

Donauanlieger e.V.

## **Dokumentation**

Teil I (2003 – 2004)

Presseberichte und Leserbriefe

Diese Dokumentation enthält Texte (ohne Bilder), die von März 2003 bis Ende 2004 in der Regensburger Presse erschienen sind. Interessierte Bürger können sich so einen schnellen Überblick über die bisherige Diskussion zu den von der Stadtverwaltung geplanten Ersatztrassen nach Sperrung der Steinernen Brücke verschaffen.



Mittelbayerische Zeitung vom 30. März 2003

## Gesucht: Ersatz für Steinerne Brücke

Vier mögliche Varianten zur Wahl / Diskussion am Dienstag im Planungsausschuss

VON CLAUDIA BÖKEN, MZ

**REGENSBURG. Noch sind die neue Nibelungen- und die Galgenbergbrücke nicht fertig, da beginnt am Dienstag im Planungsausschuss die Diskussion über ein weiteres Brückenbauwerk. Die Steinerne Brücke verträgt die Last der Busse nicht mehr. Deshalb soll ein neuer Donauübergang entstehen. Die Stadtplaner haben sich bereits fünf Varianten überlegt.**

Was passiert, wenn die Steinerne Brücke nicht mehr von Bussen befahren werden darf? Zunächst einmal wäre Stadtamhof beeinträchtigt, schildert Stadtplanungs- und Baureferent Dr. Günter Stöberl. Denn Schleifenfahrten der Busse zu diesem Stadtteil seien aufgrund der Nachteile für die anderen Fahrgäste nicht denkbar. Ähnliches gelte für die Erreichbarkeit von Reinhausen und von Steinweg.

Die Sperrung der Steinerne Brücke ist kein Szenario einer fernen Zukunft. Schon jetzt dürfen die Busse nur noch im Schritttempo über das mittelalterliche Wunder rollen. Trotzdem nimmt es täglich weiter Schaden. Eine behutsame Instandsetzung ist unerlässlich. Die Kosten dürften sich auf zehn bis 15 Millionen Euro belaufen. Eine Vollsperrung der Brücke wäre für die Arbeiten unabdingbare Voraussetzung.

Die Frage, die sich in diesem Zusammenhang stellt: Kann man nach der Restaurierung die Busse guten Gewissens erneut über die Brücke fahren lassen? Wenn diese Frage verneint wird, muss man sich eine Alternative einfallen lassen.

„Wir haben bereits mehrere Trassen untersucht“, sagt Planungsreferent Dr. Stöberl. Variante 1 würde einen Neubau des Grieser Stegs vorsehen. Über ihn, durch die Andreasstraße, durch Stadtamhof zur Protzenweiherbrücke müssten die Busse dann fahren. Für Stöberl wegen der engen Straßen die schlechteste aller Möglichkeiten.

Variante 2 und 3 sind annähernd identisch: An der Maffeistraße müsste eine neue Brücke gebaut werden, von der aus die Busse weiter durch die Grünanlage Grieser Spitz führen – entweder auf dem Hochwasserdamm oder auf einem Betriebsweg – und von dort zur Gräblstraße. Variante 4 sieht die Brücke ebenfalls am Unteren Wöhrd vor – in Höhe des letzten Hauses. Die Trasse trafe dann am äußersten Zipfel des Grieser Spitz' ebenfalls auf die Gräblstraße.

Variante 5 ist eine Brücke westlich des Eisernen Steges. Die Trasse führt nahe des Schopperplatzes zum Pfaffensteiner Steg und von dort weiter zur Oberpfalzbrücke. Diese Variante wäre nach ersten Schätzungen von Dr. Stöberl wohl die teuerste, würde aber den Neubau des Eisernen Steges ersparen.

Die von FW-Stadtrat Günther Riepl vorgeschlagene Untertunnelung der Donau, die ebenfalls untersucht wurde, scheitert nach Auskunft Stöberls an der erforderlichen steilen Rampe und den immensen Kosten.

Erstmals, so der Stadtplanungsreferent, gehe es hier um eine reine ÖPNV-Trasse im innerstädtischen Bereich. Die Diskussion sei auch eine Art Generalprobe für die künftige Stadtbahn. Ohne Eingriffe in die Natur gehe es nicht, macht er gleich klar. Nun sei es Sache der Politik, zu entscheiden, ob die Planung weiter betrieben werden soll und in welche Richtung. Die Entscheidung müsse möglichst unverzüglich fallen, da niemand wisse, wie lange die Steinerne Brücke noch zu benutzen sei. Auch angesichts leerer Kassen wird die Entscheidung sicher nicht einfach.

Mittelbayerische Zeitung vom 2. April 2003

## Steinerne Brücke wird Last der Busse los

### Planungsausschuss lässt vier mögliche Brücken-Varianten prüfen / Grieser Steg abgelehnt

VON CLAUDIA BÖKEN, MZ

**REGENSBURG. Die Steinerne Brücke soll nach ihrer Sanierung Bus frei bleiben. Deswegen soll die Verwaltung mit Nachdruck an den Plänen für eine Ausweichbrücke für den ÖPNV arbeiten. Darauf einigte sich der Stadtplanungsausschuss gestern nach zweistündiger teilweise heftiger Debatte.**

Dass die Steinerne Brücke saniert und anschließend auch für Busse gesperrt werden soll, um nicht erneut Schaden zu nehmen, darüber waren sich gestern die Stadträte von Anfang an einig. Die Reihenfolge der Maßnahmen war es, die sich schließlich als Knackpunkt erwies. Anders als CSU und Grüne, die die Verwaltung mit der Untersuchung der verschiedenen Trassen beauftragen wollte, wollte die SPD den Neubau vorerst noch auf Eis legen.

Norbert Hartl schlug vor, die Steinerne Brücke nach der Fertigstellung der Nibelungenbrücke sofort zu sperren und während der Sanierungszeit zu testen, ob sich der Öffentliche Personennahverkehr vielleicht über die neue Nibelungenbrücke abwickeln lässt. Die Begründung für diesen Vorschlag, die Fraktionschef Joachim Wolbergs lieferte: Die Stadt könne sich einen weiteren Brückenneubau jetzt sowieso nicht leisten. Für eine Sanierung der Steinernen Brücke sei dagegen eher Geld aufzutreiben, so dass man deren weiterem Verfall schneller vorbeugen könnte. Ob man für einen Brückenneubau trotzdem noch Geld in die Hand nehmen müsse, werde sich dann zeigen.

Den ÖPNV-Verkehr über die Nibelungenbrücke zu führen, sah dagegen die CSU als indiskutabel an. „Das könnte ein Problem für die Altstadt werden“, meinte Herbert Schlegl. Wer mit dem Bus vom Umland komme, könnte leicht bei einem der Einkaufszentren aussteigen, um die lange Fahrt in die Innenstadt zu vermeiden. Eine Schwierigkeit sah er jedoch, wenn der Zustand der Steinernen Brücke eine Totalsperrung verlange, bevor die neue Brücke fertig

ist. Für diesen Fall müsse eine befriedigende ÖPNV-Lösung vorliegen, beantragte er für seine Fraktion.

„Eine Umleitung über die Nibelungenbrücke ist keine Alternative für den ÖPNV“, pflichtete Jürgen Mistol für die Grünen der CSU bei und erhielt Applaus vom Oberbürgermeister. Deswegen gab es für ihn keinen Zweifel, dass eine neue Brückentrasse erforderlich ist. Die Variante 1 mit einem Neubau des Grieser Steges wollte er ebenso ausschließen wie Schlegl.

Dessen Fraktionsvorsitzender Rudolf Eberwein gab allerdings zu, dass ihm diese Trasse eigentlich am besten gefiele - wenn die Busse sich nicht durch die Andreasstraße zwängen müssten.

Das gab Günther Riepl von den Freien Wählern Gelegenheit, erneut für seinen Traum vom Tunnel unter der Donau zu plädieren, der in der Verwaltungsvorlage als nicht realisierbar verworfen worden war.

Stadtplanungsreferent Dr. Günter Stöberl legte den Parteien ans Herz, die Verwaltung die Varianten 2 bis 5 prüfen zu lassen, da man jetzt noch nicht wisse, wie es mit dem Hochwasserschutz weiter gehe, an welcher Stelle eine neue Brücke möglicherweise wegen erforderlicher Hochwasser-Schutzmaßnahmen zu hoch oder auch zu teuer würde, um realisiert werden zu können. Wie lange die Steinerne Brücke noch befahrbar sei, konnte er den Stadträten auch nicht sagen.

„Es muss eine attraktive Bus-Trasse geben“, betonte Oberbürgermeister Hans Schaidinger nachdrücklich. Mit der Nibelungenbrücke als Alternative würde Stadtamhof weitgehend vom ÖPNV abgehängt. Der SPD warf er vor, dass sie sich mit ihrem Kurs vor einer Grundsatzentscheidung über einen Brückenneubau drücken wolle.

Die Verwaltung wurde schließlich einstimmig beauftragt, „vertiefte Untersuchungen“ für die Varianten 2 bis 5 durchzuführen.

## Mögliche Alternativen zur Steineren Brücke

### Variante 1

#### Neubau Grieser Steg

Eiserne Brücke – Grieser Steg – Andreasstraße – (Stadtamhof) – Protzenweiherbrücke

### Variante 2

#### Maifeistraße/Am Gries

– hochwasserfrei

Eiserne Brücke – neue Brücke – Grünanlage „Grieser Spitz“ – Schleife Gräblstraße

### Variante 3

#### Maffeistraße/Am Gries

– auf Betriebsweg

Eiserne Brücke – neue Brücke – Grünanlage „Grieser Spitz“ – Schleife Gräblstraße

### Variante 4

#### Unterer Wöhrd/Am Gries

– auf Betriebsweg

Eiserne Brücke – neue Brücke – Grünanlage „Grieser Spitz“ – Schleife Gräblstraße

### Variante 5

#### Neubau Eiserner Steg

Pfaffensteiner Steg – Holzländerstraße – Weißgerbergraben

## Die Trassen im Vergleich – Vorschläge des Stadtplanungsreferates

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
<b>Öffentlicher Personennahverkehr</b>					
Erforderliche Umwege	kurz	mittel	mittel	lang	mittel
Zusätzliche Betriebskosten	gering	mittel	mittel	hoch	mittel
Erschließungsfunktion	gut	mäßig	mäßig	mäßig	gut
<b>Städteplanung/Stadtgestaltung</b>					
Anknüpfung an vorhandene Planungen	z.T. aufgegriffen	nicht aufgegriffen	nicht aufgegriffen	z.T. aufgegriffen	voll aufgegriffen
Weiterentwicklung städtebaulicher Qualität	nein	nein	nein	nein	ja
Entwicklungsimpulse	gering	gering	gering	gering	hoch
<b>Natur, Umwelt, Erholung</b>					
Eingriff in Grünanlage	800 m <sup>2</sup>	3510m <sup>2</sup>	1950 m <sup>2</sup>	825 m <sup>2</sup>	170 m <sup>2</sup>
Trasse innerhalb Grünanlage	80 m	500 m	130 m	100 m	80 m
Betroffene Bäume	35	38	22	4	9
Betroffener Uferbereich	50 m	510 m	570 m	700 m	730 m
Eingriff in Biotopflächen	100 m <sup>2</sup>	400 m <sup>2</sup>	400 m <sup>2</sup>	400 m <sup>2</sup>	400 m <sup>2</sup>
Beeinträchtigung der Grünanlagen	Zerschneidung der Erholungsfläche	Zerschneidung, Nutzung beeinträchtigt	Zerschneidung mit ver-ringerter Trenn-wirkung	Keine Zerschneidung, Erholungs-gebiet tangiert	Kaum Beeinträchtigung von Erholungs-funktion
<b>Technische Aussagen</b>					
Kosten der Brücke	mittel	niedrig	mittel	mittel	zunächst hoch
Erforderlicher Straßenneubau	gering	mittel	mittel	mittel	mittelfristig günstig
Neuversiegelung	500 m <sup>2</sup>	3200 m <sup>2</sup>	1850 m <sup>2</sup>	2300 m <sup>2</sup>	gering
Hochwasserschutz- und schiff-fahrtstechnische Belange	kaum betroffen	kaum betroffen	stark betroffen	stark betroffen	750 m <sup>2</sup> kaum betroffen
<b>Fazit/Empfehlung</b>	<b>aus-schließen</b>	<b>weiter-verfolgen</b>	<b>weiter-verfolgen</b>	<b>weiter-verfolgen</b>	<b>weiter-verfolgen</b>

## „Großer Fortschritt“

### VCD plädiert für Westtrasse

**REGENSBURG (mz).** Als „großen Fortschritt“ bezeichnet es der Verkehrsclubs Deutschland, dass die geplante Ersatztrasse für die Steinerne Brücke ausschließlich dem Bus-, dem Fahrrad- und dem Fußgängerverkehr vorbehalten bleiben soll. Geteilt wird vom VCD die Auffassung, dass bei völliger Sperrung der Steinernen Brücke für den Busverkehr eine neue, zusätzliche Trasse angeboten werden müsse. „Gelegentlich vorgebrachte Anregungen, Linien aus Steinweg oder Winzer über Frankenstraße, Nibelungenbrücke und womöglich noch Weißenburgstraße zur Altstadt zu führen, verkennen den Fahrgastwunsch nach schnellen und möglichst direkten Verbindungen“, kritisiert Kreisvorsitzender Peter Seywald.

Hinsichtlich der konkret in der Diskussion stehenden Trassenvarianten favorisiert der VCD den Brückenschlag vom Schopperplatz zur Holzländerstraße. Seywald: „Nur bei dieser Lösung lässt sich dank der Buslinienführung über Protzenweiher und Auf der Grede eine Verschlechterung der ÖPNV-Anbindung Stadthofs als Folge einer kompletten Sperrung der Steinernen Brücke vermeiden.“

### Steinerne Brücke ganz sperren?

**REGENSBURG (ata).** Der Verkehr von Bussen und Taxis über die Steinerne Brücke schädigt deren Substanz erheblich, das ist kein Geheimnis. Halten Sie eine vollständige Sperrung für den Verkehr für sinnvoll?, wollte die MZ von Regensburgern wissen.

**Elke Wittl**, 31, befürchtet erhebliche Nachteile für Stadtbus-Fahrgäste bei einer Sperrung: „Natürlich muss die Brücke renoviert werden. Trotzdem würde ich sie nicht für den Linienverkehr sperren, denn dann wären die Bushaltestellen in der Altstadt viel schlechter verteilt.“

**Peter Pock** sieht das anders. „Renovieren und nichts mehr drüber lassen“, antwortet der 31-Jährige nachdrücklich. „Obwohl, ich wohne ja in der Stadt, aber diejenigen, die außerhalb wohnen, haben es dann vielleicht nicht mehr so einfach.“

„Ich würde die Busse nicht mehr über die Brücke fahren lassen“, meint **Annelore Landskron**, 57. „Es ist besser, man schafft eine Alternative. Das ist eine alte, schöne Brücke, die erhalten bleiben sollte.“

**Peter Schubert**, 49, ist der gleichen Meinung: „Man kann immer außen rum fahren. Außerdem kann eine weitere Brücke Regensburg nicht schaden, bei dem Verkehrs-Chaos.“ Längere Fahrzeiten müssten die Bus-Passagiere in Kauf nehmen.

### Durch die Andreasstraße würde es eng

**REGENSBURG (bö).** Vom Stadtplanungsreferat wurden in der gestrigen Sitzung für die Trassenführung einer ÖPNV-Brücke über die Donau fünf mögliche Alternativen vorgelegt. Vier von ihnen führen über den Unteren Wöhrd, eine westlich des Eisernen Steges. Die Fachleute haben sich viel Mühe gegeben, den Stadträten tabellarisch zusammen zu stellen, welche Variante welche Vor- und Nachteile hat. Dabei ist der Tenor klar: „Ausschließen“ rieten die Stadtplaner bei der Möglichkeit, den Grieser Steg zu verbreitern. Zu eng würde es vor allem in der Andreasstraße für die Busse. Den Favoriten kann man auch schnell ausmachen. Das ist Variante 5, die neben der Steinernen Brücke auch den Eisernen Steg ersetzen könnte.

Mittelbayerische Zeitung vom 22. September 2004

## „Steinerne“ bekommt einen Gehilfen

Brückenneubau soll Regensburgs Wahrzeichen Busse abnehmen /  
Zwei Varianten

VON HEINZ KLEIN, MZ

---

**REGENSBURG.** Um die Steinerne Brücke vom Busverkehr zu befreien wird der Bau einer Ersatzbrücke nötig. Sie soll entweder unterhalb vom Grieser Spitz von Stadtamhof zum Unteren Wöhrd führen oder nahe des Eisernen Steges die Brunneite mit dem Schopperplatz am Oberen Wöhrd verbinden.

Mehr als 960 Jahre hat die inzwischen arg sanierungsbedürftig gewordene Steinerne Brücke ihren Buckel hinhalten müssen, nun soll sie nur mehr Fußgänger und Radfahrer tragen müssen. In der gestrigen Sitzung des Stadtplanungsausschusses drehte sich die Frage um den Standort für eine neu zu bauende Ersatzbrücke. Von den ursprünglich fünf verschiedenen Varianten für eine neue Trasse werden nach derzeitigem Planungsstand nur mehr zwei als aussichtsreiche Alternativen angesehen, legte Referatsleiter Rudolf Saule gestern dar; die so genannte Westtrasse von der Brunneite zum Schopperplatz und eine Osttrasse, die den Brückenschlag unterhalb des Grieser Spitz hinüber zum Unteren Wöhrd vollziehen würde.

Die neue Brücke soll ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr gebaut werden, also nur Busse sowie Fußgänger und Radfahrer über die Donau geleiten. Das blieb gestern im Stadtplanungsausschuss unstrittig. Auch die Reduzierung der Varianten fand die Zustimmung aller Fraktionen. Zwar meldete Günther Riepl für die Freien Wähler Einwände an, aber zu spät. OB Hans Schaidinger entzog ihm das Rederecht.

Zwar wird der Landesdenkmalrat als Zuschussgeber ein gewichtiges Wörtchen mitreden. Dass sich dieses Gremium aber schon für die Osttrasse ausgesprochen habe, verwies der OB ins Reich der Fabeln und Gerüchte. Sollte die Osttrasse am Grieser Spitz realisiert werden, würde sie den Grieser Steg nicht ablösen. Der Steg, das zur Dauereinrichtung gewordene Provisorium, würde stehen bleiben, signalisierte Saule. Andererseits könnte der Bau der Westtrasse durchaus den Abriss des Eisernen Steges bedeuten. Nun sollen zunächst die Bürger ausführlich informiert und gehört werden.

Mittelbayerische Zeitung vom 22. September 2004

## Ersatz für „Steinerne“: Zwei Varianten im Rennen

Osttrasse: Brückenschlag vom Grieser Spitz zum Unteren Wöhrd /  
Westtrasse: Neue Brücke ersetzt den Eisernen Steg

VON HEINZ KLEIN, MZ

**REGENSBURG.** Weil die Steinerne Brücke nach ihrer Sanierung nur mehr von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden soll, wird der Bau einer Ersatzbrücke nötig, die die Busse des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) über die Donau bringt. Von fünf ursprünglichen Trassenvarianten sind nun noch zwei im Rennen.

Die neue Brücke soll nach Beschluss des Ausschusses für Verkehr und Stadtplanung ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung stehen und von Fußgängern und Radfahrern mit benutzt werden dürfen.

### Die Osttrasse am Grieser Spitz

Die erste der beiden präferierten Trassen, die so genannte Osttrasse, führt in Stadtamhof von der Gräblstraße kommend durch die Grünanlage entlang des Regens an den Grieser Spitz heran. Die neu zu bauende Brücke quert als Vorlandbrücke das Ufergrün, führt als Flussbrücke über den Donauarm und mündet schließlich am Unteren Wöhrd in die Maffeistraße. Die Ersatztrasse würde dann an der Einmündung zur Wöhrdstraße in das bestehende Straßennetz eingebunden.

Diese so genannte Osttrasse wird aus technischer Sicht als günstig bewertet. Der Umweg im Vergleich zur Route über die Steinerne Brücke ist gering, die Bedienung des Stadtteils Stadtamhof bleibt im Wesentlichen erhalten. In Verbindung mit dem Stadtamhofer Hochwasserschutz wird die Variante als funktional und „hochwasserabflusstechnisch“ vorteilhaft bewertet. Das Manko der Osttrasse sind allerdings die gravierenden Beeinträchtigungen und Eingriffe in die Grünanlagen mit ihrer Naherholungs- und Freizeitfunktion.

### Westtrasse zum Schopperplatz

Die zweite Variante, die so genannte Westtrasse, überspannt die Donau ganz in der Nähe des Eisernen Steges von der Brunnleite hinüber zum Schopperplatz am Oberen Wöhrd. Sie könnte somit einen Ersatz für den Eisernen Steg darstellen, der dann ab-

gebrochen werden könnte. Das wiederum könnte die verkehrlich beengte Situation an der Einmündung des Weißgerbergrabens am Weinmarkt entspannen und die Führung einer künftigen Stadtbahn zwischen Weinmarkt und Arnulfplatz ermöglichen.

Die ÖPNV-Verbindung über eine neue Westtrasse würde in der Fortführung der Verbindung Oberpfalzbrücke/Pfaffensteiner Steg liegen. An der Brunnleite würde eine Rampe in östliche Richtung abbiegen und mit einer Längsneigung von etwa fünf Prozent das Niveau der Holzlande erreichen. Im Bereich des Schopperplatzes wäre eine Rampenneigung von 7,6 Prozent erforderlich. Auf der neuen Brücke könnten sich Busse unter Mitbenutzung des Gehweges bei verminderter Geschwindigkeit (Tempo 30) wie heute schon auf der Steinernen Brücke im Gegenverkehr begegnen. Von städtebaulicher Bedeutung wäre, dass die neue Brücke neben ihrer Funktion für den ÖPNV auch als Fuß- und Radwegbrücke zu nutzen wäre und somit einen Ersatz für den Eisernen Steg darstellen würde. Dessen Abbruch würde die Oswaldkirche aus ihrer städtebaulich beengten Situation befreien und ihr ein gestalterisch angemessenes Umfeld bescheren. Auch für den Schopperplatz, die Badstraße sowie das südliche Donauufer der Altstadt ergäbe sich eine Aufwertung des öffentlichen Raumes. Die Eingriffe in den Uferbereich und Grünbestand wären weniger gravierend als bei der Osttrasse.

### Die restlichen Varianten

Neben den beiden vorgestellten Trassen waren noch drei weitere Varianten ins Auge gefasst, aber wieder verworfen worden.

**Variante 1**, der Neubau des Grieser Stegs, war bereits in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 1. April 2003 als nicht realisierbar abgelehnt worden.

Die frühere **Variante 3** mit ihrem teilweisen Verlauf auf einem Betriebsweg am Nordrand des Grieser Spitz wird verworfen, weil sich zu starke Beeinträchtigungen der hier vorhandenen Schiffsanlegestellen ergeben würden. Ferner wäre diese sehr gewässernahe Variante nicht hochwasserfrei zu realisieren.

Ähnliches gilt für die frühere **Variante 4**, die bis an das östliche Ende des Grieser Spitz verlaufen

würde. An dieser exponierten Lage – an der Mündung des Regens in die Donau – müsste der Brückenschlag hinüber zum Unteren Wöhrd erfolgen. Weil auf der Trasse zum Grieser Spitz durch die erforderlichen Rampen massive Eingriffe in den Hochwasserabflussquerschnitt unvermeidbar wären, verabschiedete sich die Verwaltung von diesen Überlegungen und erklärte, die Variante 4 solle nicht weiter verfolgt werden.

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung soll den Bürgern nun die Notwendigkeit der Ersatztrasse und deren Zusammenhang mit der Sanierung und Sperrung der Steinernen Brücke dargelegt werden. Von entscheidender Bedeutung für die Realisierung der Maßnahme wird aber letztlich der Ausgang der Gespräche mit dem Zuschussgeber sein.

Mittelbayerische Zeitung vom 12. Oktober 2004

## Bürger machen mobil gegen Brücke am Oberen Wöhrd

Sie befürchten Lärm- und Abgasbelastung / „Rettet die Donauinseln“

VON CLAUDIA BÖKEN, MZ

**REGENSBURG. Bei den Bürgern am Oberen Wöhrd läuten die Alarmglocken: Die Bus-Trasse westlich des Eisernen Stegs über die Donau, die die Steinernen Brücke entlasten soll, macht ihnen Angst. Am Wochenende verteilten sie rund 500 Flugblätter, auf denen sie zu einem Infoabend einladen.**

„Rettet die Regensburger Donauinseln und das historische Donauufer“, heißt es auf den gelben Flugblättern. Dr. Hans-Jürgen Ahrns, Anwohner der Lieblstraße, machte im Gespräch mit der MZ klar, worum es ihm und seinen Nachbarn geht. Die schlimmste Befürchtung: Wenn schon 20 Millionen Euro oder mehr für eine neue Brücke ausgegeben werden, werde sich kaum vermeiden lassen, dass die Trasse auch für den allgemeinen Verkehr geöffnet wird. „Das kann keiner wollen“, ist er überzeugt. Besonders schlimm für Dr. Ahrns und seine Mitstreiter – neben der befürchteten Verkehrs- und Abgasbelastung für ihr Stadtviertel: Die von der Brunneite aus angedachte Rampe, die die Busse auf die Brücke führen soll und das Gegenstück dazu am Schopperplatz.

„Das wäre ein Eingriff, der den Charakter der Stadt verändern würde.“ Für eine Stadt, die Kulturhauptstadt werden möchte, wäre so etwas seiner Meinung nach kein Aushängeschild.

„Wieso braucht es für drei Buslinien, die von der Sperrung der Steinernen Brücke betroffen wären, überhaupt eine neue Brücke?“, rätseln die Anwohner der Liebl- und der Badstraße. Auf der Stadtamhofer Seite sei die Bushaltestelle fast an der Steinernen Brücke. Von dort aus, so meinen sie, könnte man die Altstadt fußläufig in wenigen Minuten erreichen.

---

*„Das wäre ein Eingriff,  
der den Charakter  
der Stadt  
verändern würde.“*

Dr. Hans-Jürgen Ahrns

---

„Man darf nicht warten, bis Fakten geschaffen werden“, glaubt Dr. Ahrns und will deswegen den planerischen Anfängen wehren. So laden die Bewohner des Oberen Wöhrds für 20. Oktober, 19 Uhr, zu einem Informationsabend in die Alte Linde (Kneitinger-Garten) ein. Angesprochen sind auch die Anlieger des südlichen Donauufers – von Brunneite und Holzlande und deren Seitengassen.

Aber auch mit Anwohnern des Unteren Wöhrds, die er noch aus Zeiten der Solar-Quarter-Planung kennt, hat Dr. Ahrns Kontakt aufgenommen. Denn auch dort verläuft eine Trassen-Variante: „Uns geht es nicht darum, eine Trasse gegen eine andere auszutauschen“, betont er.

Mittelbayerische Zeitung vom 19. Oktober 2004

Leserbrief

## Hilfe für die Steinerne Brücke

### **Zum Thema „Steinerne bekommt einen Gehilfen“:**

Die Steinerne Brücke wird nicht weiter verfallen – sie bekommt einen „Gehilfen“. Höchste Zeit, sie von schweren Bussen zu befreien und den Fußgängern zu überlassen. Auch das zeigt unsere Stadt als Hort der Kultur.

Teil unserer Kultur sind auch die Donauarme und die dort in Jahrhunderten entstandenen Straßen und Bauten. Ausgerechnet der den Charakter unserer Stadt prägende Grieser Spitz ist nun eine Bauvariante für den Busverkehr. Die Entscheider mögen dort einmal spazieren gehen und sich ausmalen, wie sich Bustrasse nebst Bussen dort machen würde. Eine Trasse über den Schopperplatz wäre zwar der verträglichere Eingriff in die „Donauinseln“, doch auch sie würde das Ufer-Stadtensemble beschädigen.

Wir wollen Kulturhauptstadt werden und planen doch solch eine Beeinträchtigung des Stadtbildes. Die vierspurige Brücke über Stadtamhof (auch das wurde vor nicht allzu langer Zeit tatsächlich geplant) wäre genauso wenig nachhaltig gewesen, wie die nun geplanten Bustrassen. Der einzige nachhaltige Ansatz, ein Tunnel, wie ihn das Holzmodell am Andreas-Stadel in Stadtamhof erläutert sei, heißt es, zu teuer. Verfechter anderer Lösungen sollten angehört werden, statt ihnen das Rederecht abzusprechen. Jetzt Tatsachen zu schaffen, weil für die bessere Lösung das Geld fehlt, würde uns allen später leid tun. Mein Vorschlag: Im Interesse des Wahrzeichens unserer Stadt Busse und Taxen ab sofort die anderen Brücken benutzen lassen und die längeren Fahrzeiten in Kauf nehmen; ebenfalls ab sofort an einer Lösung arbeiten, die einer Kulturhauptstadt gerecht wird.

**Klaus Lüneburger**  
Regensburg

Mittelbayerische Zeitung vom 20. Oktober 2004

## In die Röhre geguckt

Plötzlich ist Riepls Bus-Tunnel wieder da

*VON CLAUDIA BÖKEN, MZ*

**REGENSBURG.** Eine Ersatztrasse muss der Steinernen Brücke die Last der Busse abnehmen. Das fordern Denkmalschützer seit Jahren. Die beiden Brücken-Alternativen, die die Stadtplaner bieten, rufen die Anwohner auf den Plan. Heute, Mittwoch, 19 Uhr, wollen sie bei einem Info-Abend in der Alten Linde diskutieren, ob man überhaupt eine neue Brücke benötigt. Mit dabei ist Stadtrat Günther Riepl von den Freien Wählern und sein Wunschtraum vom Bustunnel, den er seit Jahren propagiert.

Die Lösung, die Riepl vorschwebt: Ab dem Parkplatz auf dem früheren Jacobigelände würden die Busse in der Tiefe verschwinden. Unterirdisch würden sie den nördlichen Donauarm passieren. An der Gräblstraße kämen sie wieder ans Tageslicht, oder würden dort – in Gegenrichtung – in den Untergrund abtauchen. Riepl stellt sich eine Röhre mit einem Durchmesser von fünf Metern vor, die einspurig nur von Bussen befahren würde. Ein Probestück in den Originalmaßen steht seit gut vier Jahren nördlich des Grieser Steges. Riepl sieht in seiner Lösung nur Vorteile: Keine Zerstörung der Erholungsflächen, keine Belästigung der Anwohner durch die Busse, keine Lärmschutzmaßnahmen. Und die Kosten hielten sich mit 12,5 Millionen Euro auch in Grenzen.

Der Leiter des Tiefbauamtes, Günther Weinhold, hat so seine Bedenken: Niemand wisse, wie in dieser Gegend der Untergrund aussehe. Immerhin müsste man unter dem Donauarm mindestens acht Meter in die Tiefe gehen. Der Minimal-Querschnitt von fünf Metern lasse keinen Raum für Fluchtmöglichkeiten. Bei dieser Lösung müssten die Busse in der engen Röhre elektronisch gesteuert werden. Sollte die Röhre normal befahren werden, brauchte sie einen viel größeren Durchmesser, so der Tiefbau-Chef. Und das würde bedeuten, dass die Rampen, um in den Untergrund zu gelangen, noch länger werden müssten. „Wir glauben nicht, dass so ein Bauwerk bei der Bevölkerung durchsetzbar wäre, Tunnels sind ohnehin mit Vorurteilen behaftet“, meint Weinhold.

Mittelbayerische Zeitung vom 20. Oktober 2004

Experten warnen

## Ein Schlag für den ÖPNV

**REGENSBURG (bö).** Eine ersatzlose Sperrung der Steinernen Brücke wäre ein schwerer Schlag. Nicht nur für den öffentlichen Personennahverkehr, auch für die Geschäfte in der Altstadt warnen die Betreiber der städtischen und der Regionalbusse.

Bis zu 300 Busse fahren jeden Werktag über die Steinernen Brücke und bringen rund 9000 Passagiere aus dem nördlichen Bereich in die Altstadt und zurück. Diese Zahlen nennt Erhard Meyer von der Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis (GFN). Gemeinsam mit den Chefs des RVV, Karl Raba und Rainer Kuschel, und der RVB, Bernd-Reinhard Hetzenecker, hat er eine Stellungnahme für die Verwaltung verfasst.

Betroffen wären von der Sperrung die Linien 4, 12, 13 und 17, die vor allem das nördliche Umland an die Stadt anbinden. Sie bringen Werktätige und Schüler nach Regensburg, aber auch Kunden für die Geschäfte in der Altstadt. Ein Großteil der Fahrgäste sei nicht auf Busse angewiesen, warnen die ÖPNV-Experten. Sie würden auf den eigenen Wagen umsteigen und so nicht nur zusätzlich die Umwelt belasten, sondern auch dazu beitragen, dass die Lappersdorfer Straße völlig dicht wäre. Stadtamhof wäre ganz vom ÖPNV abgeschnitten, die Bewohner müssten 600 Meter bis zur nächsten Bushaltestelle in Kauf nehmen.

Mittelbayerische Zeitung vom 22. Oktober 2004

## „Monstrum“ mit steilen Rampen

Donauanlieger gründen Verein gegen die Brückenplanungen der Stadt

**REGENSBURG (mnp).** Die Anlieger des Oberen und Unteren Wöhrd zweifeln die Notwendigkeit einer neuen Brücke grundsätzlich an. Die Steinernen Brücke könne auch zukünftig von Bussen befahren werden, glauben sie. Nun wollen sie sich als Verein „Donauanlieger e. V.“ organisieren, um sich gegen die Brückenpläne der Stadt zu wehren.

Die Gruppe von Anliegern wolle mit der Vereinsgründung nicht nur den beabsichtigten Brückenbau zur Entlastung der Steinernen Brücke verhindern, sondern auch langfristig die Wöhrde schützen. „Es wird endlich Zeit“, bekräftigt Bernd Loderbauer von der „Initiative zum Schutz der Regensburger Donauinseln und der Donauufer“ bei einem gut besuchten Infoabend in der „Alten Linde“. Am 17. November finde beim Schildbräu um 19 Uhr die Vereinsgründung statt.

Für den Statiker Jakob Kaiser ist eine weitere Nutzung der Steinernen Brücke durch den Busverkehr kein Problem. Das Wahrzeichen Regensburgs sei „zwar eine sehr alte, aber rüstige Dame“. Zwar seien Sanierungen notwendig, aber dann könne man die Brücke auch für einen gemäßigten Busverkehr rüsten. Dies sei eine „kindisch kleine Belastung“ im Gegensatz zur Verschandelung von Wöhrden und Natur durch einen neuen Brückenbau.

Dr. Hans-Jürgen Ahrns, Anwohner der Lieblstraße und Moderator des Abends, zweifelte den Sinn der Pläne an. Für drei Buslinien sei insbesondere der ökonomische Aufwand zu groß. Er frage sich, wie die Stadt, die „derzeit pleite“ sei, solche Projekte finanzieren könne. Das Kostenargument wurde jedoch von einem Mitarbeiter der Regierung der Oberpfalz, der als Gast anwesend war, entkräftet. Demnach trage der Freistaat 80 Prozent der geplanten 12,5 Millionen Euro. Ahrns forderte die Stadt auf, andere Alternativen – wie einen Bus-Tunnel – in der Planung zu berücksichtigen. Die beiden verbliebenen Brückenvarianten zerstörten beliebte Naherholungsgebiete. Bei der westlichen Variante – Brunngleite/Schopperplatz – handle es sich, so Ahrns, um ein „Monstrum“ mit steilen Rampen. Sie liege, so Christian Markus, mit bis zu sechs Metern über dem Straßenniveau in „fast alpenverdächtiger“ Höhe.

Wochenblatt vom 27. Oktober 2004

## Angst vor Rampen-Monstrum

### „Steinerne“ – Ersatz: Pläne für neue Brücke stoßen auf Ablehnung

„Schützt die Inseln und schützt das Donau-Ufer!“ Unter diesem Motto lud am Mittwoch eine Gruppe von Anwohnern der Wöhrde zu einem Informationsabend in die „Alte Linde“ ein. Hintergrund für diese Initiative ist die wieder aufgeflamnte Diskussion über den Bau einer Ersatzbrücke für die Steinerne Brücke.

Am Anfang der Informationsveranstaltung präsentierte Christian Markus, einer der Mitorganisatoren des Treffens, den gut 150 Anwesenden die favorisierten Pläne der Stadt. Die erste Variante würde von der Brunngleite zum Schopperplatz führen, die andere von der Maffeistraße zum Grieser Spitz. Von beiden Varianten existieren nicht nur detaillierte Pläne, sondern bereits Modelle, die im Neuen Rathaus einzusehen sind.

Bei seiner Präsentation zeigte Markus nicht nur die Pläne, er hatte auch vor Ort die Dimensionen der neuen Brücken ausgemessen und dargestellt. Besonders die monströsen Ausmaße der Rampen, die für jede der Brücken gebaut werden müssten, und die dann praktisch am Wohnzimmerfenster im ersten Stock vorbeiführen würden, lösten bei den Anwesenden Entsetzen aus.

Eine Alternative, die aber von der Stadt offenbar lieber unter den Tisch gekehrt wird, wäre der so genannte „Riepl-Tunnel“.

#### „Riepl-Tunnel“ nicht machbar? „Schmarrn“

Nach dem Vorschlag des Stadtrates Günther Riepl von den Freien Wählern würde eine Röhre mit etwa fünf Metern Durchmesser unter der Donau zwischen der Kanalbrücke und der Wöhrdstraße eine Verbindung schaffen. Bedenken gegenüber diesem Plan hätte das Tiefbauamt, weil man die Beschaffenheit des Untergrundes nicht genau kenne. Das hielt einer der Anwesenden aber für „einen Schmarrn“: „Ich habe in Shanghai gelebt, und da bauen sie kilometerlange Tunnels durch morastigen Boden, zum Teil auch mit deutscher Technik. Und bei uns soll das auf kurzer Distanz nicht funktionieren?“

Dass die Steinerne Brücke entlastet werden soll; und auch dringend saniert werden muss, darüber waren sich alle Anwesenden einig. Doch ebenso sollten die Wöhrde geschützt werden. Denn die Brücken würden nicht nur das Stadtbild verschandeln, sondern auch die Naherholungsgebiete im Herzen der Stadt zerteilen und zerstören. Und somit wäre die

Renaturierung der Donau, die am Unteren Wöhrd mit großem Einsatz und Aufwand durchgeführt wurde, völlig umsonst gewesen.

„Der Oberbürgermeister hat sich eine neue Brücke in den Kopf gesetzt, und will die nun mit allen Mitteln durchsetzen. Wir müssen uns dagegen wehren, dass Vorschläge, die zumindest bedenkenswert sind, keine Beachtung finden“, so ein engagierter Anlieger. Vorschläge hätten die Leute genug: da gäbe es neben dem Tunnel noch die Möglichkeit, die neu ausgebaute Nibelungenbrücke als Ausweichstrecke zu nutzen, oder aber auch nach der Sanierung die kleinen Stadtbusse über die Steinerne Brücke fahren zu lassen.

#### Das Geld für eine neue Brücke wäre abrufbar

Das Argument, die Stadt hätte kein Geld für eine Millioneninvestition, wurde von einem Mitarbeiter der Obersten Baubehörde des Freistaates entkräftet. Der Freistaat würde 80 Prozent der Kosten für den Brückenbau übernehmen. Aber nicht nur das: Die Gelder sind fest zugesagt und stehen schon bereit. Die Tunnellösung liege der Behörde jedoch nicht vor. Aber der Riepl-Vorschlag könne eingereicht werden.

Um den Vorschlägen mehr Gehör und Gewicht zu verschaffen und sich gegebenenfalls auch gerichtlich gegen den Neubau einer Brücke zur Wehr setzen zu können, wird ein Verein gegründet. Die Gründungssitzung des Donauanlieger e.V. wird am 17. November um 19 Uhr beim Schildbräu in Stadtamhof stattfinden. Mehr Informationen gibt es auch im Internet unter [www.donauanlieger.de](http://www.donauanlieger.de). (mo)

Mittelbayerische Zeitung vom 28. Oktober 2004

Leserbrief

## Chance fürs Stadtbild

### Zum Artikel „Monstrum mit steilen Rampen“ am 22. Oktober:

Vor 15 Jahren besuchte ich zum ersten Mal Regensburg und geriet mit meinem Auto auf die Steinerne Brücke. Ich war überrascht, dass es möglich war, diese uralte Brücke mit dem Auto zu befahren, empfand es als Zeichen von Unterentwicklung, denn anderswo (wie in Prag) wäre die Brücke geschützt worden.

Mittlerweile lebe ich hier und staune immer noch, wie utilitaristisch die Brücke hier gesehen wird. Ein einmaliges Bauwerk, sicher in der Substanz gefährdet, da nicht für den Schwerverkehr geplant. Wer würde einer „zwar sehr alten, aber rüstigen Dame“ zumuten, dermaßen harte Arbeit zu verrichten?

Aber der Statiker Herr Kaiser hat keine Probleme damit, sondern nur mit dem Wertverlust seiner Immobilie und dem Verkehrslärm bzw. der „Verschandelung von Wöhrden und Natur“.

Wenn das RKK am Donaumarkt – so es denn durchgedrückt wird – und die neue Bustrasse sich architektonisch entsprechen, ergäben sich doch echte Möglichkeiten zur Weiterentwicklung unseres Stadtbildes. Warum geht man als Wöhrdbewohner so pessimistisch an die Sache heran? Steckt da etwa der eigene Egoismus dahinter? Denn auch der Gigantismus der Argumente der Donauanlieger („fast alpenverdächtig“) weist in diese Richtung. Fehlt nur noch der Einwand mit der Kulturhauptstadt oder Weltkulturerbe – oder?

**Dr. Katrin Thelen**  
Regensburg

Mittelbayerische Zeitung vom 3. November 2004

## Stadt sucht jetzt Brücken-Moderator

Ersatz für Steinerne: Regensburger reden mit

**REGENSBURG (el). Die Steinerne braucht Ersatz. Gegen eine neue Brücke formiert sich aber Widerstand. Deshalb holt die Stadt die Regensburger an den Tisch: Ein Moderationsverfahren soll helfen, die verträglichste Alternative zu finden.**

Regensburg will Information und Diskussion über eine Ersatztrasse in die Hände eines Moderationsbüros legen. Anfang 2005, so Baudirektor Thomas Feig, soll der Prozess beginnen. Die Stadt schreibe jetzt einschlägige Büros an und wolle zügig den Zuschlag erteilen. Die Verwaltung werde dem Büro die Sachlage erklären, aber keine weiteren Vorgaben machen, so der Verkehrsplaner. Das Büro werde Argumente der Bürger sammeln und die Interessen abwägen. Regensburgs Wahrzeichen muss Jahre lang saniert werden. Die Steinerne Brücke soll danach Fußgängern und Radlern dienen und tabu bleiben für Busse, für die im Winter Stein zersetzendes Salz gestreut werden muss. Der Stadtrat hatte im April 2003 beschlossen, eine Ersatztrasse für Busse zu bauen.

Gegen die zwei favorisierten Trassen im Westen (von der Holzlande zum Schopperplatz) und im Osten (vom Unteren Wöhrd zur Maffeistraße) regt sich massiver Protest. „Da schaukelt sich was auf, was verständlich ist“, so Schaidinger. „Aber eine ideale Trasse wird's nicht geben.“ Deshalb schalte man ein Moderationsverfahren ein. „Damit hat Regensburg bisher gute Erfahrungen gemacht“, so der OB mit Blick auf Maximilianstraße und Unteren Wöhrd.

Den Verkehr über die Nibelungenbrücke schicken, eine Ersatzbrücke bauen, den Bus einstellen oder die Busse weiter über die Steinerne fahren lassen: Jede Alternative zur Steinernen bringe Probleme, verdeutlichte Feig. Ein Tunnel bedeute riesige Portale am Wöhrd und sei finanziell und technisch nicht machbar.

### Nicht auf Biegen und Brechen

Die Nibelungenbrücke sei „die Lösung der Mutlosen“, so der OB. Die Nachteile dokumentiere die städtische Untersuchung. Einer der Punkte: Die Umleitung würde den RVV 750 000 Euro im Jahr kosten, bedingt durch Kunden-Ausfall und längere Fahrzeit. Kleinbusse auf der Brücke einzusetzen, bedeute einen gravierenden Einschnitt ins ÖPNV-Netz zum Landkreis, so Feig. „Die Busse haben ja gerade den Erfolg, weil sie schnell, direkt und ohne Umsteigen fahren.“

Wer die Busse weiter über die Steinerne Brücke fahren lässt, muss wissen, was er der Brücke antut“, so Schaidinger. Die Stadt werde die Ersatzbrücke aber nicht auf Biegen und Brechen durchkämpfen. „Wir geben da nicht unseren letzten Tropfen Herzblut.“ Wenn der Bau scheitere, müssten die Gegner die Verantwortung für die Zerstörung der Steinernen Brücke tragen

Mittelbayerische Zeitung vom 4. November 2004

## Donauanlieger setzen auf offenes Verfahren

„Wöhrde dürfen ihre Funktion nicht verlieren“

**REGENSBURG (mz).** Die Donauanlieger begrüßen die Ankündigung von Oberbürgermeister Hans Schaidinger die neue Brückentrasse nicht auf „Biegen und Brechen durchsetzen zu wollen“. Von dem angekündigten Moderationsverfahren hoffen sie, dass es ergebnisoffen ist.

Zur Rettung der Regensburger Donauinseln und zur Bewahrung des Brückenensembles Steinerner Brücke/ Eiserner Steg wird sich am 17. November der Verein Donauanlieger gründen. So wurde es in einer Versammlung im Oktober entschieden (die MZ berichtete).

Vorab appelliert der künftige Verein an den OB, dass das Moderationsverfahren ergebnisoffen sein soll. Denn die Beteiligung der Bürger bei der Suche nach einem kostengünstigen und sachgerechten Weg, die Steinerner Brücke vom Busverkehr zu entlasten, mache nur dann Sinn, wenn alle Möglichkeiten gleichberechtigt erörtert werden und eine Chance auf Verwirklichung haben. Auch die Verkehrsstrasse über die Donauinseln, also eine Betonbrücke über den Oberen oder den Unteren Wöhrd, müsse grundsätzlich zur Disposition stehen, so Dr. Hans-Jürgen Ahrens.

Gleichzeitig fordern die Anlieger den Oberbürgermeister auf, Alternativen für die Verkehrsstrasse über die schützenswerten Donauinseln ernsthaft prüfen zu lassen, denn bisher seien von Seiten der Stadtverwaltung alle Alternativ-Konzepte kategorisch ausgeschlossen worden.

Die Donauinseln seien auch in den „Zukunftswerkstätten“ von Regensburger Bürgern als höchst schützenswert eingestuft worden. Jedes zusätzliche motorisierte Verkehrsaufkommen sei deshalb abzulehnen. Diese Ergebnisse der Bürgerbeteiligung seien bei der jetzt vorgelegten Trassenplanung über die Wöhrde ganz offenbar nicht berücksichtigt worden, fürchten die künftigen Vereinsmitglieder und fordern: Die Wöhrde dürften ihre ureigenste Funktion als innerstädtisches Erholungsgebiet nicht verlieren.

Mittelbayerische Zeitung vom 5. November 2004

Leserbrief

## Im Transrapid aufs Land

### Zur neuen Bustrasse über die Donau (MZ am 22. Oktober):

Regensburg will Europas Kulturhauptstadt 2010 werden, will Weltkulturerbe werden und schreckt doch offenbar nicht vor gravierenden Eingriffen ins historische Stadtbild zurück. Der geplante Bau einer neuen Verkehrsstrasse über die Donau-Inseln und entlang der Ufer wäre ein solcher Eingriff. Die Wöhrde gehören seit Jahrhunderten direkt zur Stadt, und wir Regensburger können stolz sein auf dieses innerstädtische Natur- und Erholungsgebiet. Die einzige adäquate Anbindung der Wöhrde an den Stadtkern sind Stege und attraktive Fußgänger- und Radwege. Der motorisierte Verkehr ist unbedingt fernzuhalten.

Die jetzigen Pläne widersprechen allen Stadtentwicklungsplanungen und Bürgerbeteiligungsverfahren der vergangenen Jahre. Die Verkehrsbelastung der Steinernen Brücke in der jetzigen Form muss abgestellt werden. Darin waren sich im Übrigen auch fast alle Bürger bei der Infoveranstaltung in der

„Alten Linde“ einig: Aller-dings gibt es in der Stadt genug kreative Ideen, wie dies unter Berücksichtigung von Denkmalschutz, Naturschutz und Anwohnerinteressen umgesetzt werden kann.

Die jetzigen Vorschläge der Stadtverwaltung knüpfen an die Planungen früherer Zeit an. Nicht zuletzt wird die Verkehrsstrasse angeblich vom Freistaat Bayern wesentlich bezuschusst. Die Vorstellungen einer neuen Beton-Trasse über die Donau, über die grünen Wöhrde und entlang der Donau-Ufer ist eine Unanständigkeit gegenüber dem historischen Stadtbild, ökonomischer und ökologischer Unsinn.

Manchmal ist es notwendig, dieses durch ironische Überzeichnung deutlich zu machen: Deshalb mein Vorschlag: Bewerben wir uns doch gleich um eine Transrapid-Strecke nach Lappersdorf. Dann wäre die Sache klar, und es gäbe noch mehr Zuschüsse!

**Gerhard Schiechel**  
Regensburg

Mittelbayerische Zeitung vom 16. November 2004

Leserbrief

## Für „Brückenfunktion“

### **Zum Leserbrief von Dr. Katrin Thelen (26. 10.) zur Steinernen Brücke als Nahverkehrsstrasse:**

Leider besitze ich an der Donau keine Immobilie. Ich persönlich wäre von der neuen Brücke auch nicht sonderlich betroffen, weil ich schon lange meinen Zweitwohnsitz und künftigen Hauptwohnsitz nicht mehr in Regensburg habe.

Richtig ist Ihre Zuschrift, wenn Sie schreiben, dass ich mit dem Omnibusverkehr auf der Brücke keine Probleme habe, was wahrscheinlich daher kommt, dass ich von Statik mehr verstehe als Sie.

Ich habe ja ausführlich erläutert, dass die Belastung auf die Brücke sich zusammensetzt aus 92 Prozent Eigengewicht und acht Prozent Verkehrslast. Wenn man einen Omnibus mit 16 Tonnen Gesamtgewicht zulässt, ergibt sich eine Erhöhung des Anteils der Verkehrslast auf 8,8 Prozent. Ich habe allerdings sehr klar zum Ausdruck gebracht, dass ich auch künftig dafür bin, die Brücke für den öffentlichen Verkehr zu sperren und dass ich weiterhin dafür bin, den Omnibusverkehr gegenüber dem jetzigen Zustand wesentlich zu reduzieren. Was dann noch an Belastung bleibt, kann die Brücke nach einer Sanierung mit absoluter Sicherheit vertragen.

Was Sie nicht wissen können: Bis 1945 ist die Straßenbahn im zweispurigen Verkehr über die Brücke gefahren. Eine „Brückenfunktion“ mit der demgegenüber erheblich geringeren Verkehrsbelastung kann und soll die alte Dame auch künftig übernehmen. Wenn Ihnen das künftige Stadtbild mit der neuen Brücke gefällt, liegt dies möglicherweise daran, dass Sie vor 15 Jahren zum ersten Mal in Regensburg waren und deshalb sicher nicht die gleiche Einstellung zu unserer Stadt haben wie der weit überwiegende Teil der Anwohner.

**Jakob Kaiser**  
Regensburg

Mittelbayerische Zeitung vom 19. November 2004

## Donauanlieger formieren sich gegen Brückenbau der Stadt

### Zahlreiche Inselbewohner gründen Verein zum Schutz der Wöhrde

**REGENSBURG (mnp): „Wir wollen nicht nur die geplante Brücke verhindern, sondern sämtliche Donauanlieger in ihren Interessen unterstützen“, brachte Schatzmeister Bernd Loderbauer den Zweck der Vereinsgründung auf den Punkt. Dr. Hans-Jürgen Ahrns wurde bei der Gründungsversammlung im Schildbräu zum Vorsitzenden gewählt.**

Die Brückenpläne der Stadt seien jedoch Anlass der juristischen Formierung. „Nur wenn wir gemeinsam nach vorne gehen, können wir Dinge ändern, die wir nicht wollen“, meinte Schatzmeister Loderbauer.

Der allgemeine Zweck des Vereins sei die Bewahrung der Regensburger Donauufer und Donauinseln, der Steinernen Brücke, des Eisernen und des Grieser Steges. Zudem wolle man sich für die Belebung des kulturellen und gesellschaftlichen Lebens im Bereich der Donauinseln einsetzen und Alternativen entwickeln.

Eines der Hauptziele, so Loderbauer weiter, sei außerdem die regelmäßige Organisation eines „Regensburger Donautages“. „Wir wollen die breite Öffentlichkeit über die schützenswerte Natur, vorhandene Denkmäler, und städtebauliche Strukturen informieren“. Als erste Veranstaltung wolle man im Dezember ein Symposium mit Oberbürgermeister Hans Schaidinger und Städteplanern organisieren, um „gezielt“ Fragen zu stellen.

Geschlossen forderte man in der Diskussion, alle Alternativen zum Brückenbau „in gleicher Weise“ zu beachten. „Alle Vorschläge müssen ernsthaft geprüft werden“, so der Vorsitzende Ahrns. Dies gelte insbesondere auch für den U-Bus-Tunnel, so die einhellige Meinung im vollen Saal des Schildbräu. Besonders betonte Versammlung, keineswegs für die Zerstörung der Steinernen Brücke zu sein. „Wir werden die Steinernen Brücke pflegen, schützen und ehren. Sie nicht soll keinesfalls mehr belastet werden als bisher“, so Loderbauer.

Der bisherige Widerhall der Stadtverwaltung auf die Mobilmachung sei „äußerst unqualifiziert gewesen“, sagte Loderbauer. Auch wurde von einem Mitglied das eingeleitete Moderationsverfahren der Stadt kritisiert. Es sei lediglich Zweck, sich „politisch nicht zu verbrennen“ und den Dialog abzublocken. Der junge Verein wolle ferner den Oberbürgermeister beim Wort nehmen, dass er die Brücke nicht „mit Biegen und Brechen“ durchsetzen wolle.

Bei der Frage des Vorsitzenden entschied die Versammlung sich für den Volkswirtschaftsdozenten Ahrns, der am Oberen Wöhrd wohnt und sich auch in der vorangegangenen Initiative engagierte. Seine Stellvertreter wurden Christian Markus und Markus Ultsch. Als Beisitzer riefen die Anlieger Stefan Berger, Walter Cerull, Georg Daemisch, Werner Graggo, Dr. Christine Rüth und Magarethe Zillich ins Amt.

Wochenblatt vom 24. November 2004

## Verein(t) gegen Donau-Brücke

### Bürger formieren sich/Reger Zuspruch bei Gründung

„Bereits zum zweiten Mal haben wir den Fehler gemacht, einen zu kleinen Raum zu mieten. Wir werden uns bessern“, sagte Dr. Hans-Jürgen Ahrns am Mittwoch vor der Begrüßung zur Gründungsveranstaltung des Donauanlieger e.V. Bis auf den letzten Platz war der „Schildbräu“ in Stadtamhof besetzt, und die große Resonanz der Donauanlieger zeigte den Organisatoren, dass die Menschen sich für die bevorstehenden Entwicklungen interessieren und sich auch aktiv daran beteiligen wollen.

Am Anfang der Gründungssitzung stand die Diskussion und Verabschiedung der Vereinsatzung. „Der Zweck des Vereins ist die Bewahrung der Regensburger Donauufer und Donauinseln, der Schutz der Steinernen Brücke, die Erhaltung des Eisernen Steges, die Erhaltung des Grieser Steges, die Belebung des kulturellen und gesellschaftlichen Lebens im Bereich der Donauinseln, sowie am Donauufer im Bereich der Regensburger Altstadt.“ Dieser Paragraph wurde ebenso einstimmig beschlossen wie auch alle anderen Punkte, die laut Gesetz niedergeschrieben werden müssen. Denn auch wenn das Brückenprojekt der Stadt Anlass für die Vereinsgründung war, so ist es doch nur Stein des Anstoßes. Denn der Verein will sich für alle Sorgen, Probleme und Vorschläge aller Donauanlieger einsetzen und ihnen ein Forum bieten. Unter großem Applaus wurde dann von sieben Anwesenden die Satzung unterschrieben und der Verein offiziell aus der Taufe gehoben.

#### Ein Verein für „alle“ Probleme an der Donau

Ein richtiger Verein braucht auch einen Vorstand – und der wurde von den 79 Gründungsmitgliedern gewählt. Erster Vorsitzender: Dr. Hans-Jürgen Ahrns, seine Stellvertreter sind Christian Markus und Markus Ultsch, jeweils einstimmig gewählt. Für die Finanzen zeichnet sich Bernd Loderbauer zuständig. Komplettiert wird die Vorstandschaft durch die Beisitzer Stefan Berger, Walter Cerull, Georg Daemisch, Werner Graggo, Dr. Christine Rüh und Magarethe Zillich.

Nachdem alle Formalitäten erledigt waren, wurden die Pläne der Stadt, eine Ersatztrasse für die Steinern Brücke schaffen zu wollen, heftig diskutiert. „Mich hat die Äußerung des Oberbürgermeisters, dass die Leute, die die Brücke verhindern

wollen, die Zerstörer der Steinernen Brücke seien, sehr getroffen“, sagte Bernd Loderbauer. „Denn ganz im Gegenteil: Wir wollen die Steinerne ehren und pflegen, denn sie ist DAS Denkmal Regensburgs.“

Es müsse eine andere Möglichkeit geben, die Brücke zu entlasten, ohne die Donauufer zu belasten. Dabei sollten die Einwände des ÖPNV und RVV nicht außer Acht gelassen werden, denn natürlich sollten die Menschen nicht auf die Buslinien verzichten müssen. Stadtrat Günther Riepl, ebenfalls anwesend, erklärte nochmals seine Idee einer Tunnellösung – und erntete viel Beifall. Außerdem regte er an, dass sich der Verein dafür einsetzt, dass das Modell des Tunnels stehen bleiben kann. Denn das Wasserwirtschaftsamt, dem das Grundstück gehört, hat Günther Riepl eine Frist bis 31. Dezember gesetzt, diese zu entfernen. „Die Leute sollen sich aber noch bis zu einer Entscheidung ansehen können, worum es bei dem Tunnel geht und wie er aussehen soll“, so der Stadtrat.

#### „Regensburger Donautag“ geplant

„Viel Initiative, große Kreativität und Engagement steckt in unserer Bewegung“, resümierte der neue Vorsitzende Dr. Ahrns am Ende des Abends. Vor der Vorstandschaft und dem Verein stünden große Aufgaben. „In nächster Zeit müssen wir Fakten und Zahlen sammeln, um unsere Argumente fundiert an die Öffentlichkeit bringen zu können und für das kommende Moderationsverfahren sehr gut vorbereitet zu sein.“ Im engen Kontakt zu den Mitgliedern will der Vorstand Anfang nächsten Jahres ein Symposium veranstalten, zu dem auch der Oberbürgermeister und Mitglieder zuständiger Behörden eingeladen werden sollen. Außerdem plant der Verein, jedes Jahr einen „Regensburger Donautag“ zu veranstalten. Dr. Ahrns: „Ich hoffe auf einen fruchtbaren und konstruktiven Dialog nicht nur mit den Mitgliedern, sondern auch mit der Stadt.“ (wr)

Mittelbayerische Zeitung vom 26. November 2004 (Sonderbeilage:  
Bei uns. Die Stadt Regensburg informiert)

Dagmar Obermeier

## Steinerne Brücke: Wahrzeichen in Gefahr

### Ersatztrasse soll Entlastung bringen

Was wären Prag ohne Karlsbrücke, Paris ohne Eiffelturm, Rom ohne Kolosseum oder London ohne den Big Ben? Und was wäre Regensburg ohne die Steinerne Brücke? Neben dem Dom ist die älteste romanische Steinbrücke Deutschlands eines der Wahrzeichen unserer Stadt. In elfjähriger Bauzeit von 1135 bis 1146 errichtet, die Donau auf 336 Meter Länge mit ursprünglich 16 Bögen überspannend und das Stadtbild dominierend, ist sie auf vielen historischen Darstellungen abgebildet. Am bekanntesten ist wohl der Kupferstich von Matthäus Merian „Schöner Prospect der Steinern Brücken zu Regenspurg“ aus dem Jahr 1644. Während des gesamten Mittelalters bildete sie den einzigen festen Donauübergang zwischen Ulm und Wien. Fast neun Jahrhunderte lang trotzte sie dem Wandel der Zeiten, hielt Stürmen, Belagerungen und Kriegen Stand. Jetzt aber droht ihr Gefahr!

#### Brücke in Gefahr

Das von geschickten Handwerkern im Mittelalter mit den damals verfügbaren Materialien wie Naturstein und Kalkmörtel errichtete Bauwerk kann die ihm zugemutete Belastung durch den Verkehr nicht länger ertragen. Wie intensive Untersuchungen der Brückensubstanz ergeben haben, stellen die etwa 300 Busse, die die Donau auf diesem Weg täglich überqueren, eine erhebliche statische Belastung für das empfindliche Mauerwerk dar. Hohe Brems- und Schubkräfte der Busse wirken auf das weiche Mauerwerksgefüge. Hinzu kommen die Schädigungen, die durch Streusalz verursacht werden. Wegen der fehlenden Abdichtung kann das Schmelzwasser mit seinen schädlichen chemischen Substanzen in das Mauerwerk eindringen und zerstört so tragende Steine und Last verteilende Fugen ganz allmählich. Ohne Winterstreuung wäre die Brücke mit ihren steilen Rampen aber für die Busse bei Eis und Schnee nicht passierbar.

#### Denkmalgerechte Instandsetzung

Die wichtigste Maßnahme für die Erhaltung der Bausubstanz stellt die Herstellung einer Abdichtungsebene mit den entsprechenden Entwässerungsleitungen dar. Um dies realisieren zu können, muss die Steinerne Brücke komplett gesperrt werden.

Ingenieure und Denkmalpfleger sind sich darüber einig, dass die Steinerne Brücke als historisches Bauwerk erhalten werden muss. Dabei versteht es sich von selbst, dass massive Stahlbetonkonstruktionen, die Busse tragen können, einen Fremdkörper darstellen.

Wenn aber die Busse auf Dauer die Steinerne Brücke nicht mehr passieren können, dann muss nach einer anderen Lösung gesucht werden. Die von einigen Ersatztrassengegnern favorisierte Tunnellösung stellt keine realistische Alternative dar, wäre sie doch um ein Mehrfaches teurer als eine Ersatzbrücke. Lange Rampen und riesige Portale wären dabei unvermeidbar und städtebaulich nur schwer in das altstadtnahe Umfeld zu integrieren. Ein weiteres Problem stellen die dringend erforderlichen Rettungswege dar.

Die Möglichkeit, die Busse künftig über die Nibelungenbrücke zu leiten, bedeutet Verzögerungen von bis zu zehn Minuten. Damit, so Oberbürgermeister Schaidinger, verliert der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Regensburg deutlich an Attraktivität. Wenn aber viele vom Bus aufs Auto umsteigen, wird die Verkehrsbelastung, beispielsweise auf der Westumgehung, deutlich zunehmen. Auch die Wöhrdstraße würde durch den Busverkehr zusätzlich belastet werden.

### **Alternative: Ersatzbrücke**

Durch die notwendige Sperrung der Steinernen Brücke für den Busverkehr wird eine wichtige Verbindung über die Donau unterbrochen. Für die bisher über die Steinernen Brücke verkehrenden Buslinien muss Kosten und Umwege sparend ein altstadtnaher Brückenschlag über die Donau gefunden werden. Nach gründlichen Untersuchungen mehrerer Standorte für eine Ersatzbrücke, bleiben zwei realisierbare Möglichkeiten im Spiel, die ausschließlich dem ÖPNV, Radfahrern und Fußgängern dienen sollen.

Die Westtrasse, die von der Holzlande zum Schopperplatz und von da weiter über den Pfaffensteiner Steg führen soll, würde eine attraktive Anbindung des Oberen Wöhrdes an den ÖPNV bedeuten. Die Brücke würde dann den Eisernen Steg ersetzen, der für Behinderte, ältere Menschen und Eltern mit Kinderwägen bisher eher ein Hindernis als eine attraktive Verbindung darstellt.

Die Osttrasse wäre bautechnisch einfacher zu realisieren. Sie soll von der Maffeistraße zum Gries und von dort aus weiter zur Protzenweiherbrücke führen. Dadurch würde die Anbindung des östlichen Bereichs von Stadtamhof an den ÖPNV verbessert. Maffeistraße sowie die Einmündung zur Wöhrdstraße würden im Zuge des Brückenbaus eine attraktive Gestaltung erhalten.

Es kann und soll nicht verschwiegen werden, dass jeder Brückenbau Beeinträchtigungen für die unmittelbar angrenzenden Bewohner mit sich bringt. Deshalb nimmt die Stadt Regensburg Bedenken und Anregungen der betroffenen Bürger ernst. Das geplante Moderationsverfahren will die Beteiligten an einen Tisch bringen, um Argumente auszutauschen und verträgliche Lösungen zu finden. Dennoch muss die Rettung der Steinernen Brücke Vorrang vor den Interessen Einzelner haben.

Denn nicht nur Tausende von Touristen, sondern mit Sicherheit auch ein Großteil der Regensburger Bürger werden eine Steinernen Brücke ohne Busse künftig als zentralen Ort der Begegnung zu schätzen wissen.

### **Moderationsverfahren begleitet Planungen**

Weil es für eine Ersatztrasse keinen Königsweg gibt, will die Stadt Regensburg die Planungen zu Beginn des kommenden Jahres von einem Moderationsverfahren begleiten lassen. Die Stadt habe damit bereits sehr gute Erfahrungen gemacht, erklärt Oberbürgermeister Hans Schaidinger mit Blick auf Maximiliansstraße und Unteren Wöhrd. Diese Art von Bürgerbeteiligung komme nicht nur dem berechtigten Wunsch der Bürger nach detaillierter Information nach, sondern biete auch die Möglichkeit, Anliegen und Ideen einzubringen und so eine Lösung zu finden, die von möglichst vielen Beteiligten akzeptiert werden könne. Mit der Durchführung wird ein erfahrener Moderator betraut. Derzeit werden verschiedene Büros angeschrieben, die sich in der Vergangenheit bereits erfolgreich mit einer ähnlichen Problematik beschäftigt haben.

Das Verfahren soll weit mehr sein als eine reine Informationsveranstaltung, die den Bürgern ausschließlich die zwei bestehenden Vorschläge schmackhaft macht. „Das Thema wird ergebnisoffen behandelt“, versichert Schaidinger, was die letztlich zu bevorzugende Lösung betrifft. Und: „Wenn die Mehrheit der Bürger keine Ersatzbrücke will, dann werden wir sie auch nicht auf Biegen und Brechen durchsetzen. Doch wer verantwortungsvoll an die Zukunft denkt, der weiß, dass eine Entlastung der Brücke unumgänglich ist.“

Mittelbayerische Zeitung vom 16. Dezember 2004

## Brücke bewegt

### Ersatztrassen wurden heiß diskutiert

**REGENSBURG (mnp).** Das Thema bewegt: Beim SPD-Abend über Bus-Alternativen zur Steinernen Brücke in den Bischofshof Braustuben wurde heftig diskutiert. Im allgemeinen Kampf um eine Wortmeldung schalteten sich auch der RVV und Günther Riepl in die Debatte ein.

### RVV fürchtet Einbußen

Die Sozialdemokraten haben sich noch keine abschließende Meinung zur neuen Busbrücke gebildet. „Es gibt noch keine Festlegungen“, erklärte Stadtrat Norbert Hartl, der die Gäste auf den aktuellen Wissensstand brachte. „Wir wollen jedoch die Varianten prüfen lassen und die Bürger anhören.“ Hartl erläuterte die zwei vorgeschlagenen Trassen: Maffeistraße/Am Gries und Brunneleite/ Schopperplatz. Der SPD-Stadtrat meinte, ein vernünftiger erster Schritt sei es, die Pfaffensteiner oder Nibelungenbrücke auszutesten. So könne man in der Praxis sehen, wo Vor- und Nachteile der Trassen, besonders für den RVV, liegen.

Reiner Kuschel von den Regensburger Verkehrsbetrieben geht davon aus, dass ein Verlagern des bisherigen Busverkehrs, beispielsweise über die Nibelungenbrücke, vielfältige Auswirkungen hätte: Die Busanbindung von Altstadt und Stadthofs würde leiden, die Verkehrsbetriebe müssten mit Einbußen rechnen. Eine Umleitung bedeute für die Fahrgäste einen unangenehmen Umweg; sie würden sich umorientieren, der RVV Kunden verlieren. Und: Längere Fahrstrecken verursachten Mehrkosten. Dennoch werde sich der RW „keine Fahne vor den Bus“ hängen und für eine bestimmte Lösung kämpfen, versicherte Kuschel. „Wir verfolgen einfach das Ziel unserer Fahrgäste: Mobilität erhalten – Stadtteile erschließen“.

Mehrere Gäste des Info-Abends kritisierten, die „Riepl-Röhre“, die einen U-Bus-Tunnel als Alternative zur Steinernen Brücke vorsieht, finde in der öffentlichen Diskussion keine Beachtung. Stadtrat Günther Riepl warb für sein Konzept: Fachleute hätten die vielseitigen Bedenken der Stadtverwaltung widerlegt und zugesichert, das Projekt sei „machbar“. Riepl: „Die technischen Anforderungen sind Peanuts“, die Lärmbelastung und die Straßensteigung nicht höher als bei den geplanten Bustrassen. Mit Kosten von 12,5 Millionen Euro, so Riepls

Schätzung, sei seine Röhre billiger als beispielsweise die Grieser Brücke.

Hartl meinte, man werde die Brücken-Frage noch lange diskutieren müssen; die SPD-Fraktion wolle den Prozess konstruktiv begleiten. In der Partei zeigte man sich mit dem Verlauf des Abend zufrieden – ebenso im neuen Verein „Donauanlieger“ der sich kürzlich zum Brückenstreit gebildet hat. „Die SPD scheint offen und diskussionsbereit zu sein“, sagte Vereinsvorsitzender Hans-Jürgen Ahrns. Die „Donauanlieger“ wollen sich nun in die Arbeit stürzen, um sich besonders beim 2005 anstehenden Moderationsverfahren geschlossen und mit sachlichen Argumenten einbringen zu können.

## Steinerne Brücke

### Unmut über neue Trasse

**REGENSBURG (bö).** Die Bürger lassen sich von den Politikern nichts vorschreiben. Das zeigte sich in diesem Jahr nicht nur im Zusammenhang mit dem Kultur- und Kongresszentrum. Widerstand regt sich längst auch gegen eine geplante Ersatztrasse für die Steinerne Brücke.

Die Steinerne Brücke ist bekanntlich eine betagte Dame, die durch einen Bürgerentscheid vor Jahren zwar für den motorisierten Individualverkehr tabu ist, unter dem ÖPNV aber mehr und mehr leidet. Die Busse müssen weg, fordern Fachleute deswegen schon lange. Seitdem die beiden möglichen Trassen – im Westen von der Holzlande zum Schopperplatz und im Osten am Unteren Wöhrd in Höhe der Maffeistraße – im September im Stadtplanungsausschuss beraten wurden, sind die betroffenen Bürger alarmiert. Die Anlieger vom Oberen und Unteren Wöhrd glauben nicht so recht daran, dass eine viele Millionen Euro teure Brücke wirklich nur dem Öffentlichen Personennahverkehr zu gute kommen soll und fürchten, dass schließlich doch eine Autolawine auf sie zu rollen könnte.

Im Oktober gründete sich ein Verein „Donauanlieger e. V.“, der sich einerseits den Schutz der Regensburger Donauinseln und -ufer zum Ziel gesetzt hat und damit andererseits die städtischen Brückenpläne verhindern will, die nach Ansicht der Mitglieder ein „Monstrum mit steilen Rampen“ hervor bringen werden. Dr. Hans-Jürgen Ahrns wurde zum Vorsitzenden des Vereins gewählt, der generell die Notwendigkeit des Brücken-Neubaus bezweifelt.

Von städtischer Seite wurde schnell reagiert: Ein Moderationsverfahren soll helfen, die verträglichste Alternative zu suchen. Mit ähnlichen Einrichtungen wurden beim Umbau der Maximilianstraße und am Unteren Wöhrd gute Erfahrungen gemacht. Zu Beginn des neuen Jahres soll das Moderationsverfahren starten.

Mittelbayerische Zeitung vom 31. Dezember 2004

## Am Silvesterabend

# Busse werden umgeleitet

**REGENSBURG (mz).** Heute, Freitag, 31. Dezember, fahren die Omnibusse des RVV nach dem sonst für Samstag gültigen Fahrplan.

Wegen der erwarteten Verkehrsbehinderungen im Bereich Thundorferstraße, Keplerstraße, Steinernen Brücke werden die Linien 1, 2, 3, 4, 6, 8, 11, 12, 13 und 17 ab ca. 22 Uhr wie folgt umgeleitet:

Die Linien 1, 6 und 11 verkehren in beiden Fahrtrichtungen ab Haltestelle „Regensburg Albertstraße“ über Altstadt-südumgehung und Bismarckplatz.

Linie 2 in beiden Fahrtrichtungen ab Haltestelle „Regensburg Albertstraße“ über Justizgebäude.

Linie 4 endet an der Haltestelle „Stadtamhof“.

Linien 3, 8 und 12 werden in beiden Fahrtrichtungen über die Nibelungenbrücke umgeleitet.

Linien 13 und 17 werden in beiden Fahrtrichtungen ab Haltestelle „Bismarckplatz“ über Pfaffensteiner Brücke, Drehergasse umgeleitet.

Die Haltestellen „Thundorferstraße“, „Fischmarkt“, „Arnulfsplatz“, „Stadtamhof“ und „Auf der Grede“ können ab ca. 22 Uhr, die Haltestellen Eiserne Brücke und Wöhrdstraße ab ca. 23 Uhr bis Betriebsende nicht mehr angefahren werden.