führung der Busse per Bürgertrasse über die vorhandenen

Donauübergänge und auf eine Neuausrichtung der Linienführung im RVV.“, so ödp-Stadtratskandidat und Rikscha-Chauffeur Benedikt Suttner. Sein Kollege, Hannes Eberhardt fügt hinzu: „Auch Domplatz, Kepler- und Thundorferstraße gehören verkehrsberuhigt, für mehr Fußgänger- und Radlerfreundlichkeit in unserer Stadt.“ Bei schönem Wetter wird die Aktion am Samstag wiederholt.

Wochenblatt digital vom 25 Februar 2008

„Wir bauen eine Brücke...“

„...und reißen sie wieder ein“ – Aktion gegen Brückenbau über den Spielplatz am Grieser Spitz

Der Grieser Spitz ist gestern Mittag voller Menschen, als Siegfried Heindl mit einigen Kindern aus Stadtamhof ein kleines Spiel spielt. Um die Ersatztrasse für eine Steinerne Brücke ist es während des Wahlkampfes erstaunlich still geworden und das macht Heindl, dem viele der Spaziergänger ein „Servus, Siggli“ zurufen, Sorgen.

Denn der Beschluss für ein „Brückenprovisorium“ wurde schon vor mehreren Monaten im Stadtrat gefasst. Sollte die dringend sanierungsbedürftige Steinerne Brücke für Busse gesperrt werden müssen, kann jederzeit mit den Bauarbeiten für eine Ersatztrasse begonnen werden. Weil diese als „Provisorium“ geplant ist, haben Anwohner keinerlei Mitsprache- oder Widerspruchsrecht und mehr und mehr kristallisiert sich heraus, dass die so genannte „Osttrasse“ – über den Grieser Spitz, durch den Park und den dortigen Spielplatz – der Favorit der Stadtspitze zu sein scheint. Vier Linien sind es, die darüber umgeleitet werden sollen, 300 Busse täglich. Gemeinsam mit den Kindern und ein paar Helfern spannt Siggli Heindl ein rotes Absperrband von der gegenüberliegenden Seite der Donau über den „Spitz“, wo die Brücke

laut momentanem Planungsstand verlaufen soll.

200 Meter vom Spielplatz entfernt ist Heindls Schlosserei. Er hat sich die Aktion ganz allein ausgedacht und durchgezogen. Mehrere Nachbarn waren sofort dabei. Genau so die Stadtamhofer Kinder, die er alle kennt. Die haben zwar einen Riesenspaß, als sie die Bänder spannen dürfen, dass man ihnen aber ihren Spielplatz kaputt machen will, finden die Kleinen überhaupt nicht lustig. So geht es fast allen Spaziergängern, die bis gestern gar nicht gehnt haben, was diese neue Brücke kaputt machen würde – sollte sie denn kommen. Mittlerweile sind auch ein paar Vertreter der „Donauanlieger“ gekommen. Der Verein wehrt sich seit mittlerweile zwei Jahren gegen die Ersatzbrücken-Pläne, hält sie für unnötig und unsinnig. Astrid Freudenstein ist Gründungsmitglied der „Donauanlieger“ und hat sich früher in der Debatte um eine Ersatztrasse häufiger zu Wort gemeldet. Auch sie kommt bei ihrem sonntäglichen Spaziergang zufällig am roten Absperrband vorbei. Frau Freudenstein wohnt ein bisschen weiter weg. In der Nähe des Schopperplatzes.

Dort war eine andere Ersatzvariante, die so genannte „Westtrasse“ im Gespräch. Die gilt mittlerweile als unwahrscheinlich – Denkmalpfleger haben Einwände erhoben. Mittlerweile ist Freudenstein auch Stadtratskandidatin der CSU geworden. Auf exponiertem Listenplatz.

Auch die CSU-Kandidatin kam vorbei

Sie hört im Hintergrund ein wenig zu, als sich Spaziergänger im Gespräch mit Heindl heftig über die mögliche Zerstörung des Naherholungsgebiets am Grieser Spitz aufregen. Dann geht sie kommentarlos weiter.

„So blöd kann doch kein Mensch sein“

Die Trasse über den Grieser Spitz gilt als Favorit der Stadt

Seit bald drei Jahren gibt es die Diskussion über eine Ersatztrasse für die dringend sanierungsbedürftige Steinernen Brücke. Die soll anschließend dauerhaft für Busse gesperrt werden. Ein von der Stadt initiiertes Planungsdialog, der Einigung bringen sollte, scheiterte.

Die Westtrasse über den Schopperplatz (in der Nähe des Eisernen Stegs) und die Osttrasse über den Grieser Spitz sind als mögliche Brücken im Gespräch. Die Osttrasse gilt als Favorit der CSU. Das Naherholungsgebiet am Grieser Spitz würde dadurch weitgehend zerstört. Ein Spielplatz müsste weichen. Gegen die Westtrasse sprechen sich Denkmalpfleger aus. Die SPD ist gegen eine Ersatztrasse. Busse sollen nach der Sanierung wieder über die Steinernen fahren dürfen. Eine Variante, die angesichts der Aussagen von Denkmalpflegern, eher unwahrscheinlich erscheint. CSB-Kandidat Rudi Prösl hat die Idee ins Spiel gebracht, leichtere und kleinere Elektrobusse dafür zu verwenden.

Die Freien Wähler propagieren seit Jahren eine Tunnellösung („Riepl-Röhre“). Die wird von der Verwaltung als grundsätzlich realisierbar angesehen, aber mit dem Verweis auf zu hohe Kosten bislang von der CSU-Mehrheit abgelehnt.

Der Verein „Donauanlieger“ wendet sich ebenso wie das aus zwölf Vereinen bestehende „Bürgerbündnis“ gegen eine Ersatzbrücke und propagiert – bei Sperrung der Steinernen Brücke, die ausdrücklich gefordert wird – die so genannte „Bürgertrasse“, eine Umleitung der vier betroffenen Buslinien über bestehende Donauübergänge. Wie viele Minuten zusätzliche Fahrzeit das bedeutet, darüber gehen die Meinungen zwischen Stadtspitze und Verein auseinander. In jedem Fall würde das mehr Busverkehr in der Wöhrdstraße bedeuten. Getestet wurde die „Bürgertrasse“ noch nicht. Es gibt einen Stadtratsbeschluss für ein Brückenpro-

visorium. Ein solches „Provisorium“ kann ohne Bürgerbeteiligung – Planfeststellungsverfahren mit Widerspruchsmöglichkeit – gebaut werden. Der Grieser Steg wurde ebenfalls als „Provisorium“ gebaut. Im Wahlkampf spielt das Thema Ersatztrasse so gut wie keine Rolle.

Die Aktion von Siggie Heindl am Sonntag hat für Aufregung bei vielen Passanten gesorgt. Kaum jemand wusste, wie eine mögliche Trasse über den Grieser Spitz verlaufen würde (Die Informationen sind unter www.regensburg.de und www.donauanlieger.de abrufbar.). (as)

Marlies Bhullar: „Ich habe hier meine Kinder groß gezogen. So blöd kann doch kein Mensch sein, das kaputt machen zu wollen. Im Stadtrat sitzen doch denkende Menschen. Außerdem bin ich bin Idealist: Die WAA haben wir auch verhindert“

Siggie Heindl: „Die Stadthofer werden unter Druck gesetzt. Da wird die Angst geschürt, es kämen quasi keine Busse mehr. Hat sich Herr Schaidinger hier schon mal umgeschaut? Diesen Zauberwald kann er doch nicht kaputt machen wollen.“

Emil Haran: „Es heißt immer, wir Bürger würden einbezogen. Aber im Wahlkampf hören wir zur Ersatzbrücke gar nichts. Die Pläne liegen doch schon fertig in der Schublade. Nach der Wahl fängt man zu bauen an und wir können uns nicht wehren.“

Irmgard Frahstorfer: „Ich bin froh, dass sich die Donauanlieger gegen die Brücke am Grieser Spitz wehren. Es ist doch eine Sünde, dieses Naherholungsgebiet kaputt zu machen. Wo sonst findet man in der Stadt so eine Atmosphäre?“

Von Ersatzbrücken, Bildern und anderen Empfindlichkeiten – Nachklapp zur Elefantenrunde

Der Zauberer hat am Donnerstag zwei Termine. Die letzte Elefantenrunde aller sechs OB-Kandidaten vor der Wahl am Sonntag, will er besuchen. Die ist, als er um acht in den Andreasstadl kommt, schlecht besucht. Parteienvertreter, z. B. Christian Schlegl, konstatieren das „übliche Problem“: Nur wenige „normale“ Bürger stehen und sitzen im knüllevollen Andreasstadl-Café und harren der Politrunde. Wenigstens ist der Zauberer da. Den ersten Termin hat er schon hinter sich.

Vor einer Stunde hat sich am Grieser Spitz bei Fackelschein ein kleines Grüppchen um ihn versammelt. Siggie Heindl, Schlosser, Anwohner und Freigeist, hat wieder eine Aktion gegen eine Ersatzbrücke durch Park und Spielplatz gestartet. Als Provisorium wurde diese Brücke schon vom Stadtrat abgesegnet. Damit bleibt der Bürger außen vor. Im Fall des Falles darf sofort gebaut werden.

Während Heindl am Sonntag den geplanten Brückenverlauf mit Stadtamhofer Kindern nachgebaut hat, steht er diesmal als Zauberer verkleidet zwischen den Bäumen und redet mit etwa 40 Leuten über seinen „Zauberwald“, den Grieser Spitz. Sogar eine Stadträtin, Margit Wild, hat es zum ersten Termin des Zauberers geschafft. Die hat im Stadtrat beim Oberbürgermeister nachgefragt, wie es mit der Ersatztrasse denn aussehe und wurde auf bereits beschlossene Beschlüsse verwiesen. „Vielleicht braucht es kein Provisorium“, hat Schaidinger gesagt. Wild glaubt ihm das nicht.

Der Zauberer hat eine Fotomappe auf den Grieser Spitz mitgebracht, mit dem Appell, „in Zeiten des Umdenkens und des Weltkulturerbes“ hier keine Brückentrasse zu bauen. Im Andreasstadl, gut eine Stunde später, will er sie dem Oberbürgermeister überreichen.

Den trifft der Zauberer dort in bester Laune. Hans Schaidinger ist ganz in seinem Element. Professionell, rhetorisch klar und manchmal witzig, wird diskutiert, appelliert, repräsentiert, um Vertrauen und Stimmen für die Wahl am Sonntag gebeten. Schaidinger kommt nicht in Erklärungsnot, als kurz nach der Ersatztrasse gefragt wird. Zwar sind Schaidingers Kontrahenten – mehr oder weniger – dagegen. Doch der beruhigt: Es werde noch geprüft, geschaut und nichts sei sicher, verspricht er kompetent. Man brauche „vielleicht kein Provisorium“. Den vorgeschlagenen Alternativen – Tunnel, Bürgertrasse, weiter auf der Steinernen fahren – räumt er zwar nur wenig Chancen ein. Aber: Man prüft ja noch. Schon geht's zum nächsten Thema. Es wird nicht nachgehakt. Dass ein Provisorium über den Grieser Spitz kommt, wenn man's „vielleicht“ doch braucht, muss er nicht sagen. So ist es aber. Der Zauberer, der an der Theke wartet, weiß das. Deshalb ist er hier.

Schon vor zwei Tagen hat Heindl, wie er erzählt, Bürgermeisterin Petra Betz am Grieser Spitz getroffen, „mit zwei Herren im schwarzen Anzug“. Vorgestellt haben die sich nicht, als er nach der Brücke gefragt hat. „Die haben nur gelacht und gemeint: Das wird schon schön.“ Mehr Auskunft gab's nicht für den Aktivisten aus dem Zauberwald. Im Planungsreferat weiß man schon mehr: „Es gibt die Pläne.“ Und für Variante 2b – die macht Spielplatz und Grünfläche platt – müssen nur noch „technische Schwierigkeiten“ gelöst werden. Am Grieser Spitz sind bereits mehrere Bäume markiert. Warum, das konnte weder Heindl noch von den organisierten Brückengegnern – vom Verein Donauanlieger – jemand sagen. Man muss eben Vertrauen haben.

Mittelbayerische Zeitung (digital) vom 14. März 2008

Protzenweiher-Brücke: Provisorium für Radler und Fußgänger

Die durch einen Brand schwer beschädigte Regensburger Protzenweiher-Brücke muss abgerissen werden. Angaben des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes vom Freitag zufolge wird das einsturzgefährdete Bauwerk zunächst durch zusätzliche Träger gesichert, so dass voraussichtlich ab Dienstagabend der Schiffsverkehr wieder unter der Brücke hindurchführen kann.

Ein Schiff hatte am Donnerstag mit einem nicht eingefahrenen Kranausleger eine Gasleitung durchtrennt, die an der Unterseite der Brücke verläuft. Das Gas hatte sich daraufhin entzündet. Die Flammen schlugen Dutzende Meter hoch und beschädigten die Stahlbeton-Brücke schwer.

Laut Wasser- und Schifffahrtsamt soll auf der derzeit gesperrten Brücke nach der Abstüt-

zung ein provisorischer Fußgängerweg eingerichtet werden. Mitte April soll dann zunächst das beschädigte Brückenfeld abgerissen werden, so dass auch der Autoverkehr wieder provisorisch über die Brücke führen kann. Wann das Bauwerk dann komplett abgerissen wird, steht noch nicht fest. Die Brücke verbindet den Regensburger Stadtteil Stadt am Hof mit dem Norden der Stadt.

Wie Oberbürgermeister Hans Schaidinger erläuterte, sei die Statik soweit in Takt, dass ein Provisorium aus Holz für Fußgänger und Radler gebaut werden könne. Als Zeithorizont sei ihm eine Woche genannt worden, was bedeute, dass Fußgänger und Radfahrer die Protzenweiher-Brücke wohl bereits Ostern wieder passieren können.

Mittelbayerische Zeitung (digital) vom 27. März 2008

Brückensperrung zwingt Busse auf neue Wege: Umleitungsplan gilt ab Montag

Der Brand an der Protzenweiher-Brücke und deren Sperrung hat eine Umleitung der RVV-Buslinien 4, 12, 13,(17) und 75 notwendig gemacht. Diese Umleitungen treten ab kommenden Montag, 31. März, in Kraft, wie der Regensburger Verkehrsverbund heute mitteilte. Wegen der längeren Wegstrecken muss nun mit Fahrzeitverlängerungen bis zu fünf Minuten gerechnet werden. An einzelnen Linien empfiehlt es sich daher, etwa fünf Minuten früher als gewohnt an der Bushaltestelle zu sein. Die neuen Fahrpläne sind auf der Homepage des RVV im Internet (www.rvv.de) einsehbar und an den RVV-Verkaufsstellen sowie im Kundencenter erhältlich.

Anstelle der Haltestelle Stadtamhof in der Andreasstraße wird die gleichnamige Haltestelle auf Höhe Raiffeisenbank bzw. Marienapotheke bedient, die bisher nur von der Linie 17 angefahren wurde. Außerdem wird eine neue Haltestelle Oberpfalzbrücke Nord an der

nördlichen Auffahrtsrampe der Oberpfalzbrücke bei der Alten Nürnberger Straße eingerichtet.

Die Linie 4 fährt die Haltestellen Steinweg und Oberpfalzbrücke in der Frankenstraße sowie die neue Haltestelle Oberpfalzbrücke Nord an. Weiter werden die bestehenden Haltestellen Dultplatz, Auf der Grede und Stadtamhof angefahren. In Fahrtrichtung Danziger Freiheit wird zusätzlich die Haltestelle Würzburger Str. bedient.

Die Linie 12 kann die Haltestellen Oberpfalzbrücke und Steinweg in beiden Fahrtrichtungen sowie die Haltestelle Würzburger Straße stadteinwärts nicht bedienen. Die Linie 12 fährt die neue Haltestelle Oberpfalzbrücke Nord an sowie die bestehenden Haltestellen Dultplatz, Auf der Grede und Stadtamhof.

Die Linie 13 fährt stadteinwärts die Haltestelle Steinweg in der Frankenstraße an. Es folgen die Haltestellen Oberpfalzbrücke in der Frankenstraße sowie die neue Haltestelle Ober-

pfalzbrücke Nord. Weiter werden die bestehenden Haltestellen Dultplatz, Auf der Grede und Stadthof angefahren.

Von der Umleitung betroffen sind Montag bis Freitag auch einzelne Fahrten der Linie 17. Die Streckenführung entspricht hierbei der Linie 13. Im Übrigen fährt die Linie 17 unverändert auf der gewohnten Strecke.

Die Linie 75 kann die Haltestelle bei der Gerhardinger Schule in der Gräßlstr. in beiden Fahrtrichtungen nicht bedienen. Morgens fährt die Linie von der Haltestelle Schwandorfer Str. direkt zur Haltestelle Steinweg in der Frankenstraße. Mittags fährt die Linie von der Haltestelle Reinhausen Brücke direkt zur Haltestelle Steinweg in der Frankenstraße. Auf der Fahrtstrecke wird an der Ecke Alte Nürnberger Straße/Schelmengraben eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet, damit Umstiege zu den anderen Linien möglich sind.

Die Strecke über die Oberpfalzbrücke ist deutlich länger als die gewohnte Streckenführung. Dementsprechend müssen die Fahrzeiten der einzelnen Linien verlängert werden. Um wichtige Umstiege, wie beispielsweise Hans-Hayder-Str./Nordgastr. gewährleisten zu können, sind außerdem Fahrzeitverschiebungen notwendig.

Die Gerhardingerschule in der Andreasstraße wird während der Umleitung durch die Linien 4, 12, 13 und 17 über die Haltestelle Stadthof (Höhe Raiffeisenbank bzw. Marienapotheke) erschlossen. Das Schulhaus Steinweg wird durch die Linien 4, 13 und 75 über die Haltestellen Steinweg, Drehergasse und Schwandorfer Str. erschlossen.

Eine detaillierte Information darüber, wie Schüler aus den verschiedenen Bereichen zur Schule kommen, wird über die Schule verteilt.

Wochenblatt digital vom 30. April 2008

Kinderfest contra Brückenbau

Von *Stefan Aigner*

Im Wahlkampf hatten sich Teile der SPD noch ausdrücklich gegen ein Brückenprovisorium über den Grieser Spitz ausgesprochen. Die gestern vorgestellte Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und CSU spricht dagegen eine weit weniger deutliche Sprache. „Für ein ggf. notwendiges Provisorium wird eine breite Information der Öffentlichkeit sichergestellt“, heißt es dort. Als Favorit für diese provisorische Trasse gilt der Untere Wöhrd über den Grieser Spitz. Es existieren bereits entsprechende Pläne. Eine Widerspruchsmöglichkeit für Bürger besteht nicht.

Wie lange Provisorien überdauern können, lässt sich am Eisernen und am Grieser Steg ablesen. Beide wurden nach dem Zweiten Weltkrieg als Provisorien gebaut.

Am Donnerstag, 1. Mai, findet um 15 Uhr ein Spielfest auf dem Grieser Spitz statt, „um an die Gefahr zu erinnern, die im Falle des Baus einer Brücke über den Grieser Steg für die Natur und uns Menschen besteht“, schreibt Veranstalter Sigggi Heindl. Er hatte, zusammen mit mehreren Anwohnern, bereits Ende Februar mit mehreren Aktionen gegen die Brückenpläne über den Grieser Spitz protestiert.

Mittelbayerische Zeitung vom 1. Mai 2008

Koalitionsvereinbarung für die Stadtratsperiode 2008 – 2014 (Auszug)

Christlich-Soziale Union in Bayern, Stadtratsfraktion Regensburg
Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Stadtratsfraktion Regensburg

1.2.6 Sanierung Steinerne Brücke/Busersatztrasse

Die Steinerne Brücke soll gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Zeit- und Maßnahmenplan saniert werden. Die Koalition wird für das ÖPNV-Liniennetz, soweit die Linien heute auf der Steinerne Brücke die Donau queren, nur für den Fall, dass nach Sanierung der Brücke diese Trasse nicht mehr für den Busverkehr zur Verfügung steht, alle möglichen Alternativlösungen unter dem Aspekt, die derzeitige Bedienungs- und Erschließungsqualität des ÖPNV aufrechtzuerhalten, einschließlich aller möglichen Kompensationsmaßnahmen sorgfältig prüfen.

Sie wird dazu von der Verwaltung eine städtebauliche Bewertung der Alternativen unter besonderer Berücksichtigung der Interessen der ÖPNV-Nutzer und der verschiedenen jeweils betroffenen Trassenanlieger erstellen lassen. Diese Bewertung soll die Grundlage für die zu treffende Entscheidung darstellen.

Für eine dauerhafte Lösung sind Belange der Denkmalpflege (Welterbe) und der Natur- und Landschaftsverträglichkeit k.-o.-Kriterien. Wenn diese Anforderungen erfüllt werden können, kommt eine Realisierung in Betracht. Dabei ist durch Berechtigungseinschränkungen sicher zu stellen, dass nur der ÖPNV die gesamte Trasse benutzen kann. Für die evtl. Umsetzung der endgültigen Lösung wird ein Verfahren mit Bürgerbeteiligung gewählt; für ein ggf. notwendiges Provisorium wird eine breite Information der Öffentlichkeit sichergestellt.

Mittelbayerische Zeitung vom 3. Mai 2008

Familien bangen um das „Idyll“ Grieser Spitz

PROTEST Pläne über eine Ersatztrasse für die Steinerne Brücke sorgen für Unverständnis und Wut.

VON FELIX JUNG, MZ

INNENSTADT. Der Grieser Spitz ist voller Menschen. Vergnügliches Kinderlachen ist zu hören. Sie toben herum. Die größeren spielen Fußball, auch eine Frisbeescheibe kommt zum Einsatz, die kleineren vergnügen sich am Spielplatz. Autos fahren hier nicht. Vögelgezitscher statt Straßenlärm. Nur das Brummen der Motoren des ein oder anderen Schiffes, das vorbeifährt, dringt regelmäßig, aber nicht unangenehm an die Ohren. Am anderen Ufer sitzen geduldige Angler und warten darauf, dass endlich ein Fisch anbeißt. Während der Woche finden auch Studenten hierher und nutzen das „Idyll“ zum entspannten Lernen.

Sigi Heindl hat heute, am Maifeiertag, ein Spielfest für Kinder organisiert. Mit seinem Rad transportiert der 45-Jährige Spielgerät wie Kegeln oder Bocchia-Kugeln, sogar ein Schachbrett hat er mit eingepackt. Die Werkstatt des Schlossers, die er von seinem Vater übernahm, ist nur ein paar hundert Meter entfernt.

„Wenn Ruhe einkehrt und es dunkel wird, kommt wieder die Tierwelt zum Vorschein“, erzählt er und zeigt zum Beweis Fotoaufnahmen von Bibern und Kormoranen, die in den Donauauen leben. Heindl ist in stiller Aufruhr. Er sieht das alles in Gefahr. Mit dem Spielfest will er darauf aufmerksam machen, dass hier eine Brücke gebaut werden könnte – eine Ersatztrasse für die sanierungsbedürftige Steinerne Brücke. Der Beschluss für ein „Brückenprovisorium“ wurde bereits vor mehreren Monaten im Stadtrat gefasst. Für die Anwohner gäbe es in diesem Fall kein Widerspruchsrecht. Sollte die „Steinerne“ für Busse gesperrt werden müssen, könnte jederzeit mit den Bauarbeiten am Grieser Spitz begonnen werden. Vier Buslinien sind es wohl, die darüber umgeleitet werden. In der Koalitionsvereinbarung von CSU und SPD ist diese Überlegung enthalten. Der Begriff „Osttrasse“ – über den Grieser Spitz, durch den Park und den dortigen Spielplatz – kommt darin nicht vor.

„Weltkulturerbe sein wollen, aber ein Naherholungsgebiet mitten in der Stadt zerstören! Wie passt das denn zusammen?“

EINE MUTTER, DIE MIT IHREN BEIDEN KINDERN FAST TÄGLICH AUF DEN SPIELPLATZ KOMMT

„Was heißt hier Provisorium...?“, erobert sich Raimund Strehl. „Wenn so etwas erst einmal gebaut ist, bleibt das für immer.“ Wie lange so etwas die Zeit überdauern kann, lässt sich am Eisernen und Grieser Steg ablesen. Beide wurden nach dem Zweiten Weltkrieg als Provisorien gebaut.

Bernhard Segerer schiebt den Hauptteil der Schuld auf die Regensburger Verkehrsbetriebe: „Wegen der paar Minuten mehr Fahrt ist man dabei, ein Naherholungsgebiet zu zerstören.“ In Sichtweite ist die Nibelungenbrücke. Darauf zeigt er und fragt: „Hat man hier nicht vor nicht allzu langer Zeit für zusätzliche Busspuren gesorgt?“ Bernd Lücke ist ähnlicher Meinung: „Zehn Minuten mehr Fahrt – in Berlin würde man sich über diese Diskussion kaputt-lachen.“ Das Wort „provinziell“ fällt.

Eine Mutter fragt: „Gibt es hier eine Unterschriftenliste?“ Sie bekommt zur Antwort: „Nein, noch nicht...“. Kristine Wodiczka empfindet „Ohnmacht“ und mag diese Politik nicht verstehen. Mitglieder vom Verein „Donauanlieger“ sind gekommen und verteilen Faltblätter. Sie wehren sich seit zwei Jahren gegen alle Ersatztrassen-Pläne. „Es existieren bereits entsprechende Pläne“, behauptet Walter Cerrull.

Die Idee, mit kleinen Spielfesten, auf das Problem aufmerksam zu machen, hat Heindl entwickelt. Alleine. Die Nachbarn waren sofort dabei. Zweimal schon sind sie seinem Ruf gefolgt. Aus dem eher ruhigen Protest dieser jungen Familien könnte einmal ein lauter Aufschrei werden.

Augen zu und durch? Der „große Wurf“ der SPD

Von *Stefan Aigner*

Große Koalition: SPD lässt ein paar Wahlversprechen einfach sausen

Für die SPD läuft alles nach Plan. In der heutigen konstituierenden Sitzung des neuen Stadtrats wird Joachim Wolbergs aller Voraussicht nach zum Bürgermeister gewählt. Mit den Stimmen von CSU und SPD. Dass es Abweichler geben wird, die ihm bei der geheimen Wahl ihre Stimme verweigern werden, gilt eher als unwahrscheinlich.

Die auf elf Stadträte geschrumpfte SPD-Fraktion hat der Koalitionsvereinbarung mit der CSU geschlossen zugestimmt, bei einer Parteiversammlung vergangene Woche kam von den rund 40 anwesenden Mitgliedern ebenfalls breite Zustimmung; es gab lediglich eine Enthaltung. Von einer Wahlanalyse hat man in der Regensburger SPD bislang abgesehen. Mitglieder, die bereits kurz nach der Wahl anregten, angesichts des desaströsen Wahlergebnisses das Büsserhemd anzulegen wurden von Joachim Wolbergs abgekanzelt. Der nannte die Vereinbarung zwischen CSU und SPD bei der gemeinsamen Pressekonferenz mit Parteichefin Margit Wild und dem CSU-Fraktionschef Christian Schlegl am vergangenen Dienstag einen „großen Wurf“.

Personell ist er das für die SPD durchaus. Wolbergs selbst wird Bürgermeister. In den Aufsichtsräten von Stadtbau, Stadtwerken und Regensburger Business Development GmbH gibt es zusätzliche dotierte Aufsichtsratsposten für die SPD. Dass diese Aufsichtsräte nach dem System Hare-Niemeyer besetzt werden – das hätte eine gerechtere Verteilung zugunsten der kleineren Parteien zur Folge gehabt – konnte man der CSU in den Verhandlungen offenbar nicht abringen. Ebenso mussten die Sozialdemokraten einige ausdrückliche Wahlversprechen über Bord werfen, um mit der CSU handelseinig zu werden.

Ein Ratsbegehren zur umstrittenen Sallerner Regenbrücke, wie Wolbergs es während dem Wahlkampf mehrfach angekündigt hatte, ist vom Tisch.

Ebenso das klare Bekenntnis von Joachim Wolbergs gegen ein Brückenprovisorium mitten durch den Grieser Spitz. „Das wird es mit uns nicht geben“, so seine Aussage vor der Wahl. Die Koalitionsvereinbarung sieht für den Fall eines solchen, von der CSU favorisierten Provisoriums, „eine breite Information der Öffentlichkeit“ vor.

Gries: SPD-Chefin will keine Brücke

Von *Stefan Aigner*

Es ist ein offenes Geheimnis, dass die „provisorische“ Brücke über den Gries ein Punkt war, an dem die Koalitionsverhandlungen zwischen CSU und SPD fast gescheitert wären.

Zu sehr fordern CSU und Wirtschaft eine solche Brücke – seit knapp 20 Jahren findet man eine solche auch im Flächennutzungsplan der Stadt Regensburg. Langfristig auch für den Individualverkehr. Der ursprüngliche Plan dafür ist fast schon 100 Jahre alt. Das ist die eine Seite. Auf der anderen hatte sich Joachim Wolbergs im Wahlkampf klar positioniert: „Keine Brücke. Auch kein Provisorium. Man weiß, wie lange solche Provisorien stehen.“

Nachgegeben hat die SPD. Dem „Provisorium“, das ohne Bürgerbeteiligung errichtet werden kann und das im Ferienausschuss des Stadtrats beschlossen wurde, hat der Koalitionsvertrag schließlich doch noch Tür und Tor geöffnet: „für ein ggf. notwendiges Provisorium wird eine breite Information der Öffentlichkeit sichergestellt.“

Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung, die belegen sollte, ob ein solches Provisorium notwendig ist, hatte Oberbürgermeister Hans Schaidinger vielfach angekündigt („Wenn die ergibt, dass wir kein Provisorium brauchen, mache ich einen Luftsprung.“). Zuletzt für vergangenen Herbst. Es gibt sie bis heute nicht. Dafür fertige Pläne für die Brücke („provisorisch“). Die Trasse über den Gries ist der Top-Favorit.

SPD-Chefin und Landtagskandidatin Margit Wild hatte sich in der Vergangenheit mehrfach gegen eine solche Brücke ausgesprochen. Sie hat den Koalitionsvertrag unterschrieben, hält diesen aber für „kein juristisch bindendes Dokument“. Im Rahmen einer Veranstaltung des SPD-Ortsvereins Steinweg hat sie sich nun erneut klar positioniert: „Selbst eine einspurige, nur von Bussen befahrene, Brücke über den Gries“ hält Wild „für eine unwiderbringliche Zerstörung der Landschaft.“ „Persönlich“ ist diese Meinung der SPD-Chefin.

SPD-Bürgermeister Joachim Wolbergs hingegen hat sich einerseits darüber beklagt, dass „über Brücken“ (auch beim Ratsbegehren zur Sallerer Regenbrücke ist die SPD eingeknickt) und weniger über den Rest des Koalitionsvertrags geredet werde, der „eindeutig sozialdemokratische Handschrift trägt“. Er hat nun Gegner der Grieser Brücke zum Gespräch gebeten. „Da können wir gerne kontrovers diskutieren.“

Abgestimmt werden muss darüber ja nicht mehr. Die Brücke kann kommen. Das hat der Koalitionsvertrag festgeschrieben.

„Wenn's nicht notwendig ist, dann macht man's auch nicht“

Thema Ersatzbrücke: „Donauanlieger“ sind alarmiert, der neue CSU-Fraktionschef gibt sich unaufgeregt

Von Rainer Wendl

Das Thema „Ersatztrasse für die Steinerne Brücke“ bleibt eine der heißesten Kisten in der Regensburger Stadtpolitik. Wer geglaubt hatte, dass das Projekt aufgrund der neuen Mehrheitsverhältnisse im Stadtrat zumindest für die nächsten sechs Jahre vom Tisch ist, sieht sich getäuscht.

In der SPD scheint es nämlich durchaus kontroverse Meinungen zu einer Ersatzbrücke zu geben. Joachim Wolbergs hatte zwar im Wahlkampf stets geäußert, dass er das Projekt politisch nicht für durchsetzbar hält – doch so eindeutig dagegen wie Stadtverbandschefin Margit Wild sind offenbar längst nicht alle Genossen. Hans-Jürgen Ahrns, Vorstand des Vereins „Donauanlieger“ und selbst SPD-Mitglied, hat jedenfalls einen besorgten Brief an die Stadträte geschrieben und sich nach dem aktuellen Stand der Dinge erkundigt.

Die „Donauanlieger“ befürchten, dass schon bald alles sehr schnell gehen könnte, die Große Koalition im Stadtrat die Notwendigkeit einer Ersatzbrücke sieht und Fakten schafft, konkret also der Brückenschlag von der Maffeistraße zum Gries vollzogen wird. Selbst wenn das Ganze nur unter der Überschrift „provisorische Lösung“ ablaufen würde, wäre der Naherholungsraum Grieser Spitz aufgrund der zu bauenden Anschlussstraßen unwiderbringlich zerstört, so die bekannte Sorge von „Donauanliegern“ und zahlreichen Bürgern.

Auch der neue CSU-Fraktionschef Christian Schlegl hat den Brief erhalten. „Ein ganz sachliches Schreiben auf völlig unpolemischem Niveau“, sagt er und meint zu den geäußerten Bedenken: „Man muss das alles sehr ernst nehmen.“

Entgegen der verbreiteten öffentlichen Wahrnehmung betont Schlegl allerdings, dass die CSU nicht auf Biegen und Brechen eine Ersatzbrücke wolle.

Schlegl: Verständnis für die „Betroffenen“

Man müsse zuerst einmal die laufenden Untersuchungen abwarten, bei denen u.a. ermittelt wird, wie groß der Zeitverlust der Busse bei einem Umweg über die Nibelungenbrücke wäre. Wenn alle Ergebnisse vorlägen, müssen man sich „zusammen setzen und vorbehaltlos die beste Lösung suchen“, so Schlegl: „Wenn's nicht notwendig ist, dann macht man's auch nicht“, beteuert er.

Die Ablehnung der Brücke kann er „aus Sicht der Betroffenen verstehen“, sagt er. Das wird „Donauanlieger“ und Gleichgesinnte zwar nicht noch mehr aufregen, aber auch keineswegs beruhigen. Sie gehen nämlich davon aus, dass bei den Themen „Welterbe“ und „Schutz des Naturraumes Grieser Spitz“ jeder Regensburger ein „Betroffener“ ist...

Brückentrasse durch den Spielplatz: Aussitzen gilt nicht!

Von *Stefan Aigner*

Unermüdlich! Der Schlosser Sigggi Heindl arbeitet weiter daran, die Regensburgerinnen und Regensburger auf die drohende Zerstörung des Naherholungsgebiets am Grieser Spitz aufmerksam zu machen. Am kommenden Sonntag (15 Uhr) veranstaltet er dort zum zweiten Mal ein Spiel- und Familienfest. Das soll künftig jeden ersten Sonntag im Monat wiederholt werden.

Bereits während des Wahlkampfs hatte Heindl mit mehreren Aktionen auf die städtischen Planungen aufmerksam gemacht. Unter anderem hatte er die Favoritentrasse der Regensburger CSU mit Absperrbändern nachgezeichnet.

Seit mittlerweile vier Jahren wird in Regensburg über Ersatz für die dringend sanierungsbedürftige Steinerne Brücke diskutiert. Die CSU fordert eine Ersatzbrücke, es gibt bereits einen entsprechenden Beschluss für den Bau eines „Provisoriums“ über den Grieser Spitz, quer durch die Grünflächen und einen dort vorhandenen Spielplatz. Mittlerweile ist die CSU auf Beschwichtigungskurs. Man wolle nicht auf Biegen und Brechen eine Brücke, ließ kürzlich der CSU-Fraktionsvorsitzende Christian Schlegl verlauten. Er bleibe da „ganz gelassen“ und wolle erst das Ergebnis einer Verkehrsuntersuchung abwarten. „Das hören wir seit mittlerweile vier Jahren“, sagt Dr. Hans-Jürgen Ahrns von den Donauanliegern. Zuletzt hatte Oberbürgermeister Hans Schaidinger solche Ergebnisse für vergangenen Herbst versprochen („Ich mache einen Luftsprung, wenn wir keine Brücke brauchen.“). Passiert ist nichts.

Die Freien Wähler haben einen Tunnel vorgeschlagen. Der wurde zunächst mit dem Argument „zu teuer“, später – von Oberbürgermeister Schaidinger – mit Verweis auf die „unschönen Rampen“, abgelehnt. Der Verein Donauanlieger hat eine Umleitung der Busse über bestehende Donauübergänge vorgeschlagen, die sogenannte „Bürgertrasse“. Dieser Vorschlag wurde bislang noch nicht getestet. Die SPD, insbesondere Joachim Wolbergs, hatte – vor der Wahl – ihre vehemente Gegnerschaft zu jedweder Brücke, auch einem Provisorium über

den Gries bekundet. In der Koalitionsvereinbarung mit der CSU findet sich nichts von dieser Gegnerschaft. Es werden „eine breite Information der Öffentlichkeit sichergestellt“, sollte ein Provisorium gebaut werden, lautet die nichtssagende Formulierung in dem Papier. Diese Öffentlichkeit hätte allerdings keine rechtliche Möglichkeit mehr, den Bau eines Provisoriums zu verhindern. Der Beschluss ist gefasst. Bei Provisorien sind keine Widerspruchsmöglichkeiten für Bürger vorgesehen.

Sozialbürgermeister Joachim Wolbergs befindet sich nun mit den Donauanliegern „im Gespräch“. SPD-Chefin Margit Wild, die sich mittlerweile im Landtagswahlkampf befindet hat mittlerweile mehrfach bekundet, dass sie eine Brücke über den Gries ablehnt und das Koalitionspapier zwischen SPD und CSU für „juristisch nicht bindend“ hält. Allerdings ist auch keine Abstimmung mehr im Stadtrat über die Brücke vorgesehen. Die müsste neu beantragt werden. Ablehnung hin, Ablehnung her.

Unabhängig davon, wächst am Grieser Spitz der Widerstand. Beschwichtigung hin, Beschwichtigung her.

Stadtamhofer stellen sich auf mehrjährige Wartezeit auf Brücke ein

Noch mindestens zwei Jahre werden die Bewohner des Regensburger Stadtteils Stadtamhof auf eine neue Brücke am Protzenweiher warten müssen. Planung, internationale Ausschreibung und Auswahl der Wettbewerbssieger werden alleine rund zwölf Monate in Anspruch nehmen, hieß es gestern aus dem Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg. Der Brückenbau selbst dauert ein weiteres Jahr, „und da muss alles glattgehen“.

Aktuell wird gerade das Baufeld vermessen, berichtete Behördenchefin Mareike Bodsch. Ende des Monats will sie sich mit der städtischen Planungsreferentin Christine Schimpfermann bzw. Vertretern des Regensburger Tiefbauamts zusammensetzen, um die Wettbewerbsbedingungen abzuklären und die Erwartungen der Stadt abzuklopfen. In Anbetracht der Tatsache, das sich die Brücke am Rande des Welterbes

befindet, spielten auch städtebauliche Aspekte eine wichtige Rolle.

Aussagen über Abbruch- bzw. Neubaukosten lassen sich derzeit ebenso wenig treffen wie über das vor allem von den Stadtamhofer Kaufleuten gewünschte Brückenprovisorium für Pkw. „Darüber wird noch immer nachgedacht“, sagte Bodsch. Die Werbegemeinschaft Pro Stadtamhof ist indes skeptisch und fürchtet, dass der Kosten wegen ein Provisorium nicht zustande kommt.

Mittelbayerische Zeitung digital vom 8. Juli 2008

Alarm am Grieser Spitz: Bürger fürchten Baubeginn der Ersatztrasse für 2010

Alarmstimmung in Stadtamhof: Regensburg präsentierte sich zur „Entente florale“ grün – für das Forum „Donauanlieger“ ein Anlass auf die „Zerstörung eines Naherholungsgebietes“ hinzuweisen. So nannte Walter Cerull die Pläne, eine Ersatztrasse für Busse über den Grieser Spitz zu führen. Er wisse sogar, dass die Stadt bereits einen Baubeginn für 2010 plane. Bürgermeister Joachim Wolbergs warf er Wortbruch vor, weil dieser gegen sein Wahlversprechen zugestimmt habe.

In einer Koalition müsse man Zugeständnisse machen, verteidigte sich Wolbergs. Von einem Baubeginn 2010 wisse er allerdings nichts. Auch die Pressestelle dementierte dies. Im Herbst lege man Untersuchungen zum öffentlichen Nahverkehr vor, für den Fall der endgültigen Sperrung der Steinernen Brücke.

Donauanlieger und Stadtamhofer fordern nun eine Bürgerversammlung. Am 3. August soll außerdem ein Spielfest für Familien auf dem Grieser Spitz stattfinden.

Rundschau vom 9. Juli 2008

Kampf gegen Ersatzbrücke

Die Donauanlieger fürchten die Zerstörung des Grieser Spitz

Von Manfred Rohm

Stadtamhofer Bürger haben Angst um das Naherholungsgebiet am Grieser Spitz. Sie vermuten, dass die Pläne für eine Brücke an diesem Platz schon beschlossene Sache sind.

Regensburg. Der Grieser Spitz ist einer der schönsten Veranstaltungsplätze in der Stadt. Das hat das Spectaulum an diesem Wochenende wieder gezeigt. Außerdem gibt's hier vor allem für den Stadtamhofer Nachwuchs einen Spielplatz und einen Bolzplatz. Dies alles sieht das Forum Regensburg und der Verein der Donauanlieger in Gefahr. „Wenn es nach der Stadt geht, dann soll hier die Ersatzbrücke für die Zeit nach der Sanierung der Steinernen Brücke entstehen“, sagt Vorsitzender Walter Cerull. Er beschreibt, was sich an dieser Stelle alles ändern wird. „Neben der Zerstörung von Bolzplatz und Liegewiese müssen allein für die Zufahrtsstraßen 60 große Bäume gefällt werden. Und Feste können in diesem Bereich auch nicht stattfinden.“

Dass die Planungen der Stadt bisher an diesem Ort lediglich ein Provisorium bis zu einer endgültigen Entscheidung vorsehen, ist für Cerull reiner Etikettenschwindel. „Damit kann die Stadt ein Planfeststellungsverfahren umgehen und damit jede Bürgerbeteiligung ausschließen“, sagt er. Als Beweis für seine Behauptung sieht er die Tatsache, dass die Trasse des Provisoriums im Wesentlichen einer der Trassen entspricht, die als Dauerlösung der Ersatzbrücke diskutiert werden. „Außerdem weiß jedes Kind, dass nichts länger hält als ein Provisorium.“

Der Grieser Steg sei dafür das beste Beispiel. Betroffen von der Ersatztrasse ist auch die Gerhardinger Schule, an deren Nordseite die Zubringerstraße vorbeiführen soll. „Die Abgase und der Lärm sind den Kindern doch nicht zuzumuten“, erregt sich Cerull und weiß dabei auch die Eltern hinter sich. Nach Berechnungen der Donauanlieger bringt das Provisorium keinerlei Zeitvorteil gegenüber einer Bustrasse über die Nibelungenbrücke. „Nur der RVV bewegt sich trotzdem nicht und hält an seinen Plänen fest.“ Noch geben die Donauanlieger in ihrem Kampf gegen die Ersatzbrücke nicht auf. Über 250 Stadtamhofer fordern mit ihrer Unterschrift eine erneute Bürgerversammlung. „Der OB soll in einer erneuten Bürgerversammlung endlich die Karten auf den Tisch legen. Und wir wollen ihm dann unsere Meinung dazu sagen.“ Tatsache bleibt aber: Die Donauanlieger und das Forum Regensburg halten an ihrer Forderung fest: Der RVV soll über die Nibelungenbrücke fahren. „Eine Ersatzbrücke braucht's nicht.“

„Grieser Spitz“ wegen Brückenbau umkämpft

Donauanlieger e.V. melden sich zum Thema Ersatzbrücke

Der Bürgerverein Donauanlieger e.V. und das Forum Regensburg luden am Dienstag zu einem Informationsgespräch über die geplante Ersatzbrücke „Am Gries“ ein. Auf dem Bolzplatz am Grieser Spitz inmitten grüner Natur zwischen den Donau-Armen erläuterten Sprecher Walter Cerull und Aktivist Siegfried Heindl den Medienvertretern, warum für die Stadthofer keine Ersatztrasse bzw. ein Brückenprovisorium in Frage kommt und warum sie sich von der SPD um ein Wahlversprechen betrogen fühlen.

Am Dienstag stellte sich die Stadt im übrigen auch dem Wettbewerb Entente Florale. Als krassen Widerspruch dazu sieht Cerull „die Zerstörung dieses einzigartigen Naherholungsgebietes im Zentrum der 'Steinernen Stadt' an der Grieser Spitze“. 60 Bäume müssten weichen, das Gelände würde umgekrempelt, Liegewiesen und Bolzplatz verschwinden und Feste mit dem typischen Donau-Flair wären Geschichte.

Nachbarn vom anderen Ufer (die favorisierte Trasse führt über die Maffeistraße, Anm. d. Red.) sind entsetzt, womöglich bald Durchgangsverkehr vor ihren teuren Eigentumswohnungen zu haben. Denn – davon ist Cerull überzeugt – „nichts ist dauerhafter als ein Provisorium!“. Und da die Pläne für ein solches schon im Ferienausschuss 2005 verabschiedet wurden, sei es sogar möglich, sofort (geplant ist allerdings erst 2010) mit diesem provisorischen Bau als Entlastung für die Steinerne Brücke zu beginnen. Große Befürchtung: „Zur Umwidmung der Brücke von der reinen ÖPNV-Trasse auf den Individualverkehr braucht es nur einen einfachen Stadtratsbeschluss“, so Cerull.

Stadthofer schwer enttäuscht von Woll

Enttäuscht sei man besonders von Neubürgermeister Joachim Wolbergs (SPD), denn dieser habe nur wegen der Aussage „Eine Grieser Brücke gibt es mit der SPD unter keinen Umständen, auch kein Provisorium“ bei der Stichwahl um den OB-Posten knapp 70 Prozent im Stadtteil Stadthof eingefahren. In der Koalitionsvereinbarung werden jedoch nun alle Optionen offen gehalten.

Nur – und das monieren die Donauanlieger – die von ihnen ins Gespräch gebrachten Alter-

nativen (im Netz zu finden unter www.Donauanlieger.de/bruecken-problematik) finden kein Gehör. „Es ist, als hätten wir noch gar nichts unternommen. Unsere Vorschläge werden in keinsten Weise anerkannt.“ Dennoch geben die Aktivisten nicht auf. Sie proben den sanften Widerstand, denn sie wollen Regensburg das Weltkulturerbe nicht madig machen, aber sie kämpfen bis zuletzt um ihre grüne Lunge in der Innenstadt. Jeden 1. Sonntag im Monat findet ab sofort ein Kinderfest am Grieser Spitz statt. Diese Feste sollen den Besuchern den Wert des Naherholungsraumes an der Donau im Gedächtnis verankern. Ferner wird eine neue Bürgerversammlung für Herbst angestrebt,

(kh)

Wochenblatt digital vom 9. Juli 2008

Brückengegner und Brückenheilige

Von *Stefan Aigner*

Vor allem Joachim Wolbergs ist es, der den Donauanliegern stinkt. Während die CSU nie einen Hehl daraus gemacht hatte, dass der Grieser Spitz als potentielle Ersatzbrücken-Trasse in Frage kommt, hatte Wolbergs noch kurz vor der Stichwahl erklärt: „Eine Grieser Brücke gibt es mit der SPD unter keinen Umständen, auch kein Provisorium, denn nichts hält so lange wie ein Provisorium.“ Auch das Wahlprogramm der SPD enthält dementsprechende Aussagen. Für Walter Cerull vom Forum Regensburg ist das mit ein Grund, warum Wolbergs bei der Stichwahl in Stadtamhof an die 70 Prozent einfahren konnte. Um Hans Schaidinger zu überrunden, reichte selbst das nicht.

Und so gibt es statt eines Oberbürgermeisters Wolbergs einen Bürgermeister und statt einer klaren Linie zur möglichen Grieser Brücke eine Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und CSU, die alle Möglichkeiten offen lässt. „In einer Koalition ist es eben nicht immer möglich, die reine Lehre umzusetzen“, hat der neue Sozialbürgermeister dazu vor geraumer Zeit gegenüber *regensburg-digital.de* geäußert. „Wählertäuschung“ nennt Cerull dieses Vorgehen in einem Flugblatt.

Bereits während des Wahlkampfs haben Anlieger – allen voran der Schlosser Siggie Heindl – immer wieder auf die Brückenplanungen aufmerksam gemacht; am ersten Sonntag im August findet bereits das dritte Spielfest am Grieser Spitz statt, bei dem auch zu den Planungen informiert wird. Am vergangenen Dienstag lud nun Walter Cerull anlässlich des Besuchs der Preisrichter des Pflanzwettbewerbs „Entente Florale“ in Regensburg auf den Spitz, um die Befürchtungen der Donauanlieger an die Öffentlichkeit zu bringen. Immerhin würden, sollte eine Brücke über den Gries gebaut werden, rund 60 Bäume fallen und das Naherholungsgebiet samt Kinderspielplatz weitgehend zerstört werden.

Bereits im Ferienausschuss des Stadtrats 2005 wurde ein Beschluss über ein Brückenprovisorium gefasst, das – für den Fall, dass eine Sperrung der Steinerne Brücke kurzfristig notwendig wird – jederzeit gebaut werden könnte. Der Auffassung der Donauanlieger, dass der

Baubeginn einer Brücke über den Gries bereits für das Frühjahr 2010 feststehe, widerspricht dagegen die städtische Pressestelle. Derzeit warte man noch auf ein Gutachten, das feststellen soll, ob nach einer denkmalgerechten Sanierung der Steinernen Brücke wieder Busse darüber fahren können, so Pressechefin Elisabeth Knott. Sollte das nicht der Fall sein, seien noch eine Reihe von weiteren Fragen zu klären (Der städtische Zeitplan als pdf). Und sollte man zu dem Schluss kommen, dass eine Ersatzbrücke notwendig sei, gebe es dazu „noch keine Festlegung“. Eine Aussage, die bereits OB Hans Schaidinger mehrfach geäußert. Allerdings ist es ein offenes Geheimnis, dass die CSU – wenigstens bislang – eine Brücke über den Gries favorisiert hat. Die Alternativtrasse im Westen anstelle des Eisernen Steges gilt allein aus denkmalpflegerischen Gründen als kaum durchsetzbar.

Mehrfach hatte Hans Schaidinger die Ergebnisse einer Nahverkehrsuntersuchung der Regierung der Oberpfalz angekündigt. „Wenn die ergibt, dass wir keine Ersatzbrücke brauchen, mache ich einen Luftsprung“, hatte der Oberbürgermeister 2007 geulkt und oben erwähnte Ergebnisse für Herbst desselben Jahres angekündigt. Entsprechendes ist bereits in einem Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 2006 zu lesen. Ergebnisse und Luftsprung lassen bislang noch auf sich warten. „Wir warten seit fast einem Jahr“, sagt Cerull und moniert, dass die Vorschläge der Donauanlieger für eine „Bürgertrasse“ bislang von der Stadt ignoriert worden seien. Eine Bürgertrasse: Intelligente Umleitungen der Linien über bestehende Trassen und veränderte Routen anstelle einer Brücke. Das würde so gut wie keinen Zeitverlust geschweige denn Mehrkosten bedeuten, so der Standpunkt der Donauanlieger (Mehr dazu hier*). „Eine Ersatzbrücke ist nicht notwendig“, bringt Cerull seine Haltung auf den Punkt.

Im Frühjahr 2010 muss die Steinerne Brücke im Zuge der anstehenden Sanierung voraussichtlich gesperrt werden. Bis dahin muss eine Lösung gefunden und auch entsprechend kommuniziert werden. „Der Stadtrat wird sich im Oktober oder November mit diesem Thema beschäftigen“, versichert Frau Knott. Dann

wollen die Donauanlieger – und nicht nur die – wissen, woran man ist, denn, so sagt Cerull: „Die Wut wächst.“ Der Spott übrigens auch. Die Postkarte eines ominösen „Kulturreverats“ lobt Joachim Wolbergs für sein „eindeutiges Wahlversprechen zur Rettung des Gries“ als „Brückenheiligen“, „Vorbild für Bürger“ und „Politiker

mit Rückgrat“. Und der Umkehrschluss daraus – der stinkt nicht nur den Donauanliegern.

* Verweis auf www.donauanlieger.de

Mittelbayerische Zeitung vom 10. Juli 2008

„Schlechte Variante“

ERSATZBRÜCKE Grüne wollen Alternativen forcieren.

REGENSBURG. Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen bekräftigt die Ablehnung einer Ersatzbrücke wie auch eines Brückenprovisoriums über den Grieser Spitz. Fraktionsvorsitzender Jürgen Mistol: „Das Areal hat als Naherholungsgebiet Bedeutung weit über Stadtamhof hinaus.“ Auf dieser Trasse den Busverkehr abwickeln zu wollen, wenn die Steinernen Brücke dafür nicht mehr zur Verfügung stünde, sei für die Grünen die schlechteste aller denkbaren Varianten. Die Grünen plädieren dafür, die Prüfung aller anderen Alternativen, wie der Busverkehr im Bereich Stadtamhof ohne Steinernen Brücke sinnvoll organisiert werden könnte, fortzusetzen.

Auch die Planungen für eine Stadtbahn müssten forciert werden. „Die Attraktivität des ÖPNV darf keine Einbußen erleiden. Ziel der Grünen bleibt, mehr Bürgerinnen und Bürger als bisher zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen“, so Jürgen Mistol. Schon in den vergangenen Jahren hatten die Grünen bei den Haushaltsberatungen wiederholt den Antrag gestellt, die Finanzmittel für das in dem Bereich geplante Brückenprovisorium zu streichen. Jürgen Mistol: „Sollten sich CSU und SPD jetzt bereits intern auf die Trasse über den Gries oder gar auf einen Baubeginn im Jahr 2010 verständigt haben, wird dies auf den entschiedenen Widerstand der Grünen stoßen.“ (mz)

Regensburg Digital vom 15. Juli 2008

Grieser Brücke: Aufgeschoben, doch nicht aufgehoben

Von Stefan Aigner

„Ohne Protzenweiherbrücke macht eine Behelfsbrücke über den Grieser Spitz keinen Sinn.“ Diese klare Aussage von Planungsreferentin Christine Schimpfermann dürfte – wenigstens vorläufig – für Aufatmen bei vielen Regensburgern sorgen. Äußerst kurzfristig war für die Planungsausschussitzung am Dienstag ein Zwischenbericht der Verwaltung zum Planungsstand in Sachen Ersatzbrücke anberaumt worden. In den vergangenen Wochen und Monaten hatten Gegner eines Brückenprovisoriums am Grieser Spitz zunehmend öffentlichen Druck aufgebaut und klare Aussagen von der Stadtspitze zum Planungsstand gefordert. Das hat nun offenbar gefruchtet. Nach dem Brand der Protzenweiherbrücke seien alle Planungen bezüglich eines Provisoriums durch das Naherholungsgebiet Grieser Spitz vorläufig zurückgestellt worden, so Schimpfermann. Das dürfte für die kommenden beiden Jahre so bleiben; einen kurzfristigen Ersatz für das zerstörte Brückenbauwerk wird der Bund aller Voraussicht nach nicht finanzieren. Der Neubau könnte sogar bis zu drei Jahren dauern.

Doch wie geht es weiter mit den generellen Planungen für eine Bus-Ersatztrasse anstelle der Steinernen Brücke? Bereits für Herbst 2007 hatte Oberbürgermeister Hans Schaidinger öffentlich die Ergebnisse einer Nahverkehrsuntersuchung angekündigt, die Stadt und Landkreis bei einem unabhängigen Gutachter in Auftrag gegeben haben. Diese Ergebnisse sollen nun – mit einem Jahr Verspätung – nach der Sommerpause dem Stadtrat vorgelegt werden. Christine Schimpfermann ließ allerdings schon am Dienstag durchblicken, dass am Ende nach wie vor die Forderung nach einer Ersatztrasse – einer „altstadtnahen Donauquerung“ – bleiben wird. Eine Umleitung über bestehende Trassen wie die Nibelungenbrücke habe eine „nicht unerhebliche Verlängerung“ der Fahrzeiten zur Folge. Ebenfalls sei für den öffentlichen Nahverkehr ein erheblicher finanzieller Mehraufwand notwendig, um die Erreichbarkeit der Altstadt im bisherigen Maß sicherstellen zu können. Genaueres folgt voraussichtlich im September oder Oktober. Oberbürgermeister Hans Schaidingers Hausaufgabe für

die anwesenden Stadträtinnen und Stadträte: „Sie müssen sich mit der Frage beschäftigen, ob Sie einen ÖPNV wollen, der schlechter und teurer ist, als bisher.“ Ein klares Bekenntnis gegen eine Zerstörung des Grieser Spitz scheint man demnach bei der CSU vergeblich zu suchen.

Karl Raba vom RVV macht aus seinem Herzen keine Mördergrube, als wir bei ihm nachfragen. „Was wir gerne gehabt hätten, war die Westtrasse (über den Schopperplatz in der Nähe des Eisernen Stegs. Anm. d. Red.).“ Dieses sei allerdings bei verschiedenen Seiten „nicht auf große Gegenliebe“ gestoßen. Vor allem Einwände von Denkmalschützern scheinen diese Alternative aus dem Rennen gedrängt zu haben. „Wenn Geld keine Rolle spielen würde, könnte man das Ganze unterirdisch machen. Dann würde sich keiner aufregen.“ Immerhin: Den Vorschlag für einen Tunnel – Stichwort „Riepl-Röhre“ – gibt es. Dieser wäre in den Augen der Stadtverwaltung auch realisierbar. Allerdings seien die Kosten dafür doppelt so hoch wie für eine Brücke. Mit der Frage, ob das ein effizienter ÖPNV in Kombination mit dem Erhalt eines einmaligen Naherholungsgebietes wert ist, könnten sich die Stadträtinnen und Stadträte während der Sommerpause auch beschäftigen.

Paukenschlag: Ersatzbrücke über den Grieser Spitz liegt auf Eis

Eine Ersatzbrücke über den Grieser Spitz wird es in absehbarer Zeit nicht geben. Das war im Stadtplanungsausschuss den Ausführungen von Planungsreferentin Christine Schimpfermann zu entnehmen. Auf Bitten der SPD hatte Oberbürgermeister Hans Schaidinger diesen Punkt außerplanmäßig auf die Tagesordnung gesetzt, weil die Öffentlichkeit inzwischen durch die anhaltende Diskussion verunsichert sei. Die Stadt hatte – vor allem im Zusammenhang mit dem ÖPNV – ein Fachgutachten in Auftrag gegeben, das zwar vorliegt, aber erst nach der Sommerpause auf der Tagesordnung steht.

Christine Schimpfermann gab gestern einen Zwischenbericht, aus dem klar hervor ging: Die Überlegungen für eine Ersatzbrücke, die den ÖPNV während der Sanierung der Steinernen Brücke hätte aufnehmen sollen, wurden zurückgestellt, als die Protzenweiher-Brücke abbrannte. „Ohne Protzenweiherbrücke macht die Behelfsbrücke keinen Sinn“, betonte die Planungsreferentin. Sie sei immer wieder mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Kontakt gewesen, habe dort aber stets gehört, der Bund wolle ein Provisorium, das auch den ÖPNV aufnehmen könne, nicht bezahlen. Nach dessen Ansicht reiche die Oberpfalzbrücke als Anbindung von Stadtamhof aus.

Schon jetzt bedeute das eine Fahrtzeitverlängerung für die Buslinien. Wenn auch noch die Steinernen Brücke gesperrt würde, müssten alle Busse über die Nibelungenbrücke. „Dann werden wir uns überlegen müssen, was wir zur Verkürzung der Fahrtzeiten tun können.“ Als mögliche Alternativen nannte sie eine Taktverdichtung und eventuelle Streckenverlegungen oder Infrastrukturmaßnahmen, wie beispielsweise Busbeschleunigungsspuren.

Ihr Fazit, das OB Hans Schaidinger unterstrich: „Ohne altstadtnahe Donauquerung müsste dauerhaft in den ÖPNV investiert werden, ohne dass die Maßnahmen eine echte Verbesserung mit sich brächten.“

Aus für Brücken-Provisorium

Grieser Brücke kommt „richtig“ oder gar nicht

Von Rainer Wendl

Die Liebhaber der Fluss-Auen rund um den Grieser Spitz können vorerst aufatmen: Der Bau eines Brücken-Provisoriums von der Maf-feistraße zum Gries ist vom Tisch. Dies wurde bei der gestrigen Sitzung des Planungsaus-schusses bekannt.

Im Vorfeld dieser Sitzung hatten die Fraktio-nen von CSU und SPD den Oberbürgermeister um einen Zwischenbericht zu den seit gerau-mer Zeit laufenden Untersuchungen gebeten, die die Notwendigkeit einer Ersatz-Bustrasse für die Steinernen Brücke klären sollen. Pla-nungsreferentin Christine Schimpfermann nannte gestern im Ausschuss zwar keine kon-kreten Zahlen, sprach aber von erheblichen Verzögerungen und Mehrkosten für den Fall, dass man die Busse alternativ über die Nibelun-genbrücke fahren ließe.

Trotzdem: Ein Provisorium sei nicht sinnvoll, weil im weiteren Streckenverlauf ja die kaputte Protzenweiherbrücke dauerhaft nicht zur Verfü-gung steht. Deshalb kann man es gleich sein lassen.

CSU-Fraktionschef Christian Schlegl hat zu-dem vor der Sitzung gegenüber dem Wochen-blatt signalisiert, dass ihm ein von den Brücken-gegnern in den letzten drei Jahren gebetsmüh-lenhaft wiederholtes Argument einleuchtet: Wegen der zu bauenden Zufahrtsstraßen an beiden Ufern sei ein Brücken-Provisorium „im Prinzip genauso aufwendig wie ein richtiger Brückenbau“, so Schlegl.

Den Verzicht aufs Provisorium wertet er folg-lich als „gute Sache aus Sicht aller Kritiker“. Diese brauchten nun keine Angst mehr zu ha-ben, über Nacht vor vollendete Tatsachen ge-stellt zu werden. Diesen Vorteil sieht auch SPD-Stadträtin Margit Wild, die anders als mancher ihrer Fraktionskollegen jeglichen Brückenschlag am Gries nach wie vor kategorisch ablehnt: „Jetzt geht nichts mehr ohne anständiges Bür-gerbeteiligungsverfahren.“

Ein „richtiger“ Brückenbau ist natürlich längst nicht vom Tisch. Schon im Herbst werden die Stadträte abzuwägen haben, ob ihnen der Er-halt der einmaligen Flusslandschaft oder ein optimierter ÖPNV wichtiger ist.

Ist die Landschaft oder der ÖPNV wichtiger?

Aufgrund der Sitzverteilung im neuen Stadt-rat ist Margit Wild durchaus optimistisch, dass für die Mehrheit die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes zum K.O.-Kriterium wer-den: „Der Gries macht schließlich einen wes-entlichen Teil der Schönheit Regensburgs aus“, sagt sie.

Und wie es so aussieht, wird wohl ausge-rechnet das mehrheitliche Meinungsbild in Wilds eigener Fraktion letztlich darüber ent-scheiden, ob eine Grieser Brücke kommt oder nicht.

Mittelbayerische Zeitung vom 21. Juli 2008

Brückenfrage: Die Parteien wollen Bürger einbinden

BRÜCKEN CSU und SPD wollen offen in die Diskussion um eine Ersatzbrücke für die „Steinerne“ gehen, aber auf keinen Fall das Welterbe-Prädikat gefährden.

REGENSBURG. Bei der Diskussion um eine Ersatztrasse für die Steinerne Brücke in Regensburg fordert CSU-Fraktionsvorsitzender Christian Schlegl eine frühe Einbindung des Internationalen Rats für Denkmalpflege (ICOMOS). „Das Prädikat Welterbe Regensburg darf auf keinen Fall gefährdet werden. Eine Odyssee wie in Dresden ist unter allen Umständen zu vermeiden“, sagte Schlegl.

Der Bau eines Provisoriums am Grieser Spitz würde nur in Verbindung mit der Protzenweiher-Brücke Sinn machen und ist in weitere Ferne gerückt. „Ein Provisorium war für uns stets nur eine Notlösung“, bekräftigt der CSU-Fraktionschef. In einer Presseerklärung ruft er in der Debatte um den Grieser Spitz alle Beteiligten auf, sachbezogen an das Thema „Ersatztrasse“ heranzugehen. „Dem Oberbürgermeister geht es ebenso wie der CSU-Fraktion darum, dass die Notwendigkeit einer Ersatzbrücke ergebnisoffen geprüft wird. Wir gehen nicht mit einer vorgefertigten Meinung in die Diskussion“, versicherte Schlegl. Die CSU-Fraktion halte allerdings daran fest, dass der ÖPNV nicht geschwächt werden dürfe. Für den Fall eines Brückenbaus sei eine ausgiebige Bürgerbeteiligung in jedem Fall sichergestellt und erwünscht.

Das ist auch erklärte Position der SPD. „Wir wollen eine optimale Bürgerbeteiligung“, versicher-

ten SPD-Fraktionschef Norbert Hartl und Bürgermeister Wolbergs gestern der MZ telefonisch aus Weimar. Alle Optionen sollen geprüft werden und alle Fakten müssten auf den Tisch. Auch die Folgen für den öffentlichen Personennahverkehr sowie die Naturschutzbelange müssten abgewogen werden. „Wir werden uns in der Brückenfrage vorher nicht festlegen und die Diskussion völlig ergebnisoffen führen“, versicherte Hartl. Und einen Brückenbau in einer Nacht- und Nebelaktion, wie dies die Bürgerinitiative befürchtet, werde es definitiv nicht geben, dafür aber eine optimale Bürgerbeteiligung.

Bei Provisorien bestehe immer die Gefahr, dass sie zur Dauerlösung werden, befürchtet Jürgen Mistol. Deshalb sprach sich auch der Fraktionschef der Grünen auf Anfrage der MZ gegen ein Provisorium über den Grieser Spitz aus. Der Umweg über die Nibelungenbrücke sei für den Personennahverkehr vorübergehend zumutbar. Darüber hinaus hoffen die Grünen auf eine zügige Realisierung einer Stadtbahn. Auch die ödp ist gegen ein Brückenprovisorium und lehnt Eingriffe sowohl am Unteren Wöhrd als auch Grieser Spitz ab. Auch sie befürchte, dass ein Provisorium zur Dauerlösung werden könnte, sagte Dr. Eberhard Dünninger. (mz/zk)

Mittelbayerische Zeitung vom 21. Juli 2008

FW will faire Chance für Tunnel

REGENSBURG. Ludwig Artinger, Vorsitzender der FW-Fraktion im Stadtrat, begrüßt, dass die Großkoalitionäre CSU und SPD ergebnisoffen ans Thema „Ersatzbrücke“ herangehen wollen und auch eine qualifizierte Bürgerbeteiligung sichergestellt werden soll (MZ am 21. Juli). Damit müsste, so Artinger, auch die von den Freien Wählern seit langem favorisierte und in vielen Städten längst erfolgreich

erprobte Tunnellösung („Rieplöhre“) eine faire Chance auf Realisierung erhalten. Ein Tunnel trage Bedenken der Donauanlieger Rechnung und komme ohne Eingriff ins sensible Altstadtensemble aus. Diese Lösung habe die Unesco im Übrigen auch den Dresdnern als Alternative zur Waldschlösschenbrücke empfohlen. (mz)

Mittelbayerische Zeitung vom 2. August 2008

Steinerne Brücke ab sofort für alle Busse gesperrt

HORRORSZENARIO Einem Busaufprall wie kürzlich in der Jakobsstraße könnte das Brückengeländer nicht standhalten. Die Stadt zog die Konsequenzen.

VON CLAUDIA BÖKEN, MZ

REGENSBURG. Krisenstimmung herrschte gestern Nachmittag im Rathaus und bei den Verkehrsbetrieben. Der Grund: Ein Gutachten, das vor Wochen in Auftrag gegeben worden war und jetzt vorliegt. Ausgangspunkt war im Mai der Unfall an der Ecke Neuhaus/Jakobsstraße. Aus noch immer ungeklärter Ursache war damals ein RVB-Gelenkbus frontal und ungebremst gegen eine Hausmauer gefahren. Die Mauer hatte standgehalten.

Was aber, wenn ein derartiger Unfall auf der Steinernen Brücke passierte? Würde auch deren Brüstung standhalten oder nicht fragten sich damals alarmiert die Verantwortlichen und beauftragten ein Gutachterbüro, statistische Berechnungen vorzunehmen. Das Ergebnis: In diesem Fall könnte der Bus das Geländer durchbrechen und – im schlimmsten Fall – voll besetzt in die Donau Stürzen. Was dann passieren würde, mag man sich nicht ausmalen.

Gestern Nachmittag trafen sich alle beteiligten Stellen und der RVB zur Krisensitzung mit OB Hans Schaidinger. „Wir haben seit einer Woche versucht, den größtmöglichen Eingriff zu vermeiden, aber er ließ sich nicht abwenden“, so Schaidinger am gestrigen Spätnachmittag zur MZ. Als Chef der Straßenverkehrsbehörde stehe er in der Verantwortung, wenn etwas passiere. „Ich habe um 17 Uhr die sofortige Sperrung der Steinernen Brücke für den kompletten Bus- und Taxiverkehr angeordnet. Ab sofort ist Stadtamhof vom öffentlichen Personenverkehr abgeschnitten. Sämtliche Buslinien müssen über die Nibelungenbrücke fahren.“

Während die Umleitungsschilder vom Amt für öffentliche Ordnung noch gestern aufgestellt wurden, arbeiteten die Verkehrsbetriebe fieberhaft an den neuen Fahrplänen. Zu gute kommt ihnen dabei, dass gestern der letzte Schultag war, für den Umleitungsplan für Schulbusse immerhin sechs Wochen Zeit bleiben. Eine Rolle für den Zeitpunkt der Sperrung habe das nicht gespielt, so der OB.

Während die Linienbusse jetzt möglicherweise für immer von der Steinernen Brücke verbannt sind - ob eine denkmalgerechte Sanierung, wie sie ja ohnedies beschlossen ist, wieder Busverkehr zulässt, ist fraglich – bemüht sich Schaidinger um eine Lösung, die Stadtamhof zugutekäme: Die Möglichkeit eines kleinen Pendelverkehrs oder von Taxis soll geprüft werden.

Regensburg Digital vom 4. August 2008

Steinerne gesperrt: Was steckt dahinter?

Von *Stefan Aigner*

Die urplötzliche Sperrung der Steinernen Brücke auch für Busse und Taxen sorgt für Rätselraten bei vielen Regensburgern. Am Freitag Abend kam von der städtischen Pressestelle die Meldung, dass Oberbürgermeister Hans Schaidinger die Sperrung der Brücke verfügt habe. Ein Gutachten habe ergeben, dass das Brückengeländer einem Aufprall durch einen Bus nicht standhalten könne. Anlass für das Gutachten sei ein Unfall Anfang Mai in der Jakobstraße gewesen. Ein Linienbus des RVV war – aus nach wie vor ungeklärter Ursache – gegen eine Hausmauer geprallt. „Nachdem wir feststellen mussten, dass die Sicherheit auf der Steinernen Brücke nicht gewährleistet werden kann, sah sich die Stadt Regensburg als zuständige Straßenverkehrsbehörde in der Pflicht, umgehend zu handeln“, ließ Schaidinger verlauten, verfügte mit sofortiger Wirkung die Sperrung und pflegte eindrucksvoll sein Image als Macher.

Den Grund für die Sperrung nehmen ihm allerdings nur wenige ab. Dass das Brückengeländer dem Aufprall eines Busses nicht standhalten kann, scheint nämlich keine allzu aktuelle Neuigkeit zu sein. „Uns wurde schon 1985 gesagt, dass das Geländer auf der Steinernen nichts aushält“, erklärt etwa Klaus Caspers vom Arbeitskreis Kultur. Damals – vor 23 Jahren veranstaltete der Arbeitskreis das erste Regensburger Brückenfest auf der Steinernen. „Von Dombaumeister Richard Triebe wurde wir extra angerufen, damit wir nichts Schweres am Brückengeländer befestigen.“ Wie schief einige der Betonplatten, die als Geländer dienen, da stehen, kann man mit bloßem Auge erkennen.

„Ich hab lauthals gelacht, als ich die Begründung des Oberbürgermeisters gehört habe“, sagt ödp-Stadträtin Eva Schmid.

Und SPD-Chefin Margit Wild wundert sich darüber, dass der Stadtrat, auch nicht Bürgermeister Wolbergs, darüber informiert waren, dass ein solches Gutachten in Auftrag gegeben wurde. Wild: „Da hat keiner was gewusst.“

Für Spekulationen sorgt in diesem Zusammenhang ein Gespräch, das Oberbürgermeister Hans Schaidinger und Planungsreferentin Christine Schimpfermann nur wenige Tage zuvor – am Mittwoch – mit Vertretern der UNES-

CO geführt haben. Schaidinger und Schimpfermann waren nach Paris gebeten worden, um die Leiterin des Welterbezentrums für Europa, Dr. Mechthild Rössler, über Projekte in Regensburg zu informieren. Unter anderem ging es dabei auch um die Brücken-Debatte. Die Stadt mache das gut und umfänglich – das hat Schaidinger nach eigener Aussage dort „gehört“. „Wir haben positive Resonanz bekommen“, so der Oberbürgermeister. Vom Welterbezentrum selbst gibt es zu dem Gespräch bislang allerdings keine Stellungnahme. Dass man es dort lieber sehen würde, wenn keinerlei Verkehr mehr die Steinerne belasten würde, gilt allerdings als sehr wahrscheinlich. Den gleichen Wunsch hat auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, ebensolches verlautet – Insidern zufolge – seit längerem aus dem bayerischen Wissenschaftsministerium.

Über die Sperrung der Steinernen erfreut zeigt sich der Verein Donauanlieger. „Das war seit Jahren eine unserer Forderungen“, sagt Stefan Berger von den Donauanliegern. Allerdings ist Berger diese prompte Reaktion „irgendwie unheimlich“. „Man weiß nicht, was dahinter steckt.“ Im August tagt immerhin wieder der Ferienausschuss des Stadtrats. Der hatte seinerzeit das – mittlerweile ad acta gelegte – Brückenprovisorium über den Gries beschlossen. Da macht sich bei einigen Misstrauen ob der plötzlichen Sperrung der Steinernen breit.

Relativ unvorbereitet scheint die Sperrung den RVV getroffen zu haben. Der leitet vorerst alle betroffenen Buslinien über die Nibelungenbrücke und durch die Wöhrdstraße um.

In Stadtamhof wird unterdessen die Forderungen an die Stadt lauter, sich verstärkt für ein Provisorium anstelle der zerstörten Protzenweiherbrücke einzusetzen. „Wir hoffen, dass das nicht bewusst verzögert wird“, sagt Siggie Heindl. Der Schlosser veranstaltete am Sonntag das mittlerweile vierte Familienfest am Grieser Spitz – gegen eine mögliche Brücke durch das Naherholungsgebiet. Denn auch wenn das Provisorium vom Tisch ist: Als Ersatztrassenroute für die Steinerne ist der Grieser Spitz nach wie vor im Rennen.

Regensburg Digital vom 4. August 2008

Steinerne Brücke – „Solange ich kein Gutachten habe, muss ich nichts tun“

Von Stefan Aigner

Bei einer kurzfristig anberaumten Pressekonferenz am Montag vormittag nahm Oberbürgermeister Hans Schaidinger zur Sperrung der Steinernen Brücke Stellung. 1952 habe es zum letzten Mal ein Gutachten gegeben. Damals sei allerdings nur die Sicherheit der Brücke für Fußgänger geprüft worden. „Seitdem gab es keinen Anlass, ein Gutachten zu machen.“ Der mehrfach geäußerten Ansicht, dass es schon immer offensichtlich gewesen sei, dass das Brückengeländer dem Aufprall eines Busses nicht standhalten könne, kommentierte Schaidinger nicht weiter, erklärte aber: „Solange ich kein Gutachten habe, muss ich nichts tun. Habe ich aber ein Gutachten und tue nichts, komme ich ins Gefängnis.“

Am Freitag hatte der Oberbürgermeister kurzfristig die Sperrung der Steinernen Brücke – auch für Taxis und Busse – verfügt. Ein von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebenes Gutachten habe dafür den Ausschlag gegeben. Nachdem ein Linienbus des RVV Anfang Mai ungebremst gegen eine Hausmauer gekracht war, habe man dieses Gutachten in Auftrag gegeben. „Es wurde geprüft, was auf der Steinernen passiert, sollte ein Busfahrer einen Schwächeanfall haben.“ Als Ergebnis folgte die Sperrung. Bereits seit 1997 ist die Steinerne Brücke als Ergebnis eines Bürgerentscheids für den Pkw-Verkehr gesperrt. Oberbürgermeister Hans Schaidinger damals nach dem Bürgervotum: „Wir müssen jetzt das Hauptproblem angehen, dass nicht an einem Abend zu lösen ist. Und das sind die Busse auf der Brücke.“ Insofern: Problem gelöst!

Mittelbayerische Zeitung vom 5. August 2008

Brückensperrung: Jetzt steht Stadt unter Druck

VERKEHR Zehn Tage war das Gutachten über die Steinernen Brücke schon bekannt. Wird die West-Trasse über den Eisernen Steg der Ersatz?

VON GERTRUD BAUMGARTL, MZ

REGENSBURG. Zwei, drei Seiten: Mehr Umfang hat das externe Gutachten zur Sperrung der Steinernen Brücke nicht, das den OB auf dem Dienstweg erreichte. Das Tiefbauamt hatte nach dem Busunglück beim Bismarckplatz einen Statiker ausrechnen lassen, ob die Brüstung der Brücke dem Anprall eines Busses standhalten würde.

Das Ergebnis der Berechnungen hatte Sprengkraft: Zwischen dem Ist und dem Soll der Belastbarkeit klaffte der Unterschied derart, dass der Leiter des Tiefbauamtes, Alfons Swaczyna, Alarm schlug. Am 23. Juli informierte er den OB. Zehn Tage wurde der Fall dann angeblich „verwaltungsintern“ behandelt. Danach pressierte es so, dass der Beschluss zur Sperrung am Freitag nach Dienstschluss fiel.

Die Vertreter des ÖPNV wie RVV-Hauptgeschäftsführer Karl Raba, Betriebsleiter Rainer Kuschel vom RVB oder Josef Weigl, Geschäftsführer der GFN (Gesellschaft für Nahverkehr des Landkreises) für den Bereich Planung, Produktion und Technik und fielen aus allen Wolken.

Während die GFN noch am Wochenende eine erste Krisensitzung abhielt, um ihren Fahrgästen so schnell wie möglich eine neue Fahrplansicherheit zu garantieren, Schütteln nicht nur die Stadtamhofer den Kopf, sondern auch die Lappersdorfer oder die Altstadtkaufleute. Alle drängen auf eine rasche Problemlösung: Spätestens bis zum Beginn des neuen Schuljahrs im September – so Rainer Kuschel – muss ein Verkehrskonzept her, um die Negativ-Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. So schnell es geht, will es die GFN anpacken: „Unseren Kunden zu Liebe“.

Verspätungen – besonders zwischen 7 und 8 Uhr morgens – sind derzeit enorm. Muss doch der Verkehr von 281 Bussen zusätzlich pro Tag über die Nibelungenbrücke geführt werden. Betroffen sind die Linien 4 (Uni-Danzinger Freiheit), 12 (Hauptbahnhof, Pettendorf, Heitzenhofen) 13 (Hainsacker, Lorenzen, Lappersdorf, Regensburg) und 17 (Regendorf, Lorenzen, Lappersdorf, Kareth, Stadtamhof, Maxstraße). Alle gelten als sehr frequentierte Linien, weiß Geschäftsführer Josef Weigl.

Dass die Stadt schon seit Jahren Bescheid wusste und nichts unternahm, kreiden ihr nicht nur die betroffenen Umlandgemeinden wie Lappersdorf an, auch die Aktionsgemeinschaft Altstadt, ein Zusammenschluss der Kaufleute, will so schnell wie möglich eine Lösung: „Wir hätten uns erst den Ersatz und dann die Sperrung der Brücke gewünscht“, sagt Vorsitzender Ingo Saar. „Jetzt ist das für eine Stadt wie Regensburg eine blamable Situation.“ Als Folge für die Altstadtgeschäfte fürchtet er neue Konsumgewohnheiten, die sich nicht mehr an der Altstadt orientieren, und bald zur Gewohnheit geworden sind. Ähnlich sieht es die Lappersdorfer Geschäftsführerin der Gemeinde, Sabine Schick: „Wir brauchen ganz schnell eine Ersatztrasse nach der Sperrung der „Steinernen“, so wie wir es schon 2005 gefordert haben. Wenn da nicht etwas passiert, werden die Lappersdorfer alle ins Donaueinkaufszentrum abwandern.“

REAKTIONEN

> Neue Busspur in der Frankenstraße:

Als sofortige Reaktion auf die Sperrung der Steinernen Brücke hat Stadträtin Eva Schmid für die ödp ihren Antrag vom Juli modifiziert und erneut eingebracht. In diesem neuen Antrag heißt es: „Der Stadtrat möge die sofortige Abmarkierung und Ausweisung einer Busspur auf der Frankenstraße von Winzer bis zur Kreuzung Nordgaulstraße beschließen.“ Zur Begründung führt die ÖDP-Politikerin aus: „Die plötzliche vollkommene Sperrung der Steinernen Brücke für die Busse des ÖPNV macht sofortige Maßnahmen notwendig, um die Attraktivität der betroffenen Linien weiter zu fördern und die Kosten für die Verkehrsbetriebe nicht zu erhöhen. Eine Busspur auf der Frankenstraße unterstützt dieses Ziel.“ Die Mehrheit des Planungsausschusses hatte den ÖDP-Antrag im Juli noch abgelehnt. Angesichts der neuen Sachlage habe die Mehrheit die Gelegenheit, ihre Ablehnung nochmals zu überdenken, meint die ÖDP-Stadträtin.

> Ersatztrasse im Westen?

Ingo Saar von der Aktionsgemeinschaft Altstadt e.V. ist in Sachen Ersatztrasse schon seit Jahren bei den Planungen dabei und plädiert für die „West-Variante“ bei einer Ersatztrasse. „Das muss kein Brückenmonster werden. Anstelle des unansehnlichen Eisernen Stegs könnte sie auf einem Niveau mit dem Ufer sein. Das würde laut Saar die Optik der Altstadt verbessern, weil die Brücke wie eine flache Staustufe wirke. Viel Grün müsste auch nicht geopfert werden.“

Landrat will gegen Brücken-Sperrung vorgehen

BRÜCKEN-SPERRUNG Als Aufsichtsratsvorsitzer des RW protestiert Herbert Mirbeth im Namen der 40 000 Pendler aus dem Landkreis.

VON GERTRUD BAUMGARTL, MZ

REGENSBURG. „Wir wollen, dass bis zu einer endgültigen Entscheidung der Stadt die Steinernen Brücke weiterhin zur Verfügung steht. Ich werde mich mit dieser Lösung nicht abfinden“, kündigte gestern Landrat Herbert Mirbeth an – auch wenn er „Verständnis für den Entscheidungsdruck des Stadtoberhauptes“ habe.

Zwei Faktoren sind es, die dem Aufsichtsratsvorsitzenden des RVV sauer aufstoßen, der in dieser Position mit der Steuerung der Busse im Raum Regensburg befasst ist: Das ist zum einen die hohe Zahl von Menschen, die täglich aus dem nördlichen Landkreis nach Regensburg pendeln – Mirbeth schätzt sie auf bis zu 40 000.

Außerdem kommen die Umwege, die die Busse jetzt über die Nibelungenbrücke fahren müssen, der Stadt, aber auch dem Landkreis teuer zu stehen: Gegenwärtig werden an die 750 000 Euro Mehrkosten im Jahr veranschlagt, von denen der Landkreis etwas weniger als die Hälfte übernehmen muss. „Über Jahre hinweg können wir uns mit dieser Lösung nicht abfinden“, bekräftigte Mirbeth.

Die Sicherheit aller anderen Brücken inklusive der „Eisernen Brücke“ entsprechen den Sicherheitsstandards nach einer der strengsten DIN-Normen. Das bestätigte gestern Alfons Swaczyna als Leiter des zuständigen Tiefbauamtes der Stadt.

Wie MZ-Recherchen ergaben, ist die Brüstung der Steinernen Brücke sichtbar rissig und teilweise bis zu drei Zentimeter nach außen verschoben.

MÖGLICHE ERSATZTRASSEN FÜR DEN BUSVERKEHR

Die West-Trasse und die Ost-Trasse

- Die Westtrasse soll den Eisernen Steg ersetzen und von der Holzlande zum Schopperplatz führen.
- Fahren sollen auf ihr nur Busse. Radfahrer und Fußgänger benutzen sie mit.
- Von der Stadt als Vorteil gesehen wird: Mehrere neue Haltestellen erschließen die Wohngebiete in Stadtamhof und am Oberen Wöhrd mit seinen Freizeit- und Sportanlagen und den Dultplatz. Bei dieser Lösung wird die Kirche St. Oswald freigestellt und wertet so die Stadtsilhouette auf. Die Brücke ermöglicht neue Impulse für die westliche Altstadt; das Busaufkommen in Thundorfer- und Keplerstraße wird deutlich reduziert. Die Auffahrtsrampen können behindertengerecht in den neuen Hochwasserschutz integriert werden, auch die Brücke selbst ist behindertengerecht. Die Uferpromenade kann neu gestaltet werden.
- Als Nachteile gelten die Nähe zur Wohnbebauung, die Haltestelle „Fischmarkt“ wird von Bussen 4, 13, 17 nicht mehr angefahren.

- Die Ost-Trasse verläuft von der Grässl-Straße kommend entlang eines vorhandenen Wegs durch die Grünanlage am Grieser Spitz.
- Von der Stadt als Vorteil gesehen wird: dass dieser Weg bereits jetzt durch eine Böschung abgehoben ist, die Trasse gleichzeitig als Hochwasserschutz-Damm für den Gries dient.
- Aus technischer Sicht gilt diese Brückenführung als einfacher zu bewerkstelligen. Die Haltestelle Thundorferstraße wird von den Bussen 4, 13 und 17 zusätzlich angefahren. Außerdem ist die Trasse bereits im Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen.
- Als Nachteile gelten: Die Grünflächen werden beeinträchtigt und die Naherholung damit eingeschränkt. Der Abstand zum Wohngebiet Maffeistraße ist gering. Neue Entwicklungsimpulse gibt es bei dieser Trassenführung nicht.

Die Tunnellösung

Sie hat viele Vorteile, wird aber vor allem wegen der hohen Folgekosten abgelehnt. Auch die Sicherheitsauflagen sind hoch. Fußgänger und Radfahrer dürfen den Tunnel nicht nutzen.

Unesco versichert: Für alle Varianten offen

BRÜCKENERSATZ Nach großem Lob bei Schaidingers Besuch in Paris hat Regensburg den Rücken frei bei der Planung

REGENSBURG. OB Hans Schaidinger und Planungsreferentin Christine Schimpfermann wussten wohl bei ihrem Besuch der UNESCO in Paris am Mittwoch vergangener Woche, dass der Ernstfall vor der Tür steht: Schließlich wurde nur zwei Tage später die Sperrung der Brücke für den motorisierten Verkehr veranlasst.

Immerhin konnten sie sehr positive Signale einholen: „Die Diskussion über ein mögliches Brückenprovisorium oder einen Brückenbau unterscheidet sich wohltuend von der Debatte, die in Dresden läuft.“

So lobte ihre Ansprechpartnerin, die Leiterin der Abteilung Europa und Nordamerika des UNESCO-Welterbezentrums, Dr. Mechtild Rössler, und deren Mitarbeiter.

Mit dieser positiven Einschätzung der UNESCO hat die Stadtverwaltung nun erst einmal den Rücken frei, wenn sie sich an die Planung einer neuen Busstrasse über die Donau, macht. Zumal der Regensburger Delegation dem Vernehmen nach versichert würde, dass von allen möglichen Brückenvarianten keine prinzipiell ausgeschlossen worden sei.

Freilich ist das ein Titel ohne Mittel. Geld gibt es nämlich von der UNESCO prinzipiell nicht, noch nicht einmal als Zuschuss bei der Sanierung der Steinernen Brücke:

Die Stadt muss zusehen, wie sie die Ersatztrasse aus eigener Kraft schultert, dabei dem Welterbe keinen Schaden zufügt und nicht zuletzt den Anwohnern gerecht wird. *ge*

Stadtamhofer Brückendrama steuert auf Höhepunkt zu

Die Steinerne ist zu, zahlreiche Fragen sind weiterhin offen

Von Rainer Wendl

Gemeinhin nennt man so etwas „Nacht-und-Nebel-Aktion“: Am frühen Freitagabend – in der Wochenblatt-Redaktion schlug die entsprechende städtische Pressemeldung um 18.41 Uhr auf – ordnete Oberbürgermeister Hans Schaidinger die sofortige Sperrung der Steinernen Brücke für Busse und Taxis an. Von Jetzt auf Gleich. Grund: Ein von der Stadt nach dem Bus-Unfall beim Stadttheater in Auftrag gegebenes Gutachten hat ergeben, dass die Brüstung des 860 Jahre alten Wahrzeichens einem ähnlichen Aufprall eines Busses nicht standhalten würde.

Um das Gutachten, das Datum seines Vorliegens und den Zeitpunkt seiner Umsetzung ranken sich einige Fragezeichen. Das größte steht freilich hinter der Anbindung von Stadtamhof. Der Stadtteil ist nun endgültig vom ÖPNV abgeschnitten, was zweifelsfrei schlecht für seine Bewohner und Gewerbetreibenden ist. Spätestens zum Ende der Sommerferien will der RVV daher seinen Fahrplan ändern, um das Problem wenigstens im Ansatz zu kompensieren. Schaidinger brachte zudem mögliche Lösungen mit Shuttlebussen oder Taxis ins Spiel.

Protzenweiherbrücke spielt eine Hauptrolle

Darüber hinaus will das Stadtoberhaupt den Bund dazu bewegen, bei der Schaffung eines

Provisoriums für die kaputte Protzenweiherbrücke aufs Gas zu drücken.

Überhaupt spielt die Protzenweiherbrücke trotz Zerstörung eine Hauptrolle im Stadtamhofer Brücken-Drama: Wäre sie intakt, wäre der Stadtteil für Individualverkehr wie für ÖPNV deutlich besser erreichbar. Und vor allen Dingen hätte dann jetzt wohl die große Stunde für eine provisorische Bus-Brücke am Gries geschlagen. Die war beschlossene Sache für den Fall, dass die Steinerne Brücke gesperrt werden muss. Erst vor wenigen Wochen hat der Stadtrat dieses Brücken-Provisorium ad acta gelegt, weil es ohne direkte Fortführung, sprich die Protzenweiherbrücke, wenig Sinn gehabt hätte.

Unterm Strich muss die Stadt durch die überraschende Sperrung schon jetzt eine Problemlösung finden, die planmäßig erst zum Start der Sanierung der Steinernen Brücke in einem guten Jahr nötig gewesen wäre. Die Entscheidung in Sachen Ersatzbrücke ist für Herbst angekündigt. Manches Mitglied aus dem Verein der Donauanlieger mutmaßt, dass diese Entscheidung jetzt im Ferienausschuss (21. August) vorgezogen wird. „Das hätte Tradition“, sagen sie voller Ironie und erinnern an den Ferienausschuss 2005: Damals war die Untersuchung von teils hanebüchenen Ersatztrassen-Varianten (eine davon schlug eine Schneise durch den Pausenhof der Gerhardingerschule) beschlossen worden.

Reaktionen zur Brückensperrung

REGENSBURG: **ödp-Stadträtin Eva Schmid** stellt im Zusammenhang mit der Sperrung der Steinernen Brücke folgenden Antrag: „Der Stadtrat möge die sofortige Abmarkierung und Ausweisung einer Busspur auf der Frankenstraße von Winzer bis zur Kreuzung Nordgaustraße beschließen.“

Der **Verein Donauanlieger** wirbt für sein neues Konzept („Bürgertrasse“) für die betroffenen Buslinien 4, 12, 13 und 17, das „weder zu längeren Fahrzeiten für die bisherigen Busbenutzer noch zu einer wesentlichen Verlänge-

rung der Busstrecken“ führe. Der Umsetzung dieses Vorschlages stehe aber etwas entgegen, schiebt der Verein in einer Pressemitteilung nach: „Die Unbeweglichkeit und die Rechthaberei der Verantwortlichen beim RVV und dem RVB.“ Fakt sei, dass die Sperrung ab jetzt nicht mehr rückgängig gemacht werden könne. „Eine Ersatzbrücke gibt es nicht und wird es auch nie geben – auch wenn sie der RVV und der OB unbedingt durchsetzen wollen.“

Die **CSU-Ortsvorsitzenden von Steinweg und Stadthof, die Stadträtinnen Petra Betz und Astrid Freudenstein**, plädieren für eine „rasche Einrichtung eines Bus-Shuttles zwischen Stadthof und den Bushaltestellen an der Frankenstraße“. Zudem regen sie eine Prüfung an, „ob es nicht doch technische Möglichkeiten gibt, die eine weitere Nutzung der Steinernen Brücke möglich machen“.

Die IHK ist für die West-Ersatzbrücke

„Wir brauchen dringend eine neue, altstadtnahe Donaubrücke für den ÖPNV. Deshalb müssen die Planungen für eine solche Brücke mit aller Macht vorangetrieben werden“, fordert **IHK-Geschäftsführer Reinhard Rieger**. Die Sperrung der Steinernen Brücke ohne Planungen für eine Ersatztrasse, schaffe Verkehrsbedingungen die schnellstmöglich behoben werden müssen. Rieger und die IHK plädieren dabei übrigens für die so genannte „Westtrasse“ vom Schopperplatz zur Holzlande – „wegen der besseren Erschließung von Stadthof, des Oberen Wöhrds und der Altstadt sowie wegen der geringeren Eingriffe in die Natur“.

(ra)

Regensburg: Steinerne Brücke sorgt für den ersten Koalitionskrach

VERKEHR Wild zur Sperrung: „Oberbürgermeister will Druck auf Bevölkerung ausüben“

Von Hans Scherrer und Josef Pöllmann, MZ

Regensburg. Die SPD-Stadtverbandsvorsitzende Margit Wild ist am Mittwoch schwer mit Oberbürgermeister Hans Schaidinger ins Gericht gegangen. Über die Totalsperrung der Steinernen Brücke seien nicht einmal die Stadtrats-Fraktionen informiert worden, monierte sie. „Das hätte man besprechen müssen“, sagte Wild und äußerte den Verdacht, „dass Schaidinger mit dieser Maßnahme bewusst Druck auf die Bevölkerung ausüben will“, getreu dem Motto: „Bürger, erkennt es endlich, dass wir eine Ersatzbrücke für die Steinerne Brücke brauchen!“ Der OB habe völlig ohne Not in der Bevölkerung Hektik und Unruhe ausgelöst.

Hans Schaidinger reagierte verärgert: „Wenn sich Frau Wild informiert hätte, hätte sie diese unglaubliche und falsche Äußerung nicht getan.“ Er habe in Sachen Steinerne Brücke eine Eilentscheidung treffen müssen. Es liege in der Natur einer Eilentscheidung, dass er den Stadtrat nicht informieren könne.

Schaidinger wies darauf hin, dass er jetzt das tue, was Wild selbst in der Koalitionsvereinbarung unter-

zeichnet habe, nämlich dass im Herbst die Alternativen im Blick auf eine Ersatztrasse geprüft werden. „Und dass wir uns dann auf die Lösung, die den Interessen der Stadt am ehesten entspricht, verständigen.“

Der Oberbürgermeister erinnerte an Bürgerversammlungen, in denen er immer wieder Hinweise bekommen habe, die Brücke sofort zu sperren. „Ich glaube, Frau Wild stand da nicht abseits. Da vermissem ich von ihr schon ein Stück Ehrlichkeit. Diese Krokodilstränen verstehe ich nicht.“

SPD-Bürgermeister Joachim Wolbergs sprang dem OB bei: „Ich hätte genau so entschieden und die Verfügung erlassen.“ Im Koalitionsausschuss sei das Thema diskutiert worden. Er habe es aber versäumt, seine Partei-Kollegin darüber zu informieren. „Im Übrigen redet man unter Koalitionspartnern mit Respekt übereinander und miteinander.“

Unterdessen wiederholte Landrat Herbert Mirbeth gestern seinen Vorschlag, einen zweiten Busfahrer einzusetzen, wenn ein Bus die Steinerne Brücke passiert. Der könne im Notfall eingreifen.

„Absolut notwendig“

PROTZENWEIHERBRÜCKE Schaidinger verhandelt mit dem Bund über ein Provisorium.

REGENSBURG. Ein entsprechendes Schreiben der Leiterin des Wasserstraßen-Neubauamts, Mareike Bodsch, ist gestern dem OB zugegangen. Nun wolle er rasch einen Gesprächstermin vereinbaren, so Schaidinger.

Verwundert zeigt er sich jedoch über die in dem Brief geäußerte Rechtsauffassung, der Bund sei nicht verpflichtet, ein Provisorium zu errichten. „Die Protzenweiherbrücke ist eine Brücke des Bundes. Der Bund hat seinerzeit im Zusammenhang mit der Errichtung der Schleuse gegenüber der Stadt Regensburg die vertragliche Verpflichtung übernommen, diese Brücke zu unterhalten und sicherzustellen, dass neben der Oberpfalzbrücke auch an dieser Stelle eine Wegeverbindung sowohl für Fußgänger und Radfahrer, als auch für Kfz und den ÖPNV nach

Stadtamhof gewährleistet ist“, so Schaidinger. Dies aber sei zurzeit nicht der Fall.

Auch dem Argument, „ein Ausgleichen der verkehrlichen Defizite in Folge der Sperrung der Steinernen Brücke“ könne „nicht zulasten des Bundes vorgenommen werden“, trat er entschieden entgegen. Die Forderung nach einem Provisorium, das die Anbindung Stadtamhofs an die nördlichen Stadtteile und Stadtrandgebiete gewährleiste, stehe in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der Ende der letzten Woche erfolgten Sperrung für den ÖPNV. „Wir halten dieses Provisorium seit dem Brückenbrand für absolut notwendig, und haben dies in allen Gesprächen dem Bund gegenüber deutlich gemacht“, so der OB, der das Gesprächsangebot des Bundes positiv wertet. (mz)

„Die Erfolge nicht aufs Spiel setzen“

VERKEHR Die Werbegemeinschaft Regensburg plädiert für eine Ersatzbrücke im Westen

REGENSBURG. „Die Altstadt und Stadtamhof müssen per Bus erreichbar bleiben“, sagt Ralf Kammermeier, Vorsitzender der Werbegemeinschaft Regensburg (WGR). Nach der überraschenden Sperrung der Steinernen Brücke für Busse und Taxis macht sich die WGR erneut für die schnelle Realisierung einer Nahverkehrsbrücke zwischen Altstadt und Stadtamhof stark. „Beide Teile des Welterbes verzeichnen in letzter Zeit eine sehr erfreuliche Entwicklung“, so Kammermeier, viele neue Geschäfte hätten sich angesiedelt, die Leerstandsquote sei gesunken. „Wir dürfen die Erfolge nicht aufs Spiel setzen.“

Altstadt muss erreichbar bleiben

Laut Kammermeier setzen die neuen Betriebe einen großen Vertrauensvorschuss in den Standort Altstadt, den es nicht zu enttäuschen gilt. Sinke die Besucherfrequenz, sei zu befürchten, dass der eine oder andere seine Ansiedlungsentscheidung überprüfe.

Doch nach dem Dafürhalten der WGR geht es in der Altstadt nicht nur um den Einzelhandel. Mit ihren Dienstleistern, Ärzten sowie zahlreichen Ämtern und Behörden spielt sie eine wichtige Rolle, von der die Bewohner des Stadtnordens und des nordwestlichen Umlands nicht abgehängt werden dürfen. „Die Erreichbarkeit der Altstadt ist ein Thema, das für die Funktion der gesamten Stadt übergeordnete Bedeutung genießt“, sagt Gerd Temporale, stellvertretender Vorsitzender der WGR und Geschäftsführer des Donau-Einkaufszentrums.

Wie auch im Leitbildprozess zur Einzelhandelsentwicklung, an dem sich die WGR intensiv beteiligt hat, letzten Herbst hervorgehoben wurde, benötigt eine vitale Stadt das Miteinander vieler Nutzungsformen. „Insbesondere darf keine Bevölkerungsgruppe ausgeschlossen werden“, sagt Alfred Hel-

brich, Geschäftsführer der WGR. Gerade ältere Menschen seien auf eine funktionierende Busanbindung angewiesen.

Täglich 4000 Fahrgäste weniger

Wie empfindlich eine schlechtere Busanbindung speziell die Altstadt trifft, war in den letzten drei Monaten zu merken, als der Altstadtbus aufgrund der Sanierung der Gesandtenstraße ausgesetzt war. „Die Frequenz von 4000 Fahrgästen täglich hat uns gefehlt“, so Ralf Kammermeier.

Und die WGR nennt zwei weitere Einzelaspekte, die in der Diskussion bislang gefehlt haben:

Wie sieht künftig die Erschließung der Frühjahrs- und Herbstdult für ältere Mitbürger durch Busse aus?

Wie werden der Dultplatz und die Parkplätze Am Protzenweiher, die bislang auch als P&R-Plätze genutzt wurden, vom ÖPNV erschlossen?

Aus Sicht der WGR ist eine ÖPNV-Erschließung aus Richtung Nordwesten für die Altstadt, Stadtamhof und den Oberen Wöhrd lebensnotwendig. Zusammen mit der Aktionsgemeinschaft Altstadt, dem Einzelhandels- sowie dem Hotel- und Gaststättenverband, Stadtmarketing Regensburg und der IHK Regensburg plädiert die WGR deswegen für eine Ersatzbrücke auf der Westtrasse vom Schopperplatz zur Holzlande. Diese Trassenführung würde den bisherigen Eisernen Steg ersetzen und den geringsten Eingriff in die Natur bedeuten.

„Hoffnungsfroh stimmen uns die Signale, die OB Schaidinger jüngst von der UNESCO aus Paris mitgebracht hat“, so Kammermeier. Die UNESCO hält demzufolge keine der angedachten Brückenlösungen für unvereinbar mit dem Welterbetitel. (mz)

Landkreis fordert Überprüfung der Sperre

Verkehr II Tragfähige ÖPNV-Lösung für die nächsten Jahre soll auf den Tisch / „Nibelungenbrücke als Ersatz untauglich“

LANDKREIS. Landrat Herbert Mirbeth hat bei der Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Kreistags klargestellt, dass der Landkreis die Planungshoheit der Stadt in ihrem Bereich respektiere. Aber von der Sperrung der Steinernen Brücke seien im ÖPNV 30 000 Bürger im nördlichen Landkreis betroffen. Mirbeth: „Der Entscheidungsdruck ist da.“ Seine klare Forderung: „Die Totalsperre der Steinernen Brücke muss nochmals überprüft werden.“ Dies könne auch durch ein weiteres Gutachten geschehen. Mirbeth wiederholte bei dem Treffen seinen Vorschlag eines zweiten Busfahrers.

Josef Weigl von der Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg (GFN) sagte, bisher hätten 6000 Fahrgäste täglich Buslinien über die Steinernen Brücke genutzt. Für sie bedeute die Sperrung eine Fahrzeitverlängerung im Bereich von 15 Minuten. Der Busverkehr in der Frankenstraße, auf der Nibelungenbrücke, am Unteren Wöhrd und in der Thundorferstraße werde enorm zunehmen. Man versuche, bis Montag einen Notfallfahrplan zu erstellen. Dabei müsse klar sein, dass dieser Fahrplan in den Hauptverkehrszeiten nicht einzuhalten sei. Langfristig brauche der ÖPNV aus dem Stadtnorden eine Ersatztrasse für die Steinernen Brücke, am besten westlich davon.

Albert Baldauf, 2. Bürgermeister von Lappersdorf, sprach als Gastredner von mehr als 5000 Betroffenen im Stadt- und Landkreisnorden. Die Linie 13, bisher „die interessanteste RVV-Linie“, werde erheblich an Attraktivität verlieren. Für die Altstadt und Stadtamhof habe die Sperre „fatale wirtschaftliche Folgen“. Eine Bustrasse durch den Pfaffensteiner Tunnel (A 93) hielt Baldauf für „irrelevant“. Er forderte für den Markt Lappersdorf den schnellstmöglichen Bau einer Ersatzbrücke.

Philipp Graf von und zu Lerchenfeld betonte, man müsse davon ausgehen, dass die Steinernen Brücke als Bestandteil des Welterbes langfristig nicht mehr für den ÖPNV zur Verfügung stehe. Wegen des zu erwartenden Widerstands werde es eine Ersatzbrücke erst in fünf bis zehn Jahren geben. Bis dahin müsse man eine tragbare Zwischenlösung finden. Deshalb müsse auch die künftige Linienführung des RVV im Stadtsüden überdacht werden. Der Wirtschaftsausschuss einigte sich auf einen Appell an die Stadt Regensburg, dessen Wortlaut gestern aber noch nicht feststand, (es)

BUSVERKEHR IN ZAHLEN

So viele Busse der umzuleitenden Linien werden künftig nach Angaben der GFN die Ausweichroute nutzen: .

- > **Frankenstraße:** 281 plus 118 der regulären Linien, insgesamt 399
- > **Nibelungenbrücke:** 281 plus 844, insgesamt 1155
- > **Unterer Wöhrd/Thundorferstraße:** ebenfalls plus 281 Busse, (es)

Mittelbayerische Zeitung (digital) vom 8. August 2008

Gesellschaft zur Förderung des Nahverkehrs befürwortet Westtrasse

Als Ersatztrasse für die Steinerne Brücke fordert die Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (GFN) eine Westtrasse. Dies wurde jetzt im Wirtschaftsausschuss des Kreistages deutlich. Bereits im November 2007 hatte der Verwaltungsrat der GFN sich eingehend mit dem Thema Ersatzlösung für die Steinerne Brücke beschäftigt und war dabei zu dem Ergebnis gekommen, „dass der bisher über die Steinerne Brücke geführte ÖPNV auch weiterhin attraktiv bleibt und es zu keinen signifikanten Verschlechterungen für die Fahrgäste kommt.“ Anzustreben sei eine möglichst kostenneutrale Lösung für den Regionalbusverkehr. Damals war man auch davon ausgegangen, „dass nach einer Sanierung der Busverkehr über die Steinerne Brücke abgewickelt werden kann. „Sollte die Steinerne Brücke

nicht mehr für den ÖPNV zur Verfügung stehen, ist eine Ersatzbrücke anzubieten, die weiterhin eine schnelle, direkte und attraktive Verbindung zur Altstadt sicherstellt. Hierzu ist aus der Sicht der GFN eine Ersatzbrücke westlich der Steinernen Brücke (Westtrasse) einer Osttrasse vorzuziehen“, heißt es in der Erklärung. Nicht zuletzt lehnt die GFN eine Führung der Regionalbuslinien 12, 13 und 17 über die Nibelungenbrücke ab. Denn laut der heutigen Verkehrsbelastung auf der Nibelungenbrücke in der Frankenstraße und am Knoten Frankenstraße/Walhallastraße komme diese Linienführung ohne umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen als Ersatztrasse nicht in Betracht. Eine Linienführung südlich der Donau wäre in diesem Fall ebenfalls neu zu überdenken.

Mittelbayerische Zeitung vom 9. / 10. August 2008

„Endlich ist die Steinerne von Bussen befreit“

SPERRUNG Der Umgang mit der Brücke und die Folgen für die Verkehrsführung beschäftigen die MZ-Leser.

Mittlere Katastrophe

Jetzt ist es also doch passiert. Ganz heimlich, still und leise und trotzdem ein Paukenschlag: Die Steinerne Brücke ist für Busse gesperrt! Die Begründung ist geradezu lachhaft. Seit über 50 Jahren fahren Busse über die Brücke und meines Wissens ist noch nie ein Bus gegen die Brüstung gekracht. Warum sollte das also in den verbleibenden zwei Jahren einem Busfahrer passieren?

Ich bin nicht der Meinung, dass die Sperrung zu früh erfolgt – keineswegs. Aber zum jetzigen Zeitpunkt ist es eine mittlere Katastrophe. Nun sind wir ganz auf unserer Insel eingesperrt, und die Schleichwege müssen natürlich gerade jetzt geteert werden! Es passt wieder mal alles gut zusammen! Vermutlich kommt das erwähnte Gutachten der Stadtverwaltung gerade recht. So kann man wegen des Risikos die Brücke sperren, ohne dass das Thema Ersatzbrücke gelöst ist. Geschieht den Stadtamhofern grad recht, warum haben sie sich auch immer gegen eine Ersatzbrücke gewehrt!

Monika Treutier, Regensburg

Positive Überraschung

Jetzt ist sie da, die positive Überraschung der Regensburger Verkehrsbetriebe. Anlässlich eines Schreibens im Mai 2008 an den RW habe ich mitgeteilt: „In der Hoffnung, irgendwann eine positive Überraschung bei den Regensburger Verkehrsbetrieben zu erleben, werde ich weiter mit dem Bus fahren, aber keinesfalls mit einer Linie, die über die Steinerne Brücke führt. Man stelle sich vor, es passiert das Gleiche wie am Arnulfsplatz.“

Jetzt haben die Regensburger Verkehrsexperten, voran der Chef der Straßenverkehrsbehörde, unser OB, aufgrund eines vorliegenden, sicher nicht billigen Gutachtens die Brücke gesperrt. Bravo. Wieder einmal ein Gutachten? Dabei wäre es billiger und genauso aussagekräftig gewesen, hätte man einen Lehrling, eventuell einen Gehilfen der Dombau-Hütte, befragt. Die Brüstung der Steinernen Brücke ist trotz ihrer vor Jahren erfolgten Reparatur nicht für den Anprall eines Zehn-Tonnen-Busses geeignet, eventuell nicht einmal für den einer Kutsche bei durchgehenden Pferden, für die sie einmal gebaut

wurde. Dies haben unsere Verkehrsexperten nach Studium des Gutachtens schon begriffen, Respekt!

Das Unglück an der Mang-Brücke war nicht vorhersehbar (Risiko bei allen Brücken)! Dass die Steinerne Brücke gesperrt werden muss, ist seit Jahrzehnten bekannt! Warum braucht man dazu ein Gutachten? Und warum erst jetzt?

Die Bewohner von Stadtamhof und Steinweg haben sich längst damit abgefunden, dass das einmal kommt. Der Umweg von zehn bis 15 Minuten ist keine Zumutung, diese Fahrzeiten haben andere Stadtteile auch. Eine Zumutung ist die jahrelange Untätigkeit der Stadtverantwortlichen in dieser unendlichen Geschichte!

Die Bewohner sollten eigentlich glücklich sein über die Sperrung. Man stelle sich vor, sie wären Betroffene eines größeren Busunglücks auf der Steinernen Brücke (Sie sind ja die Meistbenutzer)!

Aufgrund der Sperre der Brücke haben jetzt wieder alle unsere Stadtpolitiker genügend Munition – Ersatzbrücke/Notbrücke/Bustunnel –, um den Wähler bis zur nächsten Wahl an der langen Nase herumzuführen. Wer einen kurzen Weg will, muss ihn auch zulassen (siehe Brücken-Diskussion).

Josef Dotzer, Regensburg

Einen Tunnel planen

Nicht der Zeitungsartikel vom 21. Juli in der MZ zur Brückenfrage, sondern die dazu ausgelöste Diskussion zu diesem Thema, vor allem auch die Tunnellösung, die wieder einmal ins Gespräch gebracht wird, veranlasst mich zu diesem Leserbrief.

Offensichtlich weiß keiner der Verantwortlichen, dass dieses Thema – Brücke über dem Gries – bereits vor mehr als 30 Jahren ganz konkret durch die Stadt geplant und nahezu zur Realisierung gebracht wurde. Dafür wurden sogar Grundstücke auf der geplanten Trasse von der Stadt erworben. Nur am massiven Widerstand der betroffenen Bürger sind diese Pläne gescheitert, die erworbenen Grundstücke wurden verkauft bzw. die Käufe wurden wieder rückgängig gemacht.

Neben diesen Plänen wurde in dieser Zeit ein Architektenwettbewerb „Donauuferzone“ ausgelobt, den der Regensburger Architekt Karl Schmid mit Kollegen gewann, auch ich war beteiligt. Als einzi-

ges Ergebnis dieses 1. Preises wurde die Eiserne Brücke realisiert. Alle sonstigen Vorschläge für die Gestaltung der Donauuferzone zwischen Salzstadel und Königlicher Villa wurden nicht weiter verfolgt. Sehr bedauerlich, denn das Fehlen eines Gesamtkonzeptes ist bis heute noch als Problem zu sehen.

Das wesentliche Ergebnis dieses Wettbewerbes war der zweigeschossige Ausbau der D.-Martin-Luther-Straße als altstadtnahe östliche Hauptverkehrsstraße, die sehr wohl in einer Untertunnelung der beiden Donauarme fortgeführt werden könnte.

Wenn man bedenkt, dass die Stadt Graz zur Verkehrsentslastung und zum Schutz der Altstadt mit einem über elf Kilometer langen, vierspurigen Tunnel unterfahren wird und die Stadt Bingen zum Erhalt des Weltkulturerbes (anstelle einer erforderlichen Brücke) ebenfalls eine Tunnellösung um 70 Millionen anbietet, wäre es auch in Regensburg an der Zeit, eine endgültige und zukunftsweisende Lösung für die Osttangente und eine Tunnellösung für den Donauübergang als Ersatz für die Steinernen Brücke zu planen.

Dabei sollte man sich auch an der prekären Situation in Dresden mit der Kleinen Waldschlösschen-Brücke orientieren, wo Steuergelder in Millionenhöhe in alternative Planungen investiert werden, die letztlich an Bürgerentscheiden und dem Thema Weltkulturerbe scheitern. Vielleicht kann die Standortentscheidung für das RKK am Ernst-Reuter-Platz das Thema Osttangente und Tunnel neu beleben.

Ludwig Eckl, Lappersdorf

Umweg in Kauf nehmen

In Stadtamhof gibt es eine Menge Leute, die es altersbedingt, wegen Gehproblemen oder wegen der schweren Einkaufstaschen fürchten, die Steinernen Brücke zu Fuß zu überqueren – nicht nur bei Wind und Wetter. Herr Kleinert von der Leitstelle der Regensburger Verkehrsbetriebe sagte: „Es geht wohl anders!“ Die Verspätung wegen der Schleife von der Stadtamhofer Hauptstraße über die Andreasstraße kann und muss hingenommen werden, nicht nur wegen der Probleme, die die Stadtamhofer und Steinweger (und nicht nur die Geschäftsleute) schon seit Sperrung der letzt genannten Brücke auf sich nehmen müssen. Wir nehmen den Bus-Umweg gerne in Kauf.

Übrigens: im Welterbe heißt es: „...und Stadtamhof“!

Irene Treitinger, Regensburg

Ein Fahrerhäusl?

1. Nach dem spektakulären Busunfall wurde über mögliche Ursachen auch in den Medien mehrmals

gemunkelt. Nachvollziehbare Fakten wurden aber auch nach längerer Zeit nach meiner Kenntnis von den RVB nicht vorgelegt. Lag die Ursache nun in einem technischen Defekt des Fahrzeugs oder in einem – aus welchen Gründen auch immer – Versagen des Fahrers? Hierüber muss die RVB-Führung eindeutige Informationen geben! Ansonsten liegt immer der Verdacht nahe, dass etwas vertuscht oder unter den Teppich gekehrt werden soll. Dies trifft die Busfahrer – wohl unberechtigterweise – insgesamt als auch die Führung der RVB im Besonderen. Hier ist Klarheit unumgänglich!

2. Die Verantwortlichen der Stadt rühmen sich des öfteren damit, dass Regensburg eine Hightech-Hochburg sei. Dies trifft auch auf mehrere Bereiche zu. Kann man in dieser Hochburg dann nicht auch mal die Firmen anzapfen – Continental etc. –, die im Bereich der sog. Automotive-Electronics Hilfe leisten könnten? Im Versandhandel sind zu Spottpreisen z. B. elektronische Einparkhilfen zu kaufen, womit vor einem Kontakt mit einem zu nahe positionierten Fahrzeug gewarnt wird. Für Autobusse müsste es demzufolge auch eine Lösung geben, mithilfe derer z. B. bei unzulässiger Annäherung an ein längeres Hindernis (also Mauer der Steinernen Brücke) die Geschwindigkeit reduziert oder sogar eine Notbremsung eingeleitet wird.

Gerade die Steinernen Brücke mit ihrer beidseitigen durchgängigen Brückenbrüstung bietet für eine derartige Absicherung ideale Voraussetzungen. Touristen und Brückengänger würden hier – welterbekonform – sicher in keiner Weise behindert oder belästigt werden.

Der Vorschlag von Herrn Landrat Mirbeth, bei der Bus-Brückenüberquerung einen zweiten Busfahrer einzusetzen, entbehrt nicht einer gewissen Situationskomik: An beiden Ende der Steinernen Brücke ist dann wohl ein Fahrerhäuschen aufzustellen – natürlich mit Verpfle-, Getränke- und Ruhemöglichkeit – aus dem dann der Zweitfahrer – dort wartend – bei Bedarf in den über die Brücke fahrenden Bus einsteigt. Dies alles sollte doch noch mal ernsthaft überlegt werden.

Hans Bernhard Schmuck, Regensburg

Ehrenbrille für Mirbeth

Dass ich das noch erleben darf: Endlich ist die Steinernen Brücke frei von Bussen etc.. Bei den riesigen Rissen in den Gewölben hatte ich beständig Angst vor dem finalen Busangriff, der der Steinernen den Rest gibt. OB Schaidinger hat zum Schutz unseres Weltkulturerbes Flagge gezeigt und hoffentlich endgültig einen „Dresden-Effekt“ vermieden. Die Ehrenbrille für Kurzsichtigkeit geht momentan an Landrat Mirbeth. Dieser anständige Bayer und Verkehrs-Lobbyist plädiert hartnäckig weiter gegen die

Steinerne zugunsten derer, die einen kleinen persönlichen Vorteil für wichtiger erachten als die Erhaltung des Regensburger Welterbes. Es gibt immer solche, die ein Parkhaus an Stelle des Doms für praktischer halten, oder die, die für unsere Kultur selber nichts tun wollen (und wenn es nur ein paar Minuten Umweg sind), oder die, die Steinerne am liebsten bis auf die Fassade entkernen und innen eine moderne Brücke haben wollen. Wenn man auf sie hört, wird das alte Regensburg Stück für Stück verschwinden. Liebe Regensburger und Mitbürger im Landkreis, nehmt bitte zugunsten eurer Stadt den einen oder anderen kleinen Nachteil gelassen hin. Es lohnt sich für uns alle.

Dr. Gisbert Waldhorst, Regensburg

Internes Gutachten zur Grieser Brücke

Von *Stefan Aigner*

Der Druck nimmt zu. Seit Oberbürgermeister Hans Schaidinger die Steinernen Brücke sperren ließ, werden die Forderungen nach einer Ersatztrasse lauter. Und: Die Westtrasse über den Schopperplatz, auf Höhe des Eisernen Stegs, ist es, die dabei immer mehr ins Zentrum des Interesses rückt. IHK, Werbegemeinschaft Altstadt, Mittelstandsunion und die Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (GFN) haben sich vergangene Woche dezidiert für diese Ersatzlösung ausgesprochen. RVV-Geschäftsführer Karl Raba hatte – bereits Mitte Juli – gegenüber *regensburg-digital* diese Variante als Favoriten der Regensburger Verkehrsbetriebe benannt und Hans Schaidinger wurde, nach einem Besuch beim Welterbezentrum in Paris, nicht müde, zu betonen, dass die UNESCO nach wie vor für beide Varianten – Ost und West – offen sei. Auch in der Stadtverwaltung scheint demnach der Trend Richtung Westen zu gehen.

Diese Einschätzung belegt auch ein externes Gutachten, das der Stadt Regensburg in Auftrag gegeben hat und das unserer Redaktion vorliegt. Im Zuge der Planungen für eine Behelfsbrücke/Provisorium über den Grieser Spitz ließ die Stadt eine „artenschutzrechtliche Prüfung“ vornehmen. Die Artenvielfalt könne durch einen solchen Bau „massiv beeinträchtigt“ werden. Vor allem durch den Brückenbau bedroht wären demnach mehrere geschützte Fledermausarten. „Eine wichtige Rolle spielt für sie der Erhalt alter Quartierbäume“, heißt es in dem Gutachten. Mehrere dieser Bäume stünden einer Brücke im Weg. Doch auch die Zerschneidung des Jagdgebietes entlang der Donau würde sich „auf den Erhalt einzelner, seltener Arten wie der Rauhaufledermaus und des Abendseglers auswirken. Eine Beleuchtung der Trasse wird das Unfallrisiko für viele Arten aufgrund der höheren Insektdichte an Lampen wesentlich erhöhen.“ Ebenfalls bedroht wären die Eisvogel-Bestände auf Gries und Jahninsel. Der Eisvogel ist eine in Deutschland „streng geschützte Art“. Dazu das Gutachten: „Alle Störungen im Rahmen der Baumaßnahmen können ein Erlöschen der lokalen Population zur Folge haben.“ Das gutachterliche Fazit insgesamt: Eine Brücke über den Gries würde einen „relativ schweren Eingriff in das Ökosystemgefüge der Stadt Regensburg darstellen“. Der Stadt Regensburg liegt das Gutachten seit Mai vor. Im Juli hatte Planungsreferentin Christine Schimpfermann offiziell das Aus für ein Brückenprovisorium verkündet. Nach dem

Brand der Protzenweiherbrücke mache eine Behelfsbrücke über den Grieser Spitz „keinen Sinn“.

Das wird – so wie es aussieht – noch länger der Fall bleiben. Zwar befindet sich die Stadt Regensburg in Verhandlungen mit dem Bund wegen eines raschen Ersatzes für die Protzenweiherbrücke, allerdings wecken die Aussagen von Oberbürgermeister Schaidinger a la „wir sind nur Bittsteller“ nur wenig Hoffnungen auf eine rasche Lösung. Von zwei bis drei Jahren ist die Rede. So lange macht auch eine Osttrasse weiter „keinen Sinn“. Bleibt also nur die Westtrasse als Favorit von Wirtschaftsverbänden und RVV? Immerhin böte eine solche Trasse auch direkten Anschluss an potentielles hochwertiges Bauland am Oberen Wöhrd.

Mitnichten, meinen die Freien Wähler, die für die nächste Sitzung des Stadtrats den Antrag gestellt haben, eine mögliche einspurige Tunnellösung erneut zu prüfen. Bislang steht die Stadtverwaltung einem Tunnel eher skeptisch gegenüber; insbesondere mit Verweis auf die hohen Kosten. Allerdings wurde bislang immer von einem zweispurigen Tunnel ausgegangen.

Auf Ablehnung stößt jegliche Ersatztrasse beim Verein Donauanlieger. Sie verweisen auf die von ihnen favorisierte „Bürgertrasse“, eine Umleitung der Busse über bestehende Donauübergänge und die Neukonzeption einzelner Linien. „Alle diese Maßnahmen führen weder zu längeren Fahrzeiten für die bisherigen Busbenutzer noch zu einer wesentlichen Verlängerung der Busstrecken“, so die Donauanlieger in einer Pressemitteilung. Der RVV sei allerdings zu stur und unbeweglich. Dort, beim RVV, hat man ab Montag zwar neue Fahrpläne im Angebot, nach wie vor fahren aber alle betroffenen Linien durch die Wöhrdstraße. Die ödp hat beantragt, die Möglichkeit von Busspuren in der Frankenstraße zu prüfen.

Für Rätselraten sorgt nach wie vor der Zeitpunkt der Sperrung der Steinernen Brücke durch den Oberbürgermeister. Das zugrundeliegende Gutachten war im Vorfeld offenbar keiner Fraktion bekannt. Ludwig Artinger von den Freien Wählern spricht von einer „überstürzten Nacht- und Nebelaktion“ und zeigt sich verärgert darüber, dass das Gutachten nicht mehr im Stadtrat besprochen worden sei, „obwohl bekanntlich nach dessen Vorliegen am 22. Juli noch Ausschusssitzungen stattfanden und auch das Plenum noch tagte“.

SPD-Chefin Margit Wild hatte noch am Sonntag nach der Sperrung gegenüber *regensburg-digital* erklärt, dass niemand durch den Oberbürgermeister über das Gutachten informiert worden sei, wurde aber von Sozialbürgermeister Wolbergs korrigiert, der wiederum erklärte, das Gutachten sei im Koalitionsausschuss diskutiert worden. Er habe aber diese Information nicht an Wild weitergegeben. Wolbergs mit Blick auf die Sperrung durch den OB: „Ich hatte genau so entschieden.“ Intern scheint es bei der SPD-Fraktion schon häufiger Streit gegeben haben, weil sich

Margit Wild bereits mehrfach dezidiert gegen eine Grieser Brücke ausgesprochen hatte. „Sie profitiert sich auf unsere Kosten“, so ein Fraktionsmitglied.

Sei es wie es will, die Steinerne ist gesperrt und voraussichtlich am Montag, 17 Uhr, werden Oberbürgermeister Hans Schaidinger und Landrat Herbert Mirbeth gegenüber dem Bayerischen Fernsehen Rede und Antwort zur Grieser Brücke stehen. Gedreht wird am Grieser Spitz. Die Bevölkerung ist dazu eingeladen.

Freie Wähler wollen raschen Tunnelbau

VORSCHLAG Stadtamhof durch einen Bus-Tunnel anbinden? FW-Chef Ludwig Artinger sieht dabei „nur Vorteile“.

VON GERTRUD BAUMGARTL, MZ

REGENSBURG. „Tunnellösung jetzt!“ – so lautet die dringende Forderung, die Ludwig Artinger, Vorsitzender der Stadtratsfraktion der Freien Wähler, an die Stadt richtet.

Angesichts der momentanen Situation solle die einspurige Tunnellösung ... als Ersatztrasse für die vier Buslinien, die die Steinerne Brücke noch bis vor kurzem überquert haben, so schnell wie möglich umgesetzt werden, zumal sie nur Vorteile biete.

Einer sei, dass die Altstadtsilhouette, der Regensburg ja bekanntermaßen den Welterbestatus verdanke, nicht beeinträchtigt oder gar zerstört werde. In diesem Zusammenhang sei der Rat, den die Unesco den Dresdnern erteilte, nämlich statt der Waldschlösschenbrücke einen Tunnel zu bauen, in Erinnerung gerufen, so Ludwig Artinger.

Ein weiterer Vorteil sei, dass wertvoller Naherholungsraum nicht für eine Ersatztrasse geopfert werden müsse. Für die Anwohner ergäben sich auch keine zusätzlichen Lärm- oder Abgasbelastungen, auch würden keine höheren Kosten als bei der Realisierung der Brückenvarianten anfallen.

Schließlich sei der Stadt auch allgemeiner Konsens sicher, so Artinger: „Im Gegensatz zur West- oder Osttrasse würde der Tunnel auf breite Zustimmung bei der Regensburger Bevölkerung stoßen.“

Sicherheitstechnische Probleme ließen sich dabei einfach durch eine Lichtzeichenanlage lösen; auch wären die Folge- bzw. Unterhaltskosten gegenüber denjenigen einer Brücke jedenfalls nicht höher, weil der Tunnel ja nicht der Witterung ausgesetzt und deshalb kein Winterdienst erforderlich sei.

Argumenten, dass in einem einspurigen Tunnel kein Fußgänger- und Fahrradverkehr möglich sei, hält Ludwig Artinger entgegen, dass dieser Verkehr nach wie vor über die Steinerne Brücke führen kann:

„In der gesamten Diskussion geht es schließlich nur um einen Ersatz für die Busse und nicht um eine zusätzliche Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger und Radler!“

Außerdem seien wegen der Sperrung der Steinerne Brücke für den Busverkehr, eine für Ludwig Artinger „überstürzte Nacht und Nebelaktion“, noch einige Fragen offen.

So interessieren die Freien Wähler, auf wessen Initiative das Gutachten zur Standfestigkeit des Brü-

ckengeländers in Auftrag gegeben wurde, bzw. warum gerade jetzt.

Weiter wolle man wissen, warum dieses Gutachten nicht den zuständigen Gremien der Stadt zur Kenntnis gebracht wurde, obwohl bekanntlich nach dessen Vorliegen am 22. Juli noch Ausschusssitzungen stattfanden und das Plenum tagte.

Schließlich sei nach dem Gespräch der Stadtspitze bei der UNESCO zu klären, was aus den Bedenken des obersten Denkmalschützers Bayerns, Dr. Greipl, gegen die Westtrasse geworden ist.

Ferner moniert der Fraktionsvorsitzende der Freien Wähler, dass die Untersuchung zu den Auswirkungen für den ÖPNV bei Umleitung über die bestehenden Brücken noch immer nicht vorlägen, obwohl sie schon vor der Kommunalwahl in Auftrag gegeben wurden. Insgesamt, so Ludwig Artinger, dränge sich der Verdacht auf, dass durch den Druck der Ereignisse Widerstände in der Bevölkerung gegen den Brückenbau abgemildert oder gar ausgeräumt werden sollten.

Die Fraktion der Freien Wähler werde jedenfalls in der nächsten Stadtratsitzung eine Machbarkeitsstudie zu der Tunnellösung beantragen und darauf drängen, dass der Bund seiner Verantwortung gerecht werde und der Wiederaufbau der Protzenweiherbrücke unverzüglich in Angriff genommen wird.

VORTEILE TUNNEL

> **Die Freien Wähler** sehen in der Tunnellösung folgende Vorteile:

> **Der Bus-Tunnel** soll auf der Trasse von der Gräßlschleife bis zum Jacobigelände in der Wöhrdstraße verlaufen.

> **Vorteile bei der Planung:** Die Landschaft am Donauraum und Grieser Spitz wird nicht beeinträchtigt.

> **Anwohner** Am Gries und in der, Maffeistraße müssen nicht unter Lärm leiden.

> **Das Hochwasserplanungsproblem** (HHW100) entfällt.

> **Stadtamhof** und der Untere Wöhrd Sind an alle Buslinien angeschlossen, da Zustiegsmöglichkeit bei St. Mang im Norden bzw. an der Proskestraße im Süden besteht,

> **Vorteile** bei den Kosten: Die Baukosten liegen laut gutachterlicher Schätzung bei 12,5 Millionen Euro

einschließlich aller sicherheitsrelevanter Einrichtungen.

> **Folgekosten** und Unterhaltskosten sind geringer als bei einer Brücke, da kein Winterdienst anfällt an.

> **Förderung:** Die Investitionsförderung durch das Land Bayern für den ÖPNV liegt derzeit bei 80 Prozent.

Trotz Umleitung: Die „Insulaner“ bleiben ruhig

VERKEHR Im Gegensatz zum Probelauf vor drei Jahren ertragen die Anlieger am Unteren Wöhrd den verstärkten Verkehr ohne zu murren. – Sinneswandel oder Taktik?

VON THOMAS RIEKE, MZ

REGENSBURG. Seit zehn Tagen ist die Steinerne Brücke auch für Taxis und Busse des RVV gesperrt. Deshalb rollen vier zusätzliche ÖPNV-Linien über die Nibelungenbrücke – und durch die Wöhrdstraße.

Im September 2005, als die historische Brücke wegen der Montage eines stählernen Korsetts vier Tage blockiert war und der öffentliche Nahverkehr ebenfalls über die Insel Unterer Wöhrd umgeleitet wurde, hagelte es massive Proteste: 280 zusätzliche Busse seien für die Anwohner eine Zumutung und zudem unnötig; wenigstens ein Teil der Buslinien könne einen anderen Weg nehmen. Die Stadt erzeuge absichtlich Chaos und wolle durch die gezielte Provokation demonstrieren, dass eine zusätzliche Brücke notwendig sei. So argumentierte ein Sprecher des Bürger-Bündnisses, zu dem sich acht Institutionen zusammen geschlossen haben.

„Irgendwo müssen sie ja fahren“

Allerdings: Das Chaos blieb damals aus. Ist dies auch der Grund dafür, dass sich nun, mit der erneuten Umleitung, die wesentlich länger zu ertragen sein wird, niemand mehr erregt, zumindest nicht öffentlich?

„Die Busse bekomme ich ja kaum mit. Ich gehe morgens aus dem Haus und kehre am Abend erst zurück“, erklärte der Architekt Reinhard Brosch. Der Verkehr laufe, soweit er es beurteilen könne, reibungslos, was freilich auch am Ferienmonat August liegen könne. „Der Untere Wöhrd ist bereit, ein gewisses Maß an mehr Verkehr hinzunehmen“, konstatiert Brosch.

Erika Baumgartner versichert: „Die Busse stören wirklich nicht! Irgendwo müssen sie ja fahren“ Und dass die Weitung einer Engstelle seit Donnerstagabend sieben Dauerparkplätze vor ihrem Haus gestrichen sind, empfinden die Seniorin und ihre Angehörigen erst recht nicht als Nachteil: „Etwas Besseres hätte uns gar nicht passieren können! Jetzt kann meine Tochter wenigstens ungehindert zu ihrer Garage!“

Alles friedlich am Unteren Wöhrd? Wo doch den „Insulanern“ seit Jahren das Image der Aufmüppigen, der besonders Wehrhaften anhaftet?

Angst vor „Schuss ins Knie“

„Wir befinden uns in einem Zwiespalt“, erklärt Dr. Gerd Bawiedemann: „Wir akzeptieren die Situation. Denn wir sind ja gegen eine Ersatzbrücke.“ Die Angst, dass am Unteren Wöhrd ein Provisorium geschaffen werde, das letztlich doch zur Dauereinrichtung werden könnte, beschäftige die „Insulaner“ momentan mehr als die Nachteile durch den zusätzlichen Busverkehr. Mit anderen Worten: Lauter Protest könnte als Argument für eine neue Brücke ausgelegt werden „und für uns zum Schuss ins Knie werden“. Nichtsdestotrotz erwartet sich Bawiedemann, dass die Planer der Buslinien in den nächsten Wochen mehr Fantasie entwickeln als dies bisher der Fall war. Einige Trassen gelte es grundsätzlich zu überdenken. „Manche Busse könnten vielleicht doch ganz anders fahren. Außerdem sollte das Thema Stadtbahn forciert werden. Mit ihr könnte man die Zahl der Busse reduzieren“, meint der Wöhrd-Bewohner.

Wie läuft es in der Schulzeit?

Ähnlich argumentiert Dr. Hans-Jürgen Ahrens vom Bürger-Bündnis. Er ist zwar am Oberen Wöhrd zuhause, spricht aber für die Anlieger des Unteren, wenn er sagt: „Die Umleitung aller Buslinien durch die Wöhrdstraße ist einfalllos. Man mutet den Menschen dort mehr zu als nötig.“ Davon, dass der Verkehr derzeit ohne größere Komplikationen rolle, dürfe man sich nicht täuschen lassen. „Lassen Sie erst die Schulzeit wieder losgehen!“

DIE „BÜRGERTRASSE“

> **Die Donauanlieger**, die dem Bürger-Bündnis angehören, haben 2005 nicht nur Kritik an der Umleitung von vier Buslinien durch die Wöhrdstraße geübt, sondern auch einen Alternativ-Vorschlag vorgelegt. Dr. Hans-Jürgen Ahrens: „Wir behaupten

nicht, dass wir den Stein der Weisen gefunden hätten. Aber wir wollten zeigen, dass der ÖPNV auch ohne Ersatzbrücke funktionieren und sich die Fahrzeitverlängerungen im Rahmen halten würden.“

> **Die Variante der B1:** Die Linie 4 soll im Stadtwesten über die Pfaffensteiner Brücke und die Clermont-Ferrand-Allee führen. Die Linien 13 und 17 sollen über die Nibelungenbrücke gleich zum Hauptbahnhof geleitet werden. Lediglich die Linie 12 würde noch durch die Wöhrdstraße rollen, (ht)

Mittelbayerische Zeitung (digital) vom 11. August 2008

SPD: Sperrung der Steinernen Brücke akzeptieren

Dr. Klaus Rappert, stellvertretender Vorsitzender der Regensburger SPD und Listenkandidat für den Bayerischen Landtag, fordert, die Sperrung der Steinernen Brücke zu akzeptieren und Dauerlösungen anzugehen.

Rappert spricht sich aus mehreren Gründen schon seit Jahren für eine vollständige Sperrung der Steinernen Brücke auch für Busse aus. „Ein zukunftssträchtiges Nutzungskonzept der Brücke kann nur völlig ohne Kraftverkehr stattfinden“ ist er überzeugt und verweist auf Gründe wie Stadtbild, Denkmalschutz, starken Fußgänger- und Radverkehr sowie den Erlebnischarakter der Brücke. Die Realitätsferne der Befürworter einer weiteren Busnutzung sieht er durch einen Vorschlag aus dem Landkreis dokumentiert: Der Landrat hat vorgeschlagen, die Busse auf der Brückenüberfahrt von einem zweiten Busfahrer begleiten zu lassen, der im Gefahrfall eingreifen könne. Diese Idee hält Rappert für einen skurrilen Vorschlag, der viel-

leicht in einem James-Bond-Film Platz hätte, aber keine wirklichkeitsnahe Lösung zeige.

Dabei liegt Rappert der attraktive öffentliche Nahverkehr sehr am Herzen. „Im Gegensatz zu vielen Politikern rede ich nicht nur davon, sondern bin selbst täglicher Busnutzer und kenne die Nöte und Wünsche der Fahrgäste. Ich verstehe (zumal ich selbst eine Zeit lang darauf angewiesen war, aus Lappersdorf möglichst schnell zum Bahnhof zu kommen) sehr gut, dass auch die Bewohner von Stadtamhof, Steinweg und der Gemeinde Lappersdorf eine schnelle Verbindung über die Donau wollen und benötigen.“ Es gehe jetzt darum, kurzfristig die Linienführung der Busse so anzupassen, dass der Situation nachhaltig Rechnung getragen wird und die Fahrzeiten möglichst kurz gehalten werden können. Eine bloße Anpassung der bestehenden Fahrpläne reiche nicht aus, wenn die Busse zeitintensive Umwege führen.

Süddeutsche Zeitung vom 12. August 2008

„Ein Tunnel wäre unbezahlbar“

Der Regensburger OB über Brücken-Alternativen

Die Steinernen Brücke von Regensburg wird von Herbst 2009 an saniert. Schon jetzt gehört sie den Fußgängern. Seit Anfang des Monats ist sie aus Sicherheitsgründen für Busse gesperrt, denn die Brüstung hielte einem Aufprall nicht stand. Im Stadtrat wurde die Entscheidung von Oberbürgermeister Hans Schaidinger (CSU) teilweise kritisch aufgenommen, weil sie die Verkehrsplanung langfristig präjudiziere. Kommunalpolitiker aus dem Norden der Stadt denken kurzfristiger und fordern, der Busverkehr müsse aufrecht erhalten werden – notfalls mit einem zweiten Busfahrer, der zum Steuer greift, wenn der Hauptfahrer einen Schwächeanfall erleidet.

SZ: Wie finden Sie die Idee von Landrat Mirbeth mit dem Zweitbusfahrer?

Schaidinger: Kein Kommentar.

SZ: Wie läuft der Verkehr in Regensburg ohne die Steinernen Brücke? Chaos?

Schaidinger: Der neue Busfahrplan ist seit diesem Montag in Kraft. Schon nach wenigen Stunden hat sich herausgestellt, dass die Masse der Fahrgäste, die aus den nördlichen Stadtteilen oder dem nördlichen Umland in die Altstadt gelangen wollen, zehn bis 15 Minuten länger brauchen. Die Busse werden über die östlich gelegene Nibelungenbrücke umgeleitet.

SZ: Mirbeth wird sagen, das spräche dafür, schnell ein Provisorium zu bauen.

Schaidinger: Ein Provisorium wird es nicht geben. Es würde zwei Drittel von dem kosten, was wir für eine endgültige Ausweichbrücke investieren müssten. Das wäre reine Geldverschwendung.

SZ: Brauchen Sie denn eine Ausweichbrücke?

Schaidinger: Das wird sich herausstellen. Wir haben bei einem Kassler Büro ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem die möglichen Varianten geprüft werden. Als da wären zwei mögliche Ausweichbrücken und die Umleitung über die Nibelungenbrücke. Und außerdem wird untersucht, ob und wie Busse nach der Sanierung auf der Steinernen Brücke weiterverkehren könnten.

SZ: Halten Sie das ernsthaft für möglich?

Schaidinger: Es ist sehr unwahrscheinlich. Wir werden kaum die Brücke herrichten und sie dann wieder

im Winter vom Streusalz zerfressen lassen, das wir für die Busse ausbringen müssten. Trotzdem müssen wir diese Variante prüfen lassen, sonst bekommen wir keine Förderung. Die Zuschussgeber würden sagen, schaut doch erst mal, ob ihr dort weiterfahren könnt.

SZ: Zu welcher Variante tendieren Sie?

Schaidinger: Ich warte die Untersuchung ab. Allerdings liegt ein Zwischenergebnis bereits vor. Und dabei erweist sich, dass sich der Nahverkehr bei der Lösung „Nibelungenbrücke“ erheblich verschlechtern würde und jährlich circa 800 000 Euro zusätzlich kosten würde. Ich bin gespannt, wie angesichts dieser Zahlen all jene gegen den Bau einer neuen Ausweichtrasse argumentieren wollen, die sich für einen besseren Nahverkehr aussprechen und dafür ökologische Gründe bis hin zum Klimawandel ins Feld führen. Wie ernst sie es damit meinen, wird sich zeigen, sobald wir im Stadtrat darüber diskutieren. Anfang Oktober haben wir Ergebnisse.

SZ: Sie sprechen von vier möglichen Varianten. Die Freien Wähler favorisieren eine fünfte: einen Tunnel. Klingt gut.

Schaidinger: Es klänge gut, wenn es denn machbar wäre. Das Thema haben wir im Stadtrat längst abgehandelt. Schon vor Jahren wurde in einer Sitzung ausführlich darüber berichtet, dass ein Tunnel deutlich teurer wäre als eine Brücke. Für so ein Projekt bekäme man keine Zuschüsse.

SZ: Mit der Summe, die Sie für eine Brücke bekommen, könnten Sie doch allemal rechnen.

Schaidinger: Und selbst wenn das so wäre, dann wäre eine Donau-Unterführung für die Stadt unbezahlbar. Außerdem wäre ein Tunnel, abgesehen von den Wartungskosten für Lüftung und Sicherheit, aus städtebaulichen Gesichtspunkten alles andere als erstrebenswert, wenn man an die hässlichen Rampen denkt.

SZ: Rechnen Sie mit Bürgerbegehren?

Schaidinger: Ich schließe das nicht aus, dass es auch gegen einen optimalen Nahverkehr ein Bürgerbegehren gibt.

Interview: Rudolf Neumaier

„Fast wie ein U-Bahn-Bau in 15 Metern Tiefe“

BUSTUNNEL „Unseriös“ nennt Oberbürgermeister Hans Schaidinger die Zahlen der Freien Wähler. Er spricht gar von „Volksverdummung.“

VON CLAUDIA BÖKEN, MZ

REGENSBURG. Es sind viele Seiten bedrucktes Papier, die OB Hans Schaidinger vor sich liegen hat – darunter auch etliche Pläne. Damit reagiert er auf den Antrag der Freien Wähler, die seit Jahren den Bau eines einspurigen Bustunnels fordern und jetzt aktuell eine Machbarkeitsstudie verlangen (MZ vom 11. August). Diese Machbarkeitsstudie gebe es längst, so Schaidinger. Sie sei im Jahr 2005 erstellt worden – im Zusammenhang mit dem damaligen PlanungsDialog Steinerne Brücke.

Noch früher, im April 2003, wurde im Zusammenhang mit einer Sitzung des Stadtplanungsausschusses die Tunnelführung unter die Lupe genommen: „Aufgrund der Vorgaben des Geländes und der Tiefenlage der Donausohle muss bei einer Tunnellösung ein Höhenunterschied von mindestens 15 Metern bewältigt werden. Das heißt zum einen, dass Busse lange Rampen mit steilen Steigungen befahren müssten, zum anderen, dass Portale entstünden die nur schwer im städtebaulichen Umfeld zu integrieren wären.“ In der damaligen Kostenschätzung von zehn Millionen Euro hieß es: „Genaue Kostenschätzungen sind aufgrund der schwierigen topografischen und geologischen Gegebenheiten seriöserweise erst nach Detailuntersuchungen möglich.“

„Zu einer Tunnellösung, gibt es keine Zuschüsse. In den Richtlinien des Freistaats heiße es ganz klar: Das Vorhaben muss unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sein.“

OB HANS SCHAIDINGER

Diese Untersuchungen publizierte die Stadt knapp zwei Jahre später im Rahmen des PlanungsDialogs Steinerne Brücke: Die 25 Busse, die pro Stunde stadtein- und -auswärts fahren, benötigten auf 800 Metern einspuriger Tunnelstrecke bei einer mittleren Geschwindigkeit von 20 Stundenkilometern nicht 60, sondern 75 Minuten. „Schon wegen des Bustakts wäre also ein zweispuriger Tunnel erforderlich“, erläutert Schaidinger. Dazu aber kämen die Vorgaben der Feuerwehr: Der Fluchtweg zur Eigenrettung dürfe 150 Meter nicht überschreiten. Notausgänge oder Rettungsschächte, die direkt ins Freie führen, wären alle 300 Meter erforderlich. Der

Fluchtweg zu beiden Seiten der Fahrspur müsste mindestens einen Meter breit sein.

Der Platzbedarf zur Personenbergung und Brandbekämpfung ist noch größer: Je zwei Meter auf beiden Seiten der 2,50 Meter breiten Busspur sind obligatorisch; die Feuerwehrforderung, die Schaidinger zitiert: „Zweispurigkeit ist erforderlich wegen Vorbeifahrt von Rettungsfahrzeugen.“ Zudem braucht es eine leistungsfähige Lüftungsanlage, die die im Schadensfall entstehende Rauchgasmenge und Wärme abführen kann, ab 400 Metern Tunnellänge eine automatische Brandmeldeanlage, die Gewährleistung des Funkverkehrs im gesamten Tunnel, Einbau von Löschwasserentnahmestellen und – ebenfalls ab 400 Metern Tunnellänge – Videoüberwachung rund um die Uhr.

„Probebohrungen längst erledigt“

Die Einfahrrampe mit integriertem Hochwasserschutz am Wöhrd müsste laut OB etwa 100 Meter lang werden, am Gries 177,5 Meter. Am Wöhrd würden sich 135 Meter im Rechteckquerschnitt anschließen, die in offener Bauweise erstellt werden könnten ..., am Gries 49,7 Meter. Dazwischen liegt eine 272,6 Meter lange Strecke, die im Kreisquerschnitt im bergmännischen Vortrieb gebaut werden müsse. „Das ist fast wie ein U-Bahn-Bau“, erläutert der OB.

„Wir haben sogar stichpunktartig Probebohrungen vorgenommen“, erläutert Schaidinger – auch das sei seit Januar 2005 bekannt. Das Ergebnis: „Wir müssen auf eine Sohltiefe von bis zu 15 Metern, was eine Rampensteigung von zehn Prozent am Unteren Wöhrd und von 5,5 Prozent Am Gries bedeutet.“

Die Kosten von „mindestens 30 Millionen Euro“ (zum Vergleich: Die Osttrasse einer Ersatzbrücke wurde damals auf acht Millionen, die Westtrasse auf 13 Millionen Euro berechnet) wurden schon in den Unterlagen von 2005 genannt. „Diese Tunnelvorgaben sind europäischer Standard; was Riepl macht, ist Leute zu verdummen“, ärgert sich Schaidinger über den Stadtrat der Freien Wähler.

Teurer Unterhalt

Weil die Kosten so gewaltig wären, sieht Schaidinger keinerlei Möglichkeit, an Fördergelder zu kommen. Er zitiert aus den Richtlinien für Zuwendungen des Freistaats Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger. Darin heißt es: „Das Vorhaben muss bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sein.“

Mit den möglichen Kosten der Tunnellösung ist Schaidinger aber noch nicht am Ende. Die Folgekosten für Betriebskosten und Substanzerhaltung seien

gigantisch: Koste schon ein Kilometer Brücke das 40-fache eines Straßenkilometers, so koste ein Tunnelkilometer noch einmal das Doppelte -somit das 80-fache eines Kilometers Straßenunterhalt Schaidinger greift hier auf „unverdächtige“ Zahlen zurück. Sie sind im Internet auf den Seiten „Tunnelbauland Oberösterreich“ zu finden. Die Fakten, die er auf den Tisch legt, hätten sich auch die Freien Wähler besorgen können, wirft er ihnen vor: „Dafür haben sie schließlich als Fraktion eine Geschäftsstelle und eine Mitarbeiterin.“

„Mehrwert durch die Westtrasse“

ERSATZBRÜCKE VCD sieht sich durch Proteste aus dem nördlichen Landkreis in seiner Position bestätigt.

REGENSBURG. „Mit Genugtuung nehmen wir zur Kenntnis, dass in der Diskussion über eine Ersatztrasse für die Steinernen Brücke endlich auch die negativen Auswirkungen für die ÖPNV-Nutzer im Stadtnorden und im nördlichen Landkreis zum Thema werden“, betont Peter Seywald, Kreisvorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), in einer Stellungnahme. Insbesondere werde nun auch deutlich, dass die isolierte Befrachtung von – „teilweise auch noch falschen“ – Fahrzeitvergleichen zwischen isoliert herausgegriffenen Haltestellen zu kurz greife: „Wie bereits der Begriff Liniennetz deutlich macht, stellt der ÖPNV ein komplexes System dar, in dem nicht eine zentrale Achse ohne negative Konsequenzen gekappt werden kann.“

Bei der Diskussion möglicher Alternativen müsse nach Auffassung des VCD der größtmögliche Gesamtnutzen für alle Verkehrsteilnehmer betrachtet werden. Seywald: „Während alle Varianten östlich der Steinernen Brücke, egal ob als Brücken- oder als Tunnellösung, wirklich nur Ersatzlösungen für die bisherige Situation darstellen, bietet die Westtrasse erheblichen Mehrwert: Bei dieser Lösung lässt sich nach dem Neubau der Protzenweiherbrücke mit einer Buslinienführung über Protzenweiher und Auf der Grede nicht nur eine sehr gute ÖPNV-Anbindung Stadthofs herstellen, sondern auch der Dultplatz, die in den letzten Jahren am Oberen Wöhrd entstandene dichte Wohnbebauung sowie das bislang schlecht an den ÖPNV angebunden Wöhrdbad würden von dieser Trasse profitieren.“

Außerdem weist er darauf hin, dass mit der Westtrasse ohne zusätzlichen Brückenschlag ein dringend wünschenswerter fahrrad- und behindertengerechter

Altstadtzugang von Nordwesten her geschaffen werden könne. „Während von zahlreichen Parteien und Gruppierungen zu Recht der Bau eines Steges zwischen Weichs und Stadthof, also ebenfalls in der Pufferzone des Weltkulturerbes, gefordert wird, verweigern sich die selben Personen der Einsicht in die Notwendigkeit, auch die unbefriedigende Situation am Eisernen Steg einer Lösung zuzuführen,“ wundert sich Seywald.

Bereits im März 2003 habe der VCD zu Beginn der Diskussion über Notwendigkeit und Lage einer ÖPNV-Ersatztrasse klar, eindeutig und öffentlich für die Westtrasse plädiert. Seywald: „Mit großer Befriedigung nehmen wir zur Kenntnis, dass diese Position immer mehr Zuspruch erfährt.“

Nachdem mit der Aussage der UNESCO, keine der diskutierten Varianten sei grundsätzlich ausgeschlossen, das bisher gern „als Totschlagargument gebrauchte Votum der Denkmalpflege einer differenzierteren Betrachtung geöffnet worden ist, kann jetzt hoffentlich endlich in eine sachliche und ergebnisorientierte Diskussion eingetreten werden“, glaubt der VCD-Kreisvorsitzende. (mz)

„Wundersam vermehrt“

BRÜCKENSPERRUNG Die „Donauanlieger e.V.“ widersprechen den Zahlen von Landrat Mirbeth.

REGENSBURG. Landrat Herbert Mirbeth versuche Druck auf die Stadt auszuüben, die Sperrung der Steinernen Brücke für den Busverkehr zu revidieren, glauben Dr. Hans-Jürgen Ahrns und Christian Markus von den Donauanliegern. Mirbeth treibe die Sorge um, dass – nach seiner Schätzung – täglich 40 000 Menschen aus dem nördlichen Landkreis von der Sperrung der Steinernen Brücke betroffen sind (MZ vom 6. August). Zwei Tage später seien es noch 30 000 (MZ vom 8. August) gewesen. Der 2. Bürgermeister von Lappersdorf, Albert Baldauf, spreche von 5000 Betroffenen, die mit der Linie 13 täglich in die Altstadt fahren.

Der RVV, so die Donauanlieger, wäre zweifellos hoch erfreut gewesen, eine derart große Zahl von Fahrgästen über die Steinernen Brücke mit den Linien 12, 13 und 17 befördert zu haben. In der Realität seien mit den genannten Buslinien an gewöhnlichen

Werk- und Schultagen 1948 Fahrgäste (stadteinwärts) befördert worden, wobei der Anteil der Buslinie 13 knapp 58 Prozent betrug. Diese Zahlen, das ist Ahrns und Markus wichtig, stammen von RVV-Geschäftsführer Kuschel. Vom Landrat möchten sie wissen, wie er zu der „geringfügigen Differenz von rund 38 000 bzw. 28 000 Busfahrgästen kommt“.

„Im Einzugsbereich der Buslinien 12, 13, 17 lebten Ende 2006 rund 25 000 Bürger“ zitieren die Donauanlieger aus www.landkreis-regensburg.de. Die relevanten Gemeinden Duggendorf, Lappersdorf, Pettendorf, Pielenhofen, Regendorf, Zeitlarn wären demnach an Werk- und Schultagen völlig menschenleer, weil sich sämtliche Bewohner in der Regensburger Altstadt aufhielten. Jeder der 177 Busse (ohne die Linie 4) hätte in beide Richtungen durchschnittlich 141 Fahrgäste an Bord. (mz)

Aktionismus ist ein böses Wort

Von Stefan Aigner

Dass es kein Heimspiel für Hans Schaidinger werden dürfte, war wohl von vornherein klar. Das Bayerische Fernsehen hat am Montag seine Reporter entsandt, um in zwei kurzen Live-Schaltungen vom Grieser Spitz über die Regensburger Brückendebatte zu berichten. Nicht viel Zeit, um wirklich Argumente auszutauschen, doch ausreichend Zeit für die gut 100 Zuschauer vor Ort, um sich ein Bild über das Verhalten der befragten Akteure zu machen. Landrat Herbert Mirbeth zum Beispiel, der zwar forderte: „Die Sperrung der Steinernen Brücke muss aufgehoben werden“, allerdings keine konkreten Vorschläge mehr nannte, wie dies zu machen sei. Seine vor kurzem noch mehrfach geäußerte Idee, doch einen zweiten Busfahrer einzusetzen, der die sichere Überfahrt von Busfahrer 1 – ohne Kontakt zur Brückenbrüstung – gewährleisten sollte, wiederholte Mirbeth vor laufenden Kameras nicht mehr.

Mehr zu sagen hatte dagegen Hans Schaidinger. Galt es doch schon mal, das Wörtchen „Aktionismus“ in der Anmoderation zu korrigieren. „Das ist grundfalsch.“ Immerhin gebe es ja ein Gutachten, das ihn zur Sperrung gezwungen habe. Und auch wenn vorher schon mit bloßem Auge zu erkennen war, dass die Brüstung der Steinernen einem Bus nicht standhält: Erst ein Gutachten zwingt zum Handeln. Dann aber pronto. „Sonst trage ich die Verantwortung, wenn was passiert.“

Ansonsten Altbekanntes: Man untersuche „vier Varianten“: Busse über die Nibelungen-

brücke, wieder Busse über die Steinerne, Ost- und Westtrasse (Generalkonservator Professor Egon Greipl erteilte der Westtrasse in einer kurzen Einspielung übrigens erneut eine deutliche Absage.) Als zum Ende der ersten Live-Schaltung die offenbar unbelehrbare Stimme aus dem Off erneut von „Aktionismus“ sprach, war Schaidinger sichtlich sauer. Eine „Scheibenwischer“-Bewegung Richtung Off-Stimme und ein kurzer Disput mit dem Vor-Ort-Team des BR folgten. Beruhigende Worte von Schaidingers persönlichem Referenten Maximilian Mittermaier verhinderten Schlimmeres. Zur zweiten Live-Schaltung stand der Oberbürgermeister sogar mit Walter Cerull von den Donauanliegern am selben Podium. Das hatte er zunächst abgelehnt.

Ob das abschließende Fazit: „Ökologie contra attraktiver Nahverkehr“ den Kern der Sache trifft, mag dahingestellt bleiben. Alternativen wie der Tunnelvorschlag der Freien Wähler kamen während der ganzen Sendung – trotz Zwischenrufen – nicht zur Sprache und für eine längere Diskussion zwischen Cerull und RVV-Geschäftsführer Rainer Kuschel über mögliche Busrouten fehlte leider die Zeit. Immerhin blieb am Ende das Versprechen des BR: „Wir bleiben dran“ und immerhin haben am gestrigen Abend – via Abendschau – ein paar Menschen mehr gesehen, durch welches Gebiet mancher Kommunalpolitiker eine Brücke bauen will.

„Skandalös“: Lappersdorfer sauer wegen Brückensperrung

GEMEINDERAT Markt hat jetzige Probleme schon 2005 in einer Resolution beschrieben – geschehen ist seitens der Stadt nichts.

VON JOSEF DUMMER, MZ

LAPPERSDORF. Bitter enttäuscht zeigten sich die Lappersdorfer Markträte zu den jüngsten Ereignissen in Regensburg mit der kurzfristigen Sperrung der Steinernen Brücke für Busse. Hatten sie doch, wie der amtierende Bürgermeister Albert Baldauf in der August-Sitzung am Dienstagabend aufzeigte, schon im April 2005 eine Resolution an die Stadt Regensburg erlassen, in der genau die jetzt eingetroffenen Probleme aufgeführt waren. Seitdem sei keiner der angesprochenen Punkte umgesetzt worden, schimpften die Räte.

In dieser Resolution forderte der Marktrat unter anderem vor einer schon damals in Betracht gezogenen Sperrung der Steinernen Brücke für den ÖPNV eine „alternative, attraktive Donau-Querung“. Weiter wurde ausgeführt, dass „eine Verflechtung und Kooperation der Stadt mit den Stadtumlandgemeinden und seinem Hinterland aus vielerlei Gründen von elementarer Bedeutung ist“. Eine schnelle und direkte Verbindung für 30 000 Einwohner aus der nördlichen Region zur Altstadt sei dabei unentbehrlich.

„Eine Abnabelung des Stadtnordens und des nördlichen Umlands von der Altstadt hätte nicht nur kulturelle, sondern auch fatale wirtschaftliche Folgen“, warnten die Lappersdorfer Räte, um deshalb schon vor drei Jahren eine Ersatztrasse für den ÖPNV bei einer Sperrung der Steinernen Brücke zu fordern.

Die Entrüstung verstärkte noch eine Aussage der Kreisrätin Barbara Rappl (SPD). Laut deren aktueller Information sei die Steinernen Brücke nicht wegen

der vorgegebenen Unfallgefahr, sondern aus statischen Gründen beim Brückengeländer erfolgt. „Es ist davon auszugehen, dass die Steinernen Brücke deshalb auf Dauer für Busse gesperrt bleibt“, wusste Rappl. Die Mängel an der Statik hätten doch schon vor 15 Jahren festgestellt werden können, wunderte sich Albert Lehrer (SPD). Peter Buchberger (CSU) bezeichnete es als „skandalös“, dass die Stadt diese Probleme nicht massiver angeht.

Nach Meinung der Räte müsse deshalb noch mehr Druck ausgeübt werden, damit sobald wie möglich eine Ersatztrasse geschaffen wird. Laut Kreisrat Baldauf (CSU) soll Landrat Herbert Mirbeth ein gerichtliches Vorgehen gegen die Sperrung der Brücke in Erwägung gezogen haben, nachdem mit Beginn des neuen Schuljahrs „dramatische Zustände“ durch 1500 Busbewegungen am Tag über die Nibelungenbrücke mit einer Baustelle Nordgaustraße befürchten ließen. Baldauf hielt dem Landrat zugute, dass dieser bis vor zwei Tagen nichts von einer Sperrung „aus statischen Gründen“ gewusst habe.

Zur „Lachnummer“ von Landrat Mirbeth mit seinem Vorschlag eines zweiten Busfahrers hatte Heinz Findeis (Freie Wähler) andere Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV parat: Eine eigene Busspur in der Lappersdorfer Straße und eine Linie über die Westumgehung mit Anbindung an die Schulen in Regensburg. Die Räte forderten übereinstimmend von der Stadt Regensburg, „endlich ihre Hausaufgaben anzugehen“. Ferner sollten bis dahin „intelligente Lösungen für die Buslinien erarbeitet werden“.

Mittelbayerische Zeitung vom 14. / 15. August 2008

„Weniger Gejammere, konkretere Ideen“

SPERRUNG Auf der Steinernen Brücke dürfen keine Busse mehr fahren. Die neue Verkehrsregelung, die Folgen und die Überlegungen zu Ersatztrassen sind heiß diskutierte Themen.

Was wäre bei Unfall auf der Nibelungenbrücke?

|Nun ist offenbar erwiesen, dass die Brüstung der Steinernen Brücke einem Omnibus-Crash nicht standhalten würde. Mir stellt sich die Frage, ob die Sicherheit, was die Brückenbrüstung betrifft, bei einem ähnlichen Unfall wie beim Arnulfsplatz, bei Tempo 50 auf der Nibelungen- oder der Eisernen Brücke gewährleistet ist. Gibt es dazu vielleicht auch Gutachten?

Sieglinde Bandemehr, Regensburg

Bitte Tunnellösung statt Tunnelblick!

Ein altes Sprichwort lautet: „Ich kann es mir nicht leisten, etwas Billiges zu kaufen!“ Das sollte meines Erachtens OB Schaidinger in seine Überlegungen, was die Kosten einer Brücke und die Kosten eines Tunnels anbelangt, miteinbeziehen.

Ein Tunnel würde 40 Millionen Euro kosten – eine Brücke dagegen „nur ca. zwölf Millionen Euro“. Auch die Unterhaltskosten wären laut OB geringer, bevorzugt man die Billiglösung. Regensburg als Weltkulturerbe ist doch von unschätzbarem Wert. Es muss uns die höheren Kosten wert sein, Regensburgs Stadtbild eine erneute Brücke zu ersparen, wenn eine Tunnellösung möglich ist.

Ich kann mir das billige Argument nicht verkneifen, dass in Regensburgs jüngster Vergangenheit x Millionen Euro für Stadthallenplanung und sonstige unausgegangene Überlegungen ausgegeben worden sind. Ob die Stadt eine Stadthalle und ein Fußball-Stadion benötigt oder nicht, sei dahin gestellt. Geld war und ist für solche Projekte vorhanden. Es muss unserem sonst so weitblickenden OB doch möglich sein, öffentliche Fördermittel zu beantragen und zu bekommen. Regensburg hat auch seine Mäzene, die bei schier aussichtslos erscheinenden Restaurierungsprojekten Hervorragendes – auch in wirtschaftlicher Sicht – geleistet haben und sicher tatkräftig mit-helfen würden!

Und wenn alle Stricke reißen, dann machen wir Regensburger es eben selber. Die Kinderklinik wurde damals auch als „nicht finanzierbar“ abgestempelt. Idealisten haben daraufhin KUNO ins Leben gerufen und wir wissen alle, was dabei rausgekommen ist.

Also lieber Herr Schaidinger: Bitte kein Tunnelblick, sondern eine Tunnellösung!

Hazel Davidson-Haser, Regensburg

Neue Zubringer-Buslinie wäre Mindestmaßnahme

Nach der Totalsperrung der Steinernen Brücke muss ja wohl als Mindestmaßnahme vor etwaigen, wie auch immer gearteten „Ersatzbauwerken“ („Ersatz“ kann es eigentlich gar nicht geben!) eine Sofortmaßnahme her: eine neue Zubringer-Buslinie, etwa vom Dultplatz über den Stadtamhofer Hauptplatz, das Nordgebiet der Eisernen Brücke zum ehemalige Eisstadion und zur Nibelungenbrücke. Nur so geht es halbwegs! Ein Provisorium für viele Jahre.

Uwe Krey, Pentling

Buslinien splitten, neue Haltestelle einrichten

Die Berichte und Leserbriefe in der Mittelbayerischen Zeitung beklagen oft die Veränderungen und Regelungen, die im Zusammenhang mit der Brückensperrung zu beobachten sind. Auch bei Gesprächen im Biergarten ist zu hören, dass die derzeitigen Lösungen wenig intelligent seien. Aber wenn ich Ideen suche oder erfrage, wie denn eine intelligente Lösung aussehen könnte, bleibt meine Neugier bisher immer ohne Antwort. Mitunter sind aber auch zustimmende Meinungen zu lesen. So die, dass die Stadtamhofer schon immer damit gerechnet haben, dass die Sperrung einmal kommen würde. Und – wie diese – finde auch ich die neue Situation auf der Brücke als sehr angenehm. Da jeder intelligentere Lösungen fordert, aber keiner welche vorträgt, habe ich mir überlegt, wie sie aussehen könnten. Hier drei Ideen, denen hoffentlich noch viele und bessere von anderen Bürgern folgen:

1. Haltestelle „Am Weinmarkt“: Es gibt viele, die täglich über den Eisernen Steg gehen: Manche parken auf dem Dultplatz, andere lassen sich mit einem Pkw direkt zum Ausgang in der Badstraße bringen, und Bewohner des Oberen Wöhrd (wie ich) gehen einfach von der Wohnung dorthin, Wenn diese nun

weiter in die Innenstadt müssen, zum Beispiel zum Bahnhof, dann haben sie zwar schnell die Donau überquert, stehen dann aber ohne Verkehrsservice da. Weder Taxis stehen dort, noch hält dort die Masse vorbeifahrender Busse. Also muss man (mitunter mit dem gesamten Reisegepäck) zum Arnulfplatz oder zum Fischmarkt laufen. Die beiden Haltestellen sind meines Erachtens weit genug voneinander entfernt, um einen Zwischenhalt „Am Weinmarkt“ zu rechtfertigen, zumal hier genügend Verkehrsfläche sein dürfte, um die Haltestellen einzurichten.

2. Liniensplit „Stadtamhof- Steinerne I Brücke“:

Anstatt die Busse über 20-minütige Umleitungen in ohnehin überlastete Straßen zu führen, könnte man doch alles lassen, wie es war. Nur: Vor der Steinerne Brücke in Stadtamhof steigen die Fahrgäste aus, gehen in vielleicht fünf Minuten über die Brücke, und fahren dort mit dem zweiten Bus derselben Linie wie bisher weiter. Zugegeben, das ist eine Lösung für schöne Tage, und auch nicht sonderlich attraktiv für Gehbehinderte. Aber für schöne Tage und gesunde Fahrgäste vielleicht eine attraktive Option: statt 20 Minuten Umweg im Bus nur fünf Minuten Fußweg über diese doch so schöne Brücke.

3. Liniensplit „Oberer Wöhrd - Eiserner Steg“:

Alternativ zu Idee 2 könnte man die Busse auch zum Eisernen Steg fahren lassen. Das würde vermutlich zwar eine Einbahnstraßen-Regelung für die Bad-/Lieblstraße bedingen, aber die wäre ohnehin wegen mancher Chaoten-Fahrer auf diesen Straßen wünschenswert. Der Vorteil für die Fahrgäste wäre, dass der Weg über die Donau wesentlich kürzer als der Fußweg über die Steinerne Brücke sein könnte. Und in Verbindung mit Idee 1 (Haltestelle „Am Weinmarkt“) vielleicht auch nicht schlecht. Der zusätzliche Lärm der Busse würde verständlicherweise vielen Bewohnern des Oberen Wöhrd nicht sonderlich gefallen, aber das sind ohnehin nur wenige, und etliche davon würden der eigenen Vorteile wegen (und in Hoffnung bzw. innerer Vorbereitung auf die Westtangente) Einsicht in die Notwendigkeit entwickeln.

Ich würde mich freuen, wenn künftig weniger Gejammere und mehr konkrete Ideen zu lesen wären. Wenn Bürger das in der Öffentlichkeit beraten, kommen die Verantwortlichen vielleicht gerne zu Hilfe und setzen die eine oder andere Idee tatsächlich um.

Heiner Göhlmann, Regensburg

Westtrasse feiert Comeback – Gegner sind unbeeindruckt

Steinerne Brücke: Eine fast vergessene Variante hat plötzlich wieder viele Freunde

Von Rainer Wendl

Es ist gar nicht so einfach, angesichts der aktuellen Flut an Meinungen zum Thema „Steinerne Brücke und Ersatzlösungen“ den Überblick zu behalten. Doch durch die Pressemitteilungen der letzten Tage zieht sich ein roter Faden, den man als „Comeback der Westtrasse“ bezeichnen könnte. Ob Industrie- und Handelskammer, Verkehrsclub Deutschland, Werbegemeinschaft Regensburg, Altstadtkaufleute oder Mittelstandsunion – all diese Institutionen machen sich plötzlich wieder vehement für den Brückenschlag vom Bereich Brunnleite/Holzlande zum Schopperplatz am Oberen Wöhrd stark. Diese Trasse war fast schon vergessen, weil sie Bayerns Generalkonservator Egon Greipl bereits vor dreieinhalb Jahren als absolut unvereinbar mit dem Denkmalschutz bezeichnet hatte.

Doch seit OB Hans Schaidinger vor wenigen Wochen mit einer zarten Andeutung von einer Reise zur UNESCO zurück gekommen ist, glaubt man offenbar wieder an diese Variante. „Hoffnungsfroh stimmen uns die Signale, die Oberbürgermeister Schaidinger jüngst aus Paris mitgebracht hat“, äußert sich daher Ralf Kammermeier, der Vorsitzende der Werbegemeinschaft. „Die UNESCO hält demzufolge keine der angedachten Brückenlösungen für unvereinbar mit dem Weltbetitel und lobte ausdrücklich die Kommunikation und das Planungsverhalten der Stadt Regensburg“, deutet er Schaidingers Reise-Bilanz.

IHK-Geschäftsführer Reinhard Rieger beteuert derweil, dass dieses geballte Votum für die Westtrasse keine abgesprochene Aktion war. Er wundert sich nur darüber, dass diese – von der Stadt über all die Jahre weiter geprüfte – Variante in der öffentlichen Wahrnehmung und Diskussion so lange weg vom Fenster war:

„Das ist doch die bessere Trasse“, meint er, „der Obere Wöhrd mit RT-Bad, RT-Halle und seiner neuen Wohnbebauung wäre erstmals ans Liniennetz angebunden. Die Busse würden zudem am Dultplatz halten und wären aus Richtung Stadtnorden/nördlicher Landkreis deutlich schneller am Arnulfsplatz“, zählt er die Punkte auf, die aus seiner Sicht klare Vorteile sind.

IHK-Rieger: Osttrasse zerstört Erholungswert

Mehr noch: „Auch die Donau-Parallele Kepler-/Thundorferstraße wäre um vier Linien entlastet; das sind immerhin 700 Busse am Tag.“

Zu guter Letzt wirft IHK-Mann Rieger dann noch das Thema Umweltschutz in die Waagschale. Bei der Westtrasse müssten zwar an der Holzlande Bäume gefällt werden; doch das ist nicht nur für Rieger kein Vergleich zu dem Natur-Frevel, der am Grieser Spitz drohen würde: „Wenn man dieses Naherholungsgebiet durchschneidet, dann ist es wertlos“, stellt er klar.

Hans-Jürgen Ahrens, Vorstand vom Verein Donauanlieger, hat sehr wohl bemerkt, dass sich der Wind beim Thema Westtrasse gedreht hat. Kann er sich vorstellen, dass sich seine Mitstreiter nun nach dreieinhalb Jahren zermürender Diskussion auf diese Variante einlassen würden? Zumal sie gleichzeitig die Gewissheit hätten, den Grieser Spitz „gerettet“ zu haben?

Ahrens' Antwort kommt wie aus der Pistole geschossen: „Nein. Die Donauanlieger lassen keinen Keil zwischen sich treiben.“ Und das nicht aus dem unterstellten Beweggrund der „Partikularinteressen“ (die Mehrheit der Donauanlieger wohnt am Oberen Wöhrd), sondern aus rein praktischen, altbekannten Gründen: Zwischen Weißgerbergraben und Einfahrt zur Stadtamhofer Hauptstraße müsste ein Busfahrer (sofern die Streckenführung überhaupt so gestaltet würde) allein fünf 90-Grad-Kurven bewältigen – bequemes, Zeit und Kosten sparendes Busfahren sieht anders aus.

So gibt's trotz des ganzen Trubels eigentlich nichts Neues: Die Donauanlieger lehnen weiter beide untersuchten Trassenführungen strikt ab und plädieren für ein Ausweichen auf die Nibelungenbrücke („Bürgertrasse“). Und ganz Regensburg wartet auf den Herbst, wenn im Stadtrat endlich die Untersuchungsergebnisse vorgelegt werden.

Mittelbayerische Zeitung vom 16. / 17. August 2008

Brückensperre: Verkehrsverbund überlegt Klage

VERKEHR OB Hans Schaidinger beteuert: „Die Stadt hatte keinen Ermessensspielraum.“

REGENSBURG/LANDKREIS. Seit 1. August ist die „Steinerne“ auch für Busse gesperrt. Der Grund: Das Denkmal ist wegen eines „mehr als mangelhaften Bauunterhalts der Stadt Regensburg in bisher nicht bekanntem Umfang marode“, so eine Pressemitteilung des Landkreises vom Wochenende.

Die Folgen der Sperre: rund 750 000 Euro jährliche Mehrkosten für das öffentliche Bussystem und bis zu 50 Prozent längere Fahrzeiten. Landrat Herbert Mirbeth fordert deshalb, die Sperre aufzuheben. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats des Regensburger Verkehrsverbunds (RW) berief am Dienstag eine Sondersitzung ein. Oberbürgermeister Hans Schaidinger beteuerte bei der Sitzung, die Brückensperre sei unumgänglich gewesen. „Es gab keinen Ermessensspielraum.“

Der OB verwies auf das Gutachten des Büros für Baukonstruktion Karlsruhe, das die Stadt nach dem Busunfall in der Neuhausstraße anforderte. Hintergrund: Die Experten sollten klären, was passiert, wenn ein Busfahrer auf der Brücke einen Infarkt erleidet und der Bus gegen die Brüstung prallt.

Laut Studie ist die Betonbrüstung der Brücke weit weniger sicher als es die DIN-Norm 1072 fordert. Schon geringe Kräfteeinwirkungen würden zur Gefahr. „Damit stand fest, dass sie für Auto- und Busverkehr nicht mehr die nötige Verkehrssicherheit besitzt“, so Schaidinger. Als Vertreter der zuständigen Straßenverkehrsbehörde musste er sofort handeln und die Sperre anordnen, so eine Pressemitteilung der Stadt. Regensburgs Rechtsreferent Dr. Eugen Rosenmeier betont: „Aufgrund der eindeutigen gutachterlichen Stellungnahme ist eine sofortige Sperrung nicht zu umgehen.“ Sofern überhaupt ein Ermessensspielraum bestanden haben sollte, die Brücke für den ÖPNV offen zu halten, habe er sich nach rechtlicher Bewertung des Gutachtens auf Null reduziert.

Landkreisvertreter im Aufsichtsrat zeigten sich verwundert über die bisher unterlassenen Anstrengungen beim Bauunterhalt und forderten Einsicht in das Gutachten. Man wolle die Aussagen prüfen und davon abhängig machen, ob man gegen die Sperre wegen eines Verstoßes gegen das Verhältnismäßigkeitsgebot rechtsaufsichtlich oder gerichtlich vorgehe.

Nach der RVV-Sitzung tagte der Verwaltungsrat der GFN (Gesellschaft für den Nahverkehr im Landkreis Regensburg). Tenor: Die Sperrung belastet mehr Menschen im Landkreis als in der Stadt. Der Verwaltungsrat bekräftigte seine Forderung, in der Stadt unverzüglich das Planungsverfahren für einen ÖPNV-gerechten Altstadtzugang als Ersatztrasse für die Steinerne Brücke fortzusetzen. Auf Dauer Busse über die stauanfällige Frankenstraße und die Nibelungenbrücke mit nun 1155 täglichen Busbewegungen fahren zu lassen, sei ein herber Rückschlag für den ÖPNV.

Der Lappersdorfer Bürgermeister Albert Baldauf wehrte sich am Wochenende gegen Äußerungen vom Verein „Donauanlieger“ (MZ am Dienstag): Es stehe eindeutig fest, dass die von der Sperre betroffenen Buslinien einen Raum bedienen, in dem 30 000 bis 40 000 Menschen wohnen. Baldauf verweist auf ein aktuelles Gutachten: Gut 17 000 Landkreisbürger wohnen in 500 Metern Umkreis um die jetzt schlechter bedienten Haltestellen. Im Stadtgebiet Regensburg seien 11 000 betroffen, davon 2000 in Stadtamhof. Baldauf: „Selbstverständlich nutzen nicht alle diese Bewohner täglich die vier RVV-Buslinien, die über die Steinerne Brücke geführt haben.“ Aber für die Lappersdorfer und alle anderen betroffenen Landkreis- und Stadtbürger gelte weiter, dass sie einen direkten und zentralen Altstadtzugang brauchen. (mz)

HANDELSKAMMER: BRÜCKE MUSS VERKEHRSFREI BLEIBEN

> „Es ist nicht mehr zeitgemäß, den Busverkehr über die Steinerne Brücke zu führen“, sagt Dr. Reinhard Rieger, Geschäftsführer der IHK Regensburg, zuständig für Handel, Dienstleistungen und Tourismus. Wer über die ingenieurmäßige Ertüchtigung des Baudenkmals spreche, lenke vom Thema ab und bestätige damit nur, dass ein altstadtnaher Do-

nauübergang für den öffentlichen Nahverkehr absolute Priorität hat. Eine Verbesserung gegenüber dem Status Quo verspreche die Westtrasse, durch die der Dultplatz, sowie die RT-Halle und das Wöhrdbad eine bessere ÖPNV-Erschließung erfahren, ergänzt Rieger.

> **Die Vorstellung**, die Brücke mit einem Stahlbeton-Inneren zu versehen und lediglich die Außenseite mit den ursprünglichen Materialien zu verblenden, hält Rieger für denkmalpflegerischen Frevel. „Eine Schildbürgervorstellung“, denn ein solcher Plan hätte sicher auch den Prüfkriterien des Welterbekomitees nicht stand. „Wir können den Welterbestatus nutzen, um den Tourismus in Regensburg zu stärken und zu verbessern. Wir können dieses Prä-

dikat aber auch aufs Spiel setzen“, macht Rieger deutlich.

> **Dem IHK-Geschäftsführer** geht es eben gerade nicht um marktschreierisches touristisches Anbieten, sondern um einen Qualitätstourismus, der gleichermaßen nach innen wirke, eben das Potenzial besitze, Lebensqualität, Attraktivität und Identität der Stadtbewohner mitzugestalten. „Das sind auch für die Ansiedlung von Unternehmen entscheidende Kriterien.“

Regensburg Digital vom 18. August 2008

Donnerstag: Schaidinger erstattet Bericht zur Brückensperrung

Von *Stefan Aigner*

Vor Oktober soll es nichts Neues in punkto Ersatztrasse geben – wenigstens von Seiten der Stadt. Das hat Oberbürgermeister Hans Schaidinger kürzlich eingeräumt. Die Stadtamhofer wollen ungeachtet dessen sobald wie möglich eine Bürgerversammlung durchführen. Vergangene Woche wurde Schaidinger ein entsprechender Antrag überreicht. 250 Bürger haben ihn unterschrieben. Möglichst bald nach den Sommerferien sollte diese Versammlung stattfinden, fordert Walter Cerull von den Donauanliegern. Man wolle sich „nicht von außen eine Lösung überstülpen lassen“, sondern eigene Wünsche und Vorstellungen darlegen. Ihren Wunsch haben die Donauanlieger bereits mehrfach formuliert: Sie lehnen eine Ersatzbrücke, ob nun im Osten oder Westen, kategorisch ab.

Noch während der Sommerferien, genauer gesagt in der Sitzung des Ferienausschusses am Donnerstag, wird der Oberbürgermeister im Stadtrat einen Bericht über die Gründe abgeben, die zur plötzlichen Sperrung der Steinernen geführt haben (16 Uhr, Neues Rathaus). Vorab wurde bereits bekannt, dass weder Taxis noch Shuttle-Busse in Zukunft über die Steinernen fahren können. Die Brüstung könnte auch dem Aufprall von diesen kleineren Fahrzeugen nicht standhalten. Mit kritischen Nachfragen ist zu rechnen; die Gelegenheit, den Stadtrat noch vor der Sperrung zu informieren hatte der Oberbürgermeister nicht genutzt.

Ebenfalls mit der Sperrung der Steinernen Brücke beschäftigt sich ein Antrag der ödp, der fordert, sofort eine provisorische Busspur entlang der Frankenstraße einzurichten. Übrigens: Im Rahmen des Planungsdialogs Steinernen Brücke wurde bereits die Möglichkeit von Busspuren auf beiden Seiten der Frankenstraße geprüft. Als Kosten wurden seinerzeit elf Millionen Euro veranschlagt. 135 Bäume müssten gefällt werden.

Noch nicht auf der Tagesordnung steht am Donnerstag der Antrag der Freien Wähler, eine Machbarkeitsstudie für eine Tunnellösung in Auftrag zu geben. Er wird voraussichtlich im September behandelt. Oberbürgermeister Hans Schaidinger hat allerdings schon vorab – via Tageszeitung – seine ablehnende Haltung gegenüber einer Tunnellösung bekräftigt. Eine Machbarkeitsstudie gebe es bereits seit 2005. Die Kosten für einen (zweispurigen) Tunnel beliefen sich laut Schaidinger auf 30 Millionen Euro. Dem „Vater“ der Tunnel-Idee, Günther Riepl, hat der Oberbürgermeister „Volksverdummung“ vorgeworfen.

Darauf hat wiederum Riepl reagiert. Die Machbarkeitsstudie, auf die Schaidinger verweise, sei weder vom Stadtrat in Auftrag gegeben, noch jemals dort vorgestellt worden. Riepl ist nach wie vor davon überzeugt, dass ein einspuriger – und damit weit günstigerer – Bustunnel möglich wäre und verweist dazu auf Planungen, die er 1998 in Auftrag gegeben hatte. Ein Diskussion darüber im Stadtrat wird, wie gesagt, allerdings erst im September stattfinden. Vorab hat Riepl vorgeschlagen, zu dem Thema eine Podiumsdiskussion zu veranstalten, „um der Volksverdummung entgegenzuwirken“.

Mittelbayerische Zeitung vom 19. August 2008

Stadtamhof bleibt ohne Shuttlebus

BRÜCKENSPERRUNG Jetzt ist es heraus: Eine Übergangslösungen mit Shuttlebus und Taxis ist für die Stadtamhofer nicht drin.

VON GERTRUD BAUMGARTL, MZ

REGENSBURG. Das Gutachten, das zur Sperrung der Steinernen Brücke geführt hat, schließt auch den Verkehr von kleinen Shuttle-Bussen oder Taxis über die Brücke aus, wurde nun der MZ bestätigt.

Und dabei dürfte es auch bleiben. „Von uns aus sehen wir keinen Grund, das noch einmal nachrechnen zu lassen“, sagte gestern Alfons Swaczyna, der Chef des für den Brückenunterhalt zuständigen Tiefbauamts.

Damit müssen die Stadtamhofer nun den Realitäten ins Auge sehen: Anders, als anfangs vage in Aussicht gestellt, wird es für sie keinen schnellen Zubringerdienst in Richtung Innenstadt geben.

Das bestätigte gestern Bernd-Reinhard Hetzenecker. „Ein Shuttle-Bus könnte nur über die Oberpfalzbrücke führen. Das macht aber keinen Sinn“, erklärte der RVB-Hauptgeschäftsführer. Die Stadtamhofer könnten entweder zu der Bushaltestelle an der Frankenstraße gehen oder über die Steinerne

Brücke bzw. über den Grieser Steg zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV. „Aber das sind alles keine großen Entfernungen“, so Hetzenecker.

Laut Pressesprecherin Elisabeth Knott ging das interne Gutachten inzwischen „zur vertraulichen Kenntnisnahme“ an Landrat Herbert Mirbeth und an RVB-Hauptgeschäftsführer Hetzenecker. „Eine Klage ist für uns momentan kein Thema“, stellte Rechtsdirektor Robert Kellner vom Landratsamt klar. Aber man werde das Gutachten genau anschauen.

Gute Nachrichten von der Erweiterung an der Nordgaustraße: Wie Tiefbauamtsleiter Swaczyna versicherte, sei man derzeit schneller als im ohnehin straffen Zeitplan vorgesehen. Demnächst beginnen erste Asphaltierungsarbeiten an der Westseite. Arbeiten im Kreuzungsbereich Frankenstraße werden auch nachts und an Wochenenden durchgeführt.

STADTAMHOFER DRÄNGEN AUF BÜRGERVERSAMMLUNG:

> **Nach der Totalsperrung** der Steinernen Brücke, die seit 1. August auch für Busse tabu ist, drängen die Stadtamhofer auf eine Bürgerversammlung.

> **Initiator Walter Cerull** begründet den Antrag auf eine Bürgerversammlung in einer Pressemitteilung vom Montag:

> „**Uns Stadtamhofer Bürger** erstaunt immer wieder, mit welcher Anteilnahme die Gesamtstadt und vor allem die Medien uns an unserem (Verkehrs)schicksal begleiten wollen. Erstaunt ist diese Stadtgesellschaft aber dann, wie glücklich und froh wir hier in Stadtamhof leben - trotzdem versucht diese Stadtgemeinschaft mit allen möglichen Vorschlä-

gen uns aus unserer angenommenen „misslichen Lage“ zu befreien. Sie fragen uns aber nicht, ob wir das, was die Leute von außen an Lösungen uns überstülpen, auch wollen.“;

> **Spontan haben 250 Bürger** von Stadtamhof mit ihrer Unterschrift für den Stadtteil Stadtamhof die Einberufung einer Bürgerversammlung beantragt um ihre Vorstellungen und Wünsche darzulegen, schreibt Cerull.

> **Die Unterschriften** wurden an Oberbürgermeister Hans Schaidinger am 11. August übergeben - mit dem Antrag, die Bürgerversammlung so bald wie möglich nach den Sommerferien einzuberufen, (mz)

KOMMENTAR

VON GERTRUD BAUMGARTL, MZ

Keine Vertröstungen!

Nun ist die Katze aus dem Sack: Eine Ausnahmeregelung über die Steinerne Brücke für die Stadtamhofer ist gar nicht drin. Das Gutachten, das vom städtischen Tiefbauamt in Auftrag gegeben wurde

und das am 1. August zur Sperrung der Steinernen Brücke führte, lässt keinen Spielraum zu für Ersatz in Form von Shuttlebussen oder Taxis.

Das ist für die Stadtamhofer eine bittere Pille, wenn sie nicht mehr gut zu Fuß sind. Wie gerne Senioren sich auch kurze Strecken fahren lassen, beweist schließlich der gut frequentierte Altstadtbus.

Aber auch die anderen Bürger haben Grund zum Kopfschütteln: Warum hat OB Hans Schaidinger nicht von vorneherein Klartext geredet?

Noch Tage nach der angeordneten Sperrung hat er die Leute vertröstet. „Ohne Zeitdruck“ werde er die Möglichkeiten zum Einsatz von Shuttlebus und Taxis prüfen. Viel Aussagekraft hatte das nicht, aber

man konnte es als guten Willen interpretieren. War wohl nichts.

Klare Worte, wo es notwendig ist: Hätte Schaidinger das beherzigt, wäre manche Debatte überflüssig gewesen.

Eine inszenierte Empörung?

Zur Totalsperrung der Steinernen Brücke und den Reaktionen schreibt ein Leser:

Als „skandalös“ bezeichnen die Lappersdorfer Gemeinderäte die Sperrung der Steinernen Brücke (MZ am 14./15. August). Wahrhaft skandalös ist vielmehr ihr Umgang mit drastisch überhöhten Zahlen. Zitat: „Eine schnelle und direkte Verbindung für 30 000 Einwohner aus der nördlichen Region zur Altstadt sei ... unentbehrlich.“

Von der Sperrung der Steinernen Brücke sind offenbar nur jene aus dem nördlichen Umland betroffen, die bisher mit den Buslinien 12, 13 und 17 die Regensburger Altstadt erreichten. Nach den Zahlen des RVV beförderten diese Buslinien 1948 Personen (stadteinwärts) und 1917 Personen (stadtauswärts) an gewöhnlichen Werk- und Schultagen über die Steinernen Brücke – und nicht alle Fahrgäste konnten aus den nördlichen Landkreisgemeinden stammen.

Landrat Mirbeth hat die Zahl von 40 000 kolportiert (MZ vom 6. August), zwei Tage später (MZ vom 8. August) gewährte er allerdings schon einen

Nachlass von 10 000 Personen. Anlässlich einer Fernsehsendung des Bayerischen Rundfunks am 11. August hat er noch einen zusätzlichen Rabatt eingeräumt: da waren es „nur“ noch 20 000. Irgendwie scheinen solchen Zahlen der Beliebigkeit anheim gefallen zu sein.

Der Donauanlieger e.V. versuchte, diese eklatante Diskrepanz zwischen Behauptung und Realität zu korrigieren (vgl. MZ am 13. August) – offenbar ohne jede Resonanz.

Es drängt sich ein beängstigender Verdacht auf. Ist die Entrüstung der nördlichen Landkreisgemeinden eine geplante Inszenierung? Diente etwa die Sperrung der Steinernen Brücke dazu, eben diese Empörung zu provozieren? Nein, das kann nicht sein! Denn dann täten sich Abgründe des politischen Geschäfts auf, die für die Bürger Regensburgs – und des Umlands – skandalös wären.

Dr. Hans-Jürgen Ahrns, Regensburg

CSU-Fraktionsvorsitzender Schlegl: Geht THW-Ersatz für „Steinerne“?

Seit Wochen, so Christian Schlegl, beschäftigt die Verkehrssperrung der Steinernen Brücke die Regensburger Bürgerinnen und Bürger. „Eine schnelle Lösung“ sei die meistgenannte Forderung, die in der Bevölkerung und in der Regensburger Wirtschaft erhoben wird. „In solchen Situationen muss man alle Möglichkeiten prüfen, ohne Scheuklappen oder Denkbarrieren“, benennt CSU-Fraktionschef Christian Schlegl die Herausforderung.

Seine Schlussfolgerung: „Die Bereitschaft und Leistungsfähigkeit des THW, ein Provisorium für die verbrannte Protzenweiherbrücke zu errichten, führt unweigerlich zu der Frage, ob dies nicht auch für die Steinernen Brücke ein Weg aus dem Dilemma wäre.“ Deshalb werde er die Stadtverwaltung bitten, mit dem THW Gespräche aufzunehmen, ob überhaupt und wenn ja, an welchen

Stellen eine solche Direktverbindung über die Donau denkbar wäre“, formuliert Schlegl seine Vorstellungen. Schlegl sieht zahlreiche Vorteile für ein THW-Provisorium: So sei die Errichtung in sehr kurzer Zeit möglich.

Nachdem der THW-Einsatz definitiv zeitlich begrenzt sei, sei ausgeschlossen, dass sich aus einer Ersatzlösung etwas Dauerhaftes entwickle, aber auch ein Konflikt mit dem Welterbestatus. Entfallen würde außerdem jeglicher kontraproduktiver Zeitdruck zu einer übereilten Festlegung auf eine endgültige Lösung wie Tunnel, Nibelungenbrücke oder Ost- bzw. Westtrasse. Zusätzlich werde Druck auf den Bund ausgeübt, dem Beispiel zu folgen, und den für Stadtamhof untragbaren Zustand an der Protzenweiherbrücke zu beenden .

Mittelbayerische Zeitung vom 26. August 2008

Auch Notbrücke über Donau braucht rechtliche Prüfung

THW-PROVISORIUM Baureferentin Christine Schimpfermann sieht juristische Hürden

VON GERTRUD BAUMGARTL, MZ

REGENSBURG. Dass das Technische Hilfswerk (THW) binnen kürzester Zeit eine Notbrücke von der Altstadt nach Stadtamhof bauen könnte, ist für Planungs- und Baureferentin Christine Schimpfermann außer Frage. „Ich weiß, dass es verschiedene Möglichkeiten gibt, und nicht nur vom THW, sondern auch von privat.“

Der entscheidende Unterschied liege aber darin, erklärt sie: „Wenn das THW eine derartige Brücke baut, ist diese in der Regel anstelle der bisherigen Brücke. In Regensburg liegt der Fall aber anders, weil wir eine Notbrücke zur Steinernen Brücke dazu bauen müssten. Das gilt dann als neue Trasse und muss ein Genehmigungsverfahren durchlaufen, das ein paar Monate in Anspruch nimmt.“ Unter anderem müssten dann die Anwohner wegen der Lärmbelästigung gehört werden. Dazu kommt, so die Planungs- und Baureferentin: „Weil die Notbrücke zu-

mindest ein paar Jahre lang in Gebrauch ist, müsste sie auch den Anforderungen für das hundertjährige Hochwasser genügen.“ Aber auch Versorgungsschiffe für das Pfaffensteiner Wehr müssten passieren können. Wenn aber die Brücke eine bestimmte Mindesthöhe haben muss, in diesem Fall das Niveau der Thundorfer Straße, sind für Rampen und Pfeiler statische Untersuchungen notwendig. „Das dauert noch einmal mehrere Monate.“ Aus diesem Grund sei man bei der Debatte 2005 auf die Möglichkeit eines Provisoriums am Grieser Spitz gekommen, weil eine Brücke an dieser Stelle vergleichsweise niedrig ausfallen könnte.

Als Provisorium anstelle der Protzenweiherbrücke stelle sich die Stadt ohnehin eine Art THW-Brücke vor. Strittig sei lediglich die Finanzierung. Nach Ansicht der Stadt ist das eine reine Bundesangelegenheit, man sei aber zu Verhandlungen bereit.

BÜRGERMEISTER: „WOLLEN WEITER ZENTRALEN DONAUÜBERGANG FÜR DEN ÖPNV ZUR ALTSTADT“

> **Gestern** traf sich die Bürgermeister-Allianz der Region „Regensburg-Nord“ zu einem Gespräch wegen der Sperrung der Steinernen Brücke für den ÖPNV im Lappersdorfer Rathaus.

> „**In einer sehr sachlichen Atmosphäre**“, wie der Lappersdorfer Bürgermeister Erich Dollinger der MZ hinterher sagte, diskutierten die Bürgermeister ein- einhalb Stunden lang über das weitere Vorgehen und mögliche Lösungen.

> **Ergebnis:** „Die zehn Bürgermeister der Allianz Nord stärken mit weiteren Argumenten die Initiative des Landrats und der Bürgermeister-Kollegen von Pettendorf, Pielenhofen, Wolfsegg und Lappersdorf für einen direkten, zentralen Donauübergang für den ÖPNV zur Regensburger Altstadt (siehe MZ vom 12. August)“, heißt es in einer Erklärung der Bürger-

meister-Allianz. Den Vorwurf des Donauanliegers Dr. Ahrns, „eine inszenierte Empörung?“ vorzuspielen (MZ vom 19. August), weisen die Bürgermeister als „unseriös“ zurück.

> **Teilnehmer** beim gestrigen Treffen der Bürgermeister-Allianz: Lappersdorf - Bürgermeister Erich Dollinger; Pielenhofen: 2. Bürgermeister Jürgen Ebkemeier; Wolfsegg - Bürgermeister Wolfgang Pirzer; Regenstau - Bürgermeister Siegfried Böhringer; Pettendorf - Bürgermeister Eduard Obermeier; Kallmünz -Bürgermeister Siegfried Bauer; Holzheim a. Forst - Bürgermeister Richard Wittl; Duggendorf - Bürgermeister Josef Mandl; Zeitlam - Bürgermeister Franz Kröninger. Zudem nahmen der Busunternehmer Fritz Dechant, MdL Phillip Graf von und zu Lerchenfeld und Josef Weigl vom RVV teil, (mz/js)

CSU und SPD sind sich bei fünf Großprojekten einig

Nimmt man die Bedeutung der Entscheidungen für die Stadt Regensburg zum Maßstab, werden die kommenden Wochen ein heißer politischer Herbst: Neues Fußballstadion, Stadthalle, Sallerner Regenbrücke, FOS/BOS und Altstadtnahe Querung: Fünf Großprojekte stehen noch heuer in den Stadtratsgremien zur Debatte und Entscheidung an. Die Fraktionschefs der „Großen Koalition“, Christian Schlegl (CSU) und Norbert Hartl (SPD), haben sich gestern gegenüber der MZ aber bereits übereinstimmend geäußert: „Wir wollen alle fünf Projekte auf den Weg bringen“, sagten Schlegl und Hartl unisono – die Vorberatungen im Koalitionsausschuss hätten eine Einigung ergeben.

Beide Fraktionen wollen also – über das „Wie“ muss bei einzelnen Projekten indes noch entschieden werden. So warten beide Fraktionen laut ihren Vorsitzenden beim Stadthallen-Standort oder einer möglichen Ersatzbrücken-Lösung die Analysen der Stadtverwaltung ab. „Erst dann können wir uns für die beste Kosten/Nutzen-Lösung entscheiden“, sagt Schlegl. Hartl stimmt überein: „Wir bauen auf die Analyse – und gehen ansonsten flexibel in die Gespräche.“

Trotz der Realisierung aller fünf Großprojekte soll übrigens die 350-Millionen-Euro-Neuverschuldungsgrenze nicht überschritten werden, wie Hartl und Schlegl beteuern. Durch eine Konsolidierung des Verwaltungshaushalts soll die Finanzierung gesichert werden.

Mittelbayerische Zeitung vom 11. September 2008

Rollen Busse bald über den Grieser Steg?

VERKEHR Wie kommt der Busverkehr über die Donau? CSU und SPD diskutierten hinter verschlossenen Türen eine zeitlich befristete Lösung: den Grieser Steg.

VON JOSEF PÖLLMANN.MZ

REGENSBURG. Was nützt ein Provisorium für die zerstörte Protzenweiherbrücke, wenn der Verkehr anschließend nicht über die Donau in die Altstadt fließt? Auf diese Frage von Verkehrsplanern könnte es in Kürze eine Antwort geben. Die Stadtratsfraktionen von CSU und SPD haben am Montag eine Variante diskutiert, wie der ÖPNV über den Fluss geleitet werden könnte. Die von der Stadtverwaltung vorgeschlagene Alternative ist der Grieser Steg, der zurzeit nur für Fußgänger und Radfahrer geöffnet ist. Nach den Plänen sollen die Busse über das geplante Provisorium für die zerstörte Protzenweiherbrücke nach Stadthof gelangen und dann durch die Andreasstraße und über den Grieser Steg fahren. Über die Proskestraße kommen sie zur Eisernen Brücke.

Sowohl in der CSU als auch in der SPD gab es nach MZ-Informationen Unterstützer, aber auch Kritiker der Idee. CSU-Fraktionschef Christian Schlegl sagte auf Nachfrage: „Wir befinden uns im Grund-

lagenstadium. Klar ist, dass der Grieser Steg nur eine Übergangslösung sein wird.“ Jedoch müssten die Frage der Schulwegsicherheit in Stadthof und die Statik des Grieser Stegs geprüft werden.

Dass diese Prüfung im Moment läuft, bestätigte Planungsreferentin Christine Schimpfermann. „So wie der Grieser Steg heute da liegt, kann kein Bus drüber fahren.“ Es werde untersucht, wie die Statik verbessert werden muss, um Bussen freie Fahrt zu ermöglichen. „Per Teufel steckt aber meist im Detail“, sagte Schimpfermann und meinte damit etwa den Begegnungsverkehr der Busse, der möglicherweise durch eine Ampelschaltung geregelt werden könne. Neben technischen Fragen gelte es auch rechtliche Themen wie den Hochwasserschutz zu besprechen.

Schimpfermann stellte klar, dass der Grieser Steg auf jeden Fall nur eine Übergangslösung sein würde. Deswegen gehe die Suche nach Ersatztrassen für die gesperrte Steinernen Brücke weiter.

SACHSTAND IN SACHEN PROTZENWEIHER-PROVISORIUM

> **Am Donnerstag** wird OB Hans Schaidinger Vertreter des Wasserstraßen-Neubauamts (Aschaffenburg) treffen, um die Finanzierung eines Provisoriums unter Dach und Fach zu bringen.

> **Das Provisorium** wird MZ-Informationen zufolge insgesamt eine Million Euro kosten. OB Schaidinger will bis Donnerstag klären, wie der städtische Anteil finanziert werden kann. Seine Rechnung: „Was ich an Mehrkosten für die Umleitung der Busse habe, kann ich auch in eine andere Lösung stecken.“

> **RVV-Geschäftsführer** Karl Raba sagte der MZ zur OB-Idee: „Ein Provisorium für die Protzenweiherbrücke allein bringt uns nicht weiter. Wenn man über das Thema Geld redet, müssen wir unsere Linien auch nach der Sperrung der Steinernen Brücke über die Donau weiterführen können.“

> **Die Umleitung des Busverkehrs**

nach der Sperrung von Protzenweiherbrücke und Steinerner Brücke kostet den RVV laut Karl Raba jährlich 470 000 Euro, (jp)

Regensburg Digital vom 12. September 2008

Provisorium für Stadtamhof: Es wird weiter verhandelt

Von Redaktion Regensburger Woche

Grundsätzlich sind sich der Bund und die Stadt Regensburg einig: Für die im März zerstörte Protzenweiherbrücke muss ein Provisorium her. Das ist das wesentliche Ergebnis eines Gesprächs zwischen Vertretern der Stadtverwaltung, der Leiterin des Wasserstraßen-Neubauamtes Aschaffenburg, Mareike Bodsch, und einem Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd am Donnerstag.

So weit, so gut. Offen ist allerdings bislang, wer welche Kosten übernehmen wird. Der Bund hatte sich in der Vergangenheit noch weitgehend quergestellt. Diese Position scheint mittlerweile

aufgeweicht. Kommende Woche wird weiter verhandelt. Oberbürgermeister Hans Schaidinger hält es für möglich, dass ein Provisorium bis Ende des Jahres stehen könnte.

Ziel des Gespräches war es, nach einer einvernehmlichen Lösung zu suchen, die den Bau eines Provisoriums ermöglicht, das Stadtamhof bis zur Fertigstellung des Neubaus der durch einen Unfall zerstörten Protzenweiherbrücke auch für den ÖPNV anbindet. Ob ein eventuelles Provisorium auch für Pkws geöffnet wird, ist bislang noch offen.

Mittelbayerische Zeitung (Digital) vom 12. September 2008

Brücken-Provisorium kann über alte Trasse gelegt werden

Gute Nachricht für die Stadtamhofer: Das Provisorium für die Protzenweiherbrücke kann direkt über die bestehenden Pfeiler gelegt werden. Diese Lösung ist am Donnerstag bei einem Gespräch zwischen der Stadtverwaltung und dem Wasserstraßen-Neubauamt in Aschaffenburg favorisiert worden. Beide Behörden hatten den Brücken-Ersatz beschlossen. In der kommenden Woche wollen sie die Finanzierung unter Dach und Fach bringen.

„Es ist eine Trassenführung auf der vorhandenen Brücke angedacht, und zwar in einspuriger

Bauweise“, sagte Planungsreferentin Christine Schimpfermann der MZ. Einer der drei Brückenpfeiler sei beim Schiffsunglück im März zerstört worden und müsse vor der Errichtung eines Provisoriums stabilisiert werden. Für den Neubau sei eine zweigeteilte Bauweise angepeilt, was bedeutet: Zuerst wird eine Fahrspur fertig gebaut, in einer statisch getrennten Konstruktion dann die andere. „Das macht den Neubau teurer.“ Allerdings könne das Provisorium aber auch an der bestehenden Brücke aufgebaut bleiben.

Busse über den Grieser Steg?

Von *Stefan Aigner*

Noch keine neuen Ergebnisse in Sachen Ersatztrasse kann die Verwaltung am Mittwoch im Planungsausschuss präsentieren. Zwar wird Planungsreferentin Christine Schimpfermann einen ersten Zwischenbericht zum Regionalen Nahverkehrsplan abgeben, der auch Ergebnisse in Sachen Ersatz für die Steinerne bringen soll, allerdings wird das mit „Donauquerung“ überschriebene Thema erst „in einem separatem Tagesordnungspunkt in einer der nächsten Sitzungen“ behandelt werden.

Unterdessen treiben die Überlegungen zu Brücken auf beiden Seiten von Stadtamhof ungeahnte Blüten. Offenbar soll die Verwaltung prüfen, ob es möglich ist, Busse über den Grieser Steg fahren zu lassen. Das verlautet aus Kreisen der großen Koalition. Hintergrund dieser Überlegungen ist wiederum das Provisorium für die Protzenweiherbrücke. Derzeit befinden sich die Stadt und der Bund darüber in Verhandlungen. Insbesondere darüber, wer welche Kosten übernehmen wird. Einsparungen für den Bau des Provisoriums verspricht man sich offenbar durch eine Verkürzung der Busstrecken.

Das soll unter anderem durch die Umleitung über den Grieser Steg erreicht werden. Gegenüber der Mittelbayerischen Zeitung hatte Oberbürgermeister Hans Schaidinger in diesem Zusammenhang geäußert, dass ein Provisorium für die Protzenweiherbrücke umso realistischer werde, je besser der Busverkehr auf möglichst direktem Weg über die Donau in die Altstadt weitergeführt werden könne.

Ob damit eine erste Vorentscheidung zur Lage der künftigen Ersatztrasse fällt, bleibt indes fraglich. Zum Grieser Spitz existiert ein externes Gutachten, das die Stadt Regensburg in Auftrag gegeben hat (Wir berichteten am 13. August). Im Zuge der Planungen für eine Behelfsbrücke/Provisorium über den Grieser Spitz ließ die Stadt eine „artenschutzrechtliche Prüfung“ vornehmen. Ergebnis: Die Artenvielfalt am Gries könnte durch einen solchen Bau „massiv beeinträchtigt“ werden, so das Gutachten. Es stammt vom Mai 2008. Der Stadtrat wurde – wenigstens offiziell – bis heute nicht über die Ergebnisse dieser artenschutzrechtlichen Prüfung informiert.

Busse über Grieser Steg?!

Gedankenspiel, um hohe Kosten für Behelfsbrücke zu kompensieren

Von **Rainer Wendl**

Bei einem Spitzengespräch zwischen OB Hans Schaidinger und Mareike Bodsch, Leiterin des Wasserstraßen-Neubauamtes Aschaffenburg, wurde am Donnerstag die grundsätzliche Einigung über die Errichtung eines Provisoriums für die zerstörte Protzenweiherbrücke erzielt. Eine Realisierung bis Ende des Jahres sei möglich, hieß es.

Alle Fragen sind damit jedoch längst nicht geklärt. So stehen beispielsweise die Chancen, dass über das Provisorium neben Bussen auch Autos fahren dürfen, nicht besonders gut. Das größte Problem des Provisoriums aber ist sein hoher Preis – die Rede ist von einer Million Euro, die sich Stadt und Bund wohl teilen werden.

Eben diese hohe Kostenbelastung hat bei der Stadtverwaltung nun einen Gedankenprozess in Bewegung gesetzt, der nicht nur bei den Mitgliedern des Vereins Donauanlieger für Entsetzen sorgen dürfte:

Nach Wochenblatt-Informationen sucht die Stadt nach Möglichkeiten, diese Kosten zu kompensieren – und ist dabei offenbar auf

die Idee gekommen, die Umleitung für die Busse (sie müssten nach jetzigem Stand der Dinge über die Nibelungenbrücke fahren) zu verkürzen und dadurch zu sparen. So sollen die Busse vom Protzenweiherbrücken-Provisorium über die Andreasstraße, den Grieser Steg und die Proskestraße auf direktem Wege von Stadtamhof auf den Unteren Wöhrd fahren.

Klingt eigentlich unglaublich, denn die Bus-Tauglichkeit des Grieser Steges war schon oft Gegenstand schnell wieder verworfener Gedankenspiele. Außerdem ist Busverkehr auf der schmalen Andreasstraße nur schwer vorstellbar. Doch andererseits zeigt die Erfahrung, dass im Bereich Gries kein verkehrliches Gedankenspiel hirnrissig genug sein kann, um nicht ernsthaft geprüft zu werden.

CSU-Fraktionschef Christian Schlegl räumt jedenfalls auf Anfrage an, auch schon etwas von der aktuellen Untersuchung gehört zu haben. Er versichert: „Sollte das konkret werden, werden wir es mit Argusaugen prüfen.“

Wie passt ein Gelenkbus durchs Grieser Nadelöhr?

VERKEHR Busse aus dem nördlichen Landkreis sollen über den Grieser Steg in die Altstadt geführt werden: Die Stadt prüft, ob das geht. Anwohner sind skeptisch.

VON HELMUT WANNER, MZ

REGENSBURG. Die Stadt prüft. Und da sucht man noch nicht die Öffentlichkeit. „Das ist ein verdammt heißes Eisen“, sagt ein Experte des öffentlichen Nahverkehrs „off records“. „Warum?“ – „Haben Sie schon einmal eine Bürgerversammlung zu dem Thema erlebt?“ Die nächste soll im Oktober stattfinden und Stadträtin Astrid Freudenstein, die Vorsitzende der CSU Stadtamhof, wäre die geeignete Person, die den Bürgern nach der Sperrung von Steinerne und Protzenweiher Brücke die neueste Rettungsidee für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem nördlichen Landkreis erklären könnte. Doch die Stadtamhoferin tut sich sehr schwer. „Es gibt in der CSU-Fraktion Kritiker dieser Variante – und ich gehöre dazu.“ Es gebe elegantere Lösungen. Freudenstein verweist auf die Kinder aus Sinzing, die schon heute mit dem Bus über die A 3 gefahren werden.

Der Leiter der Gerhardinger Grundschule (219 Schüler), Wolfgang Friedl, ist auch nicht glücklich. „Wir haben sehr viel Ärger mit den Ideen, die da rumgeistern. Wer denkt an die Schulkinder, die vom Unteren Wöhrd täglich zu Fuß über den Grieser Steg

in die Gerhardinger Schule gehen? Das wird ein brutal gefährlicher Schulweg werden.“

„Man kommt ja heute schon nicht durch“, klagt Malermeister Herbert Eckert vom Gries. Eine Straßenseite sei von Anwohnern zugeparkt. Da müsste man alle Parkplätze auflösen und einen Ampelverkehr einrichten. „Ein Gelenkbus kann ja schließlich nicht wieder rückwärts aus der Andreasstraße rausfahren.“

Probleme über Probleme: Die Trottoirs in der Andreasstraße haben keine Kinderwagenbreite, Grundschul Kinder benutzen den Bürgersteig und der normale Verkehr ist auch noch da. Grieser Bürger sehen schon heute voraus, dass der Verkehr in dem engen Spitz zwischen Regen und Donau stehen wird. „Warum machen die in der Stadt nicht zuerst ihre anderen Baustellen fertig?“, fragt Sigi Heindl, Schlossermeister vom Gries. Der weiß, dass in den Köpfen der Stadtplaner eine weitere Brücke über den Grieser Spitz spukt. Deswegen ist er doppelt vorsichtig. Sollte das Provisorium am Grieser Steg wider Erwarten funktionieren, wäre das ein geglückter Versuch, die Brücke durchzusetzen. „Provisorien sind dauerhaft.“

KOMMENTAR

VON HELMUT WANNER, MZ

Durchbruch

In der Diskussion über die Brückenmisere kommen Vorschläge auf den Tisch, die Zeugnis ablegen von Hilf- und Ratlosigkeit. Kaum hat man fertig gelacht über die Anregung von Landrat Herbert Mirbeth, man solle den Omnibusfahrern, die über die Steinerne Brücke fahren, einen Begleiter beigegeben, der im Falle ihrer Bewusstlosigkeit einspringt, wird im Rat-

haus die provisorische Bustrasse über den Grieser Steg aus dem Zylinder gezaubert. Alte Grieserer wie Herbert Eckert fassen es nicht. „Erst sind die Busse für die Steinerne Brücke zu schwer, und jetzt könnten plötzlich über den Grieser Steg sogar 18-Tonner fahren.“ Der Steg als Ersatztrasse hat schon mal nicht funktioniert. Am Gries erinnert man sich, dass in den 60-er Jahren, als die Steinerne repariert wurde, ein Bus beim Befahren des Grieser Stegs durchgebrochen ist. Das kann man allerdings verhindern, wenn der Steg ertüchtigt wird.

DETAILS DER LÖSUNG

> **Der Grieser Steg:** 1947/48 von den Amerikanern gebaut und 110 Meter lang, verbindet er den Unteren Wöhrd mit dem Gries. Bislang ist er nur für Fußgänger, Radfahrer und Mopeds zugelassen. Die Betonbohlen wurden mittlerweile durch Eisenplatten ersetzt.

> **Citaro-Busse:** Die von der Stadt Regensburg (RVB) eingesetzten Citaro-Busse sind zwischen 12 und 18 Meter lang und zwischen 12 und 18 Tonnen schwer. Die anderen Busunternehmen des RVV fahren ähnliche Modelle, darunter auch Gelenkbusse.

> **RVV:** In Computersimulationen wird beim RVV gerade geprüft, ob auch Gelenkbusse das scharfe Eck am Andreasstadel passieren können. Auch die Zahl der Linien, die über die Trasse geführt werden, ist noch nicht entschieden.

> **Machbarkeit:** Aus der Sicht eines Busfahrers ist die Trasse Andreasstraße-Proskestraße fahrtechnisch zu bewältigen. „Wir sind auch früher schon über die Steinerne Brücke Schrittgeschwindigkeit gefahren.“

> **Tragfähigkeit:** „Es ist klar, dass man einen Bus über den Grieser Steg, so wie er heute beschaffen ist, nicht fahren lassen kann“, sagt Christine Schimpfermann, die Planungsreferentin der Stadt. Die Stadtverwaltung prüft, ob die Fundamente und die Gründung des Stegs für die künftige Nutzung reichen oder ob die erforderlichen Umbaumaßnahmen einem Neubau gleichkommen.

> **Anwohnerparkplätze:** Sämtliche Anwohnerparkplätze entlang der Andreasstraße müssten im Fall der Nutzung des Grieser Stegs als Bus-Provisorium eingezogen werden.

> **Zeitplan:** Der kann noch nicht genannt werden, weil man prüfen muss, welche Arbeiten notwendig sind. Auch müssen Bürgerbeteiligung und Rechtsverfahren abgewartet werden, etwa mit dem Wasserwirtschaftsamt.

> **Konsens:** Die SPD-Fraktion wartet ab, bis die Fakten auf dem Tisch sind. „Wir schließen eine Zustimmung nicht aus“, sagt Fraktions-Chef Norbert Hartl. (wa)

Ersatztrassen: Einigung am Protzenweiher! Recycling am Gries?

Von *Stefan Aigner*

Der Bund und die Stadt Regensburg sind sich einig. Von den Kosten für ein Provisorium für die Protzenweiherbrücke wird der Bund 500.000, die Stadt ca. 600.000 Euro übernehmen. Das ist das Ergebnis eines Gesprächs zwischen Vertretern der Stadtverwaltung und des Bundes am Donnerstag in Nürnberg. „Das Provisorium beinhaltet einen einspurigen ampelgeregelten Brückenübergang für den Bus- und Radverkehr und seitlich daneben einen separaten Steg für Fußgänger“, so Oberbürgermeister Hans Schaidinger. Die Gesamtsumme von 1,1 Millionen Euro setzt sich zusammen aus den Kosten für das Provisorium selbst und dem Mehraufwand, der dadurch beim Bau einer neuen Brücke entsteht. „Durch die Überführung der Behelfsbrücke auf den bestehenden Pfeilern wird der Neubau erheblich beeinflusst, was sich in zusätzlichen Kosten niederschlägt“, erläutert Mareike Bodsch vom Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg. „Diese Kosten wären ohne Behelfsbrücke nicht entstanden und werden daher im Wesentlichen von der Stadt übernommen.“

Nächste Woche wird sich laut Schaidinger der Stadtrat mit der Sache beschäftigen. Das Provisorium am Protzenweiher sei „Teil eines Gesamtkonzeptes“, so der OB. Dieses Gesamtkonzept enthält auch Regelungen zum Busverkehr und „Lösungen für die Herausforderungen nach Sperrung der Steinernen Brücke“.

Wie diese „Lösungen“ aussehen könnten, wurde bereits Anfang der Woche bekannt. Die Verwaltung denkt derzeit darüber nach, Busse über den Grieser Steg fahren zu lassen. Diese Planungen haben nun die Donauanlieger auf den Plan gerufen. Sie sprechen von „Ersatztrassen-Recycling“.

„Wer geglaubt hat, unsinnige Planungen würden, sobald sie als solche erkannt worden sind, endgültig im Papierkorb landen, sieht sich getäuscht“, ärgert sich Dr. Hans-Jürgen Ahrns. Die Trasse für eine Ersatzbrücke anstelle des Grieser Stegs war nach anfänglichen Plänen 2004 verworfen worden. Die Busse hätten durch die Andreasstraße, vorbei an der Gerhardinger Schule fahren müssen. Es hagelte Proteste von Eltern, die eine Gefährdung ihrer Kinder auf dem Weg zur Schule kritisierten. Oberbürgermeister Hans Schaidinger seinerzeit: „Ich habe mir das angeschaut. Das geht nicht.“ Ahrns: „An den Argumenten, die zu einer Ablehnung führten, hat sich nichts geändert.“ Nicht nur sei die Gefährdung der Schulkinder nicht zu verantworten, Andreasstraße und Grieser Steg seien auch zu schmal für ein Nebeneinander von Bussen einerseits und Fußgängern und Radfahrern andererseits. Ungeachtet dessen sei dieser Plan nun erneut „aus den Tiefen des Altpapiercontainers“ ausgegraben worden.

„Derzeit scheint es Mode zu sein, die Nibelungenbrücke als eine der möglichen Alternativen zu einer Busersatztrasse schlecht zu reden“, erklärt Ahrns. „Die Donauanlieger haben gemeinsam mit dem Bürgerbündnis schon vor einiger Zeit nachgewiesen, dass sich bei einer sinnvollen Linienführung die Verlängerung der Fahrtstrecken und -zeiten in einem sehr erträglichen Rahmen halten.“ Die Donauanlieger fordern eine erneute Diskussion dieser von ihnen vorgeschlagenen „Bürgertrasse“. Diese Möglichkeit wurde bislang noch nicht von der Stadt erprobt, dafür aber mehrfach als untauglich qualifiziert.

Für die Diskussion des „Gesamtkonzeptes“ kommende Woche im Stadtrat empfiehlt Ahrns den Fraktionen von CSU und SPD „erstens eine Ortsbesichtigung und zweitens eine unvoreingekommene Auseinandersetzung mit den Alternativen“.

Donauanlieger: Bürgertrasse ist die günstigste Alternative

Von *Stefan Aigner*

Ein neues Thema ist es nicht. Die Donauanlieger haben ihr Konzept einer Bürgertrasse schon häufiger vorgestellt. Ernsthaft geprüft wurde der Vorschlag von Seiten der Stadtverwaltung bislang noch nicht. Dabei wäre, folgt man den Ausführungen von Diplomingenieur Christian Markus, alles relativ einfach. Und vor allem: kostengünstiger als jede Ersatztrasse. Am Dienstag stellten die Donauanlieger ihr Konzept erneut und in überarbeiteter Form vor, untermauert mit Zahlen, die von der Stadt und dem RVV stammen.

Ihr Fazit: Intelligente Umleitungen der vier Buslinien, die bis vor kurzem vom Stadtnorden her die Steinernen Brücke querten (4, 12, 13 und 17), kämen die Stadt günstiger, würden weder Naherholungsgebiete (wie die Osttrasse über den Gries) noch den Welterbetitel (wie bei der Westtrasse über den Schopperplatz) gefährden und hätten lediglich minimale Fahrzeiterhöhungen zur Folge.

Knapp 2.900 Fahrgäste aus Stadtnorden und nördlichem Landkreis nutzen – Stand 2005 – die vier Buslinien; 7,8 Prozent der gesamten ÖPNV-Nutzer. Seit der Sperrung der Steinernen Brücke am 1. August wird der gesamte Busverkehr über die Nibelungenbrücke und durch die Wöhrdstraße geführt. „Durch diese Unbeweglichkeit des RVV wird erhebliches Potential verschenkt“, so Christian Markus.

Der Vorschlag der Donauanlieger unter dem Label Bürgertrasse: Die Linie 4 wird wie bisher über Nibelungenbrücke und Wöhrdstraße geführt. Die Linie 12 fährt – wie bisher schon zwei Mal täglich bei Fahrten zu den Gymnasien – über die Pfaffensteinerbrücke und über den Stadtwesten zum Hauptbahnhof. Die Linien 13 und 17 werden über die Landshuter Straße zum Hauptbahnhof geführt.

Das ergebe nur geringfügige Fahrzeiterhöhungen und sei auch langfristig kostengünstiger

als jede andere Alternative, seien es nun Ost- bzw. Westtrasse oder die bisherige Umleitung über die Nibelungenbrücke, so die Argumentation der Donauanlieger. Zudem werde die Wöhrdstraße dadurch im Vergleich zur momentanen Situation ebenso entlastet wie die Achse Thundorfer-Keplerstraße. „Jede Alternative zur Steinernen Brücke bedeutet einen Umweg und jede Strecke bedeutet Mehrkosten“, so Markus.

Seine Rechnung:

Die RVV-Umleitungen der vier Linien über die Nibelungenbrücke ergeben zusammengenommen einen Umweg von fast neun Kilometern entgegen der Routen über die Steinernen Brücke. Die entsprechenden Mehrkosten, inklusive Fahrgastverlust, beziffert Markus auf Basis von RVV-Angaben auf 700.000 Euro jährlich. Demgegenüber läge der Umweg über die Bürgertrasse bei vier Kilometern. Als Mehrkosten veranschlagt Markus, ebenfalls auf Basis der RVV-Angaben, dafür 434.000 Euro.

Rechne man Zinsen für die Investitionen in eine Ersatztrasse (acht Millionen Osttrasse, zwölf Millionen Westtrasse), Unterhaltskosten und eventuelle Tilgung mit ein, käme man bei einer Lebensdauer der Brücke von 50 Jahren im Fall der Westtrasse auf gut eine Million Euro jährliche Kosten, im Fall der Osttrasse auf knapp 800.000 Euro.

Die durchschnittliche Fahrzeit der vier Linien auf der Bürgertrasse werde sich, so Markus weiter, um drei Minuten erhöhen. Am „schlechtesten“ käme dabei die Linie 4 weg, mit einem Fahrzeitplus von sechs Minuten.

Ihr Konzept wollen die Donauanlieger nun der Stadtverwaltung zur Verfügung stellen. Der Vorsitzende, Dr. Hans Jürgen Ahrns: „Wir verstehen unser Konzept als Anregung, solche Alternativen ernsthaft zu durchdenken.“ Bleibt abzuwarten, ob der Vorschlag der Donauanlieger dieses Mal ernsthaft geprüft wird.

Mittelbayerische Zeitung vom 24. September 2008

Donauanlieger: Weniger Busse und keine Brücken

NAHVERKEHR Der Verein der Donauanlieger will die RW-Buslinien 4,12,13 und 17 auf neuen Routen fahren lassen und stellte diese als „Bürgertrasse“ vor.

VON HEINZ KLEIN, MZ

REGENSBURG. Die Stadt könnte sich Millionen sparen, wenn sie auf den Bau einer Ersatzbrücke für die gesperrte „Steinerne“ oder den Ausbau des Griesser Stegs verzichten würde. Stattdessen sollten die RVV-Planer die Busse auf schlaun Routen fahren lassen, schlugen Dr. Hans-Jürgen Ahrns und Christian Markus gestern bei einer Pressekonferenz im „Landshuter Hof“ vor. Die Vorstände des Vereins „Donauanlieger“ hatten dazu für die Linien 4, 12, 13 und 17, die über die Steinerne Brücke rollten, Alternativstrecken ausgearbeitet, die sie als „Bürgertrasse“ vorstellten. Das Konzept sieht eine deutliche Ausdünnung des Busverkehrs in der Altstadt vor. „Wir brauchen keine Stadtrundfahrten mehr. Es muss nicht alle 2,5 Minuten ein Bus über den Fischmarkt rollen“, sagten Ahrns und Markus.

Demnach würde nur mehr die Linie 4 (Danziger Freiheit - Universität) auf der Nibelungenbrücke ab-

biegen und durch die Wöhrdstraße und Keplerstraße zum Arnulfsplatz fahren.

Die Linie 12 (Heitzenhofen -Hauptbahnhof) würde den Weg über die Pfaffensteiner Autobahnbrücke und durch den Stadtwesten nehmen.

Die Linien 13 und 17 sollten über die Frankenstraße, Nordgaustraße, Nibelungenbrücke, Landshuter Straße und Luitpoldstraße zum Ernst-Reuter-Platz fahren. Dabei gelte es, vorhandene Busbeschleunigungsspuren zu nutzen und neue einzurichten.

Die Bürgertrasse könnte ohne Investitionen sofort realisiert werden, würde Geld, Lärm, Abgase und Feinstaub reduzieren, die Wohnqualität in der Altstadt erhöhen und das Weltkulturerbe und die Grüngürtel schützen, sagten Ahrns und Markus. Die Wegstrecken würden sich um 6,3 Prozent und damit nur moderat erhöhen, die Fahrzeiten ebenfalls. (zk)

KOMMENTAR

Der Plan der Flussbürger

Weniger Ausgaben, weniger Verkehr und Abgase, dafür mehr Wohnqualität und Umweltschutz: Das Modell „Bürgertrasse“ hört sich zunächst ganz gut an. Der Verkehr würde auf anderen Wegen laufen, nicht mehr unten am Fluss, sondern über Nordgaustraße, Nibelungenbrücke und die Schleife Weißenburgstraße, Stobäusplatz, Landshuter Straße zum Bahnhof. Der Ernst-Reuter-Platz würde zur Pforte für die Altstadt.

Den Verkehr weg von der Donau zu bringen, das ist das Kalkül der „Bürgertrasse“. Diese Trasse haben ja auch jene Menschen geplant, die am Fluss

wohnen. Und die wollen weder neue Brücken noch neue Straßen, sondern ihre Ruhe. Doch was bringt der Plan der Flussmenschen dem Rest der Regensburger? Vor allem längere Wege. Die man dann auch noch zu Fuß laufen muss. Die Erreichbarkeit der Altstadt würde leiden und damit alle, die darauf angewiesen sind. Darum wird der Plan der Flussmenschen nicht aufgehen.

Denken wir also weiter: Wie wär's mit Fähren, Gondeln, Dschunken oder Brü..., nein, nicht das böse Wort!

Donauanlieger rechnen vor: Bürgertrasse am billigsten!

Bus-Problematik: Die Gegner einer Ersatzbrücke lassen Zahlen sprechen

Von Rainer Wendl

Seit Jahren propagiert der Verein „Donauanlieger“, auf den Bau einer Ersatzbrücke für die Steinerne Brücke zu verzichten und die vier betroffenen Linien stattdessen über die Nibelungen- und die Pfaffensteiner Brücke fahren zu lassen. Diese „Bürgertrasse“ wird von RVV und Stadt ebenso seit Jahren als unattraktiv und teuer bezeichnet. Doch die „Donauanlieger“ lassen nicht locker.

Unattraktiv und teuer sei die Lösung ohne Brücken-Neubau nur dann, wenn man die Busse „stur über die Wöhrdstraße“ fahren lasse. Doch diese momentan praktizierte Lösung ist nicht die „Bürgertrasse“, wie die „Donauanlieger“ bei einem Pressegespräch am gestrigen Dienstag klar machten.

Bei ihrer Lösung würde nur die Linie 4 durch die Wöhrdstraße fahren – die Linien 13 und 17 würden dagegen über die Nibelungenbrücke den Ernst-Reuter-Platz und den Hauptbahnhof ansteuern, die Linie 12 würde über die Pfaffensteiner Brücke führen und sich dem Bahnhof von Westen her nähern. Die Anbindung Stadtamhofs soll die Linie 17 mit einer Schleife über den Stadtteil erledigen.

Die Umwege würden sich so von aktuell 8.930 Metern (für alle vier Linien pro einfache Fahrt) auf 4.183 Meter mehr als halbieren. Die „Bürgertrasse“ wäre demnach gar nicht so teuer, wie sie der RVV immer darstellt.

Und laut „Donauanliegern“ braucht sie auch den Kostenvergleich mit den Ersatzbrücken West und Ost sowie einem Provisorium über den Grieser Steg nicht zu scheuen:

Während die Ersatzbrücken und die Ertüchtigung des Grieser Stegs Investitionen zwischen 6 und 13 Millionen Euro erforderten, kostete die „Bürgertrasse“ nichts. Rechnet man Zinsen und Unterhaltskosten mit ein, kommt man laut „Donauanliegern“ auf folgende Vergleichszahlen:

Für das Provisorium Grieser Steg muss man 567.000 Euro pro Jahr aufwenden, für die Osttrasse 796.000 Euro und für die West-Trasse sogar knapp über eine Million. Für die „Bürgertrasse“ ergibt sich dagegen lediglich ein jährlicher Aufwand von 434.000 Euro – und da sind bereits die 200.000 Euro Minus mit drin, die der vom RVV prognostizierte Fahrgast-Verlust verursachen würde.

All diese Berechnungen – darauf legen die „Donauanlieger“ besonderen Wert – beruhen auf offiziellen Zahlen des RVV und der Stadt Regensburg.

Ob diese beiden Stellen den Vorschlag diesmal ernsthaft prüfen? Die „Donauanlieger“ sind optimistisch: „Schließlich haben sich CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag doch verständigt, die Investitionen einzudämmen. Das Geld, das man für eine Ersatztrasse ausgibt, müsste man an anderer Stelle wieder einsparen.“

Wochenblatt vom 24. September 2008

OB: Stadtamhof ist noch befriedigend erschlossen

Linie 4 wird die gewünschte Schleife nicht fahren

Alfred Hofmaier, Ex-Bürgermeister und Vorsitzender des Heimatvereins „Statt am Hoff“, hatte sich kürzlich per Brief an OB Hans Schaidinger gewandt und angeregt, zur besseren Erschließung des Stadtteils die Linie 4 eine Schleife über Stadtamhof fahren zu lassen.

In seinem Antwortschreiben hat das Stadtoberhaupt nun deutlich gemacht, dass diesem Wunsch nicht entsprochen werden kann. Da sich die Fahrzeit durch solch eine Schleife um 22 Minuten verlängere, sei dies den Fahrgästen der Linie 4 aus dem Stadtnorden, die ohnehin schon die Schleife nach Reinhausen in Kauf nehmen müssten, nicht zuzumuten.

Zudem meint Schaidinger, dass die Erschließung Stadtamhofs trotz allem immer noch passabel sei:

„Zu bedenken ist auch, dass Stadtamhof vor der Sperrung überdurchschnittlich gut angebunden war. Zwar haben sich nach der Sperrung die Fußwege zu den nächsten Haltestellen deutlich verlängert, die Erschließungsqualität ist jedoch immer noch befriedigend und entspricht nun in etwa der, wie sie auch in anderen Stadtteilen (z.B. im Kasernenviertel) vorzufinden ist“, schreibt der OB. (wr)

Mittelbayerische Zeitung vom 25. September 2008

Neue Trasse „Egoismus“

REGENSBURG. Christian Schlegl, Chef der CSU-Stadtratsfraktion, attackiert den Vorschlag des Vereins Donauanlieger zur sogenannten Bürgertrasse: Er sieht in einer ersten Reaktion auf Planspiele des Vereins einen „traurigen Höhepunkt an Egoismus erreicht“. Selten seien persönliche Interessen so sehr über das Allgemeinwohl gestellt worden, so Schlegl in einer Stellungnahme vom Mittwoch.

Die verheerenden Folgen der nun vorgeschlagenen Linienführung des RVV seien neben der schlechten Erschließung für Stadtamhof und seine Geschäfte eine miserable ÖPNV-Anbindung für Schulkinder, Alte und Behinderte, eine äußerst reduzierte Anbindung des nördlichen Stadtteils sowie des Umlands an die Altstadt und letztendlich eine verschlechterte Erschließung der Altstadt insgesamt. Hinzu kämen noch die dauerhaft hohen Betriebskosten.

Der Verein „Donauanlieger e.V.“ nehme bewusst das Risiko in Kauf, dass Kaufkraft aus der Altstadt abfließe und damit Arbeitsplätze gefährdet würden.

„Wo hier der Vorteil für die Allgemeinheit sein soll, ist nicht ersichtlich. Darum sollte es aber letztlich gehen und nicht um die Privatinteressen einiger weniger“, gibt Schlegl zu bedenken.

Zudem bleibe es ein ewiges Geheimnis des „Donauanlieger e.V.“, wie eine Steigerung der Buswegstrecken um 6,3 Prozent zu einer Reduzierung von Feinstaub, Lärm und Abgasen führen solle.

„Für die einzig tragfähige Aussage des Vereins, dass jede Alternative zur Steinernen Brücke einen Umweg und jede Strecke Mehrkosten bedeuten würden, bin ich allerdings dankbar, weil dies von selbst das Hauptproblem der Bürgertrasse aufzeigt“, so der CSU-Fraktionsvorsitzende.

Schlegl will allerdings die Verwaltung bitten, bei der Behandlung des Themas Ersatztrasse im Stadtrat in diesem Oktober auch die sogenannte Bürgertrasse zu analysieren. „Es soll niemand sagen können, wir hätten Vorschläge von Interessenvertretungen ignoriert“, formuliert Schlegl den weiteren Weg. (mz)