

Ersatzbrücke: Alles scheint auf Westtrasse zuzulaufen

Der Tunnel ist tot, Umfahrungen heißt die Stadt nicht gut

„Für eine dauerhafte Lösung der bisher über die Steinernen Brücke geführten Buslinien wird eine altstadtnahe Donauquerung als unverzichtbar angesehen“ – dieser Satz stand in einer Beschlussvorlage der gestrigen Sitzung des Planungsausschusses und ist im Stadtrat klar mehrheitsfähig. Auf gut deutsch heißt dies, dass der Bau einer Ersatzbrücke wohl unausweichlich ist.

Eine Tunnel-Lösung, seit Jahren von FW-Stadtrat Günther Riepl propagiert, wurde gestern nämlich endgültig zu Grabe getragen, u.a. wegen viel zu hoher Bau- und Unterhaltskosten.

Entscheidung lässt noch länger auf sich warten

Da die Stadtverwaltung auch Umfahrungen über bestehende Brücken nicht gutheißt, bleibt nur die Option Ersatzbrücke.

Ob diese im Osten (von der Maffeistraße am Unteren Wöhrd zum Gries in Stadtamhof) oder im Westen (von der Holzlände auf der Stadtseite zum Schopperplatz am Oberen Wöhrd) realisiert werden soll, steht auch nach der gestrigen Sitzung noch lange nicht fest. Zunächst soll ein Wettbewerbsverfahren vorbereitet werden - und bevor dieses gestartet wird, steht erst noch eine Bürgerinformation an. Doch schon jetzt lässt sich erkennen, dass die Westtrasse weit aus bessere Chancen auf eine Realisierung hat. Angesichts der schweren Eingriffe in die Natur bei der Variante Ost hat offenbar auch die Verwaltung große Bedenken, wie sich aus der Sitzungsvorlage heraus lesen lässt. Der West-Variante werden hingegen zahlreiche Vorteile attestiert; „nur“ die UNESCO müsste mitspielen ... (ra)

Mittelbayerische Zeitung vom 15. Oktober 2008

Einigkeit: Nie mehr Busse auf der Steinernen Brücke

PLANUNGSAUSSCHUSS Bis in die späten Abendstunden diskutierten die Stadträte gestern über Liniennetz-Alternativen, Brückenprovisorium und Ersatzbrücken.

VON CLAUDIA BÖKEN, MZ

REGENSBURG. Die Sitzung des Planungsausschusses begann gestern mit einer Überraschung: Oberbürgermeister Hans Schaidinger hatte Landrat Herbert Mirbeth eingeladen. „Weil Kooperation besser ist als Konfrontation“, erläuterte er im Hinblick auf die vorangegangenen gegenseitigen Vorwürfe. Mirbeth blieb übrigens dabei: Die Sperrung der Steinernen Brücke sei ein Ermessensfehler gewesen. Entweder sei die Entscheidung 2005 falsch gewesen, die Busse, wenn auch nur noch im Schritttempo, weiter fahren zu lassen, oder die jetzige Totalsperrung.

Sollte Mirbeth allerdings gehofft haben, dass die Steinerne Brücke wenigstens übergangsweise noch einmal für Busse geöffnet wird, wurde er enttäuscht. In dem dicken Themenpaket „Brücke“, das Planungsreferentin Christine Schimpfermann und ihre Mitarbeiter geschnürt hatten, war die Brückensperrung – und zwar dauerhaft auch nach der Sanierung – keine Sekunde umstritten.

Der Empfehlung der Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. Rudolf Pörtner und Dipl.-Ing. Dirk Schmidtke vom Büro für Baukonstruktionen in Karlsruhe, die

Brücke denkmalgerecht sanieren zu lassen und damit mehr von der historischen Substanz zu erhalten, sie damit aber auf Dauer von Autos und Bussen frei zu halten, schlossen sich alle Ausschussmitglieder an. Die Demonstration, wie sehr Schwerlastverkehr das alte Bauwerk immer weiter zerstören würde, hatte selbst die Zuhörer auf der Empore überrascht. Durch die Brückensperrung kann die Sanierung bereits im Frühjahr 2009 – um ein Jahr vorgezogen – beginnen.

Weniger Zustimmung fand der Punkt altstadtnahe Donauquerung. Dem Beschlussvorschlag, dass für eine dauerhafte Lösung für die bisher über die Steinernen Brücke geführten Buslinien eine derartige Querung als unverzichtbar angesehen wird, wollten Grüne, Linke, FDP und ÖDP nicht zustimmen. Gegen den Vorschlag, die Verwaltung mit der Vorbereitung eines Wettbewerbsverfahrens für die beiden Brückentrassen zu beauftragen, stimmten zusätzlich noch die Freien Wähler, bedeutet das doch den Abschied von der „Riepl-Röhre“. Über die dreieinhalb-stündige Diskussion berichten wir in unserer morgigen Ausgabe.

Busse fahren in die Altstadt

Reaktion Dr. Hans-Jürgen Ahrens kontert auf die Kritik der Planungsreferentin.

REGENSBURG. Nach Ansicht von Dr. Hans-Jürgen Ahrens haben die Donauanlieger sehr konkret gezeigt, dass es zum Thema Ersatzbrücke mit der Bürgertrasse eine realisierbare Lösung gibt, die den formulierten Anforderungen genügt. Der Vorsitzende des Vereins Donauanlieger reagiert damit auf Aussagen von Planungsreferentin Christine Schimpfermann, die diesen Vorschlag wegen der angeblich schlechten Anbindung der Altstadt kritisiert hatte. Sie monierte unter anderem, dass die Buslinie 4 die Fahrgäste geradewegs an der Altstadt vorbei transportiere.

„Das ist schlicht falsch!“, schreibt Ahrens jetzt in seiner Stellungnahme. Nach den im Rahmen der „Bürgertrasse“ vorgeschlagenen Linienführungen soll die Linie 4 seinen Angaben zufolge aus nördli-

cher Richtung kommend über Thundorferstraße, Fischmarkt zum Arnulfplatz fahren, so wie es derzeit auch der Fall sei. Die Linie 12 erreiche ebenfalls den Arnulfplatz auf dem direkten Weg über die Pfaffensteiner-Brücke und damit auf einer kürzeren Strecke als je zuvor. Die Buslinien 13 und 17 würden nach Auskunft von Ahrens bei der „Bürgertrasse“ am Ernst-Reuter-Platz enden, mithin ebenfalls in der Altstadt. Gerade dieses Ziel erscheine angesichts des vermutlichen Standorts des RKK als sehr vorteilhaft, schreibt der Vorsitzende und fügt hinzu: „Gelegentlich wird aber so getan, als läge der Ernst-Reuter-Platz als Busziel irgendwo östlich von Novosibirsk.“

(mz)

Mittelbayerische Zeitung vom 16. Oktober 2008

Klare Mehrheit für ÖPNV-Brücke über die Donau

PLANUNGSAUSSCHUSS Die SPD sprach sich für die Westtrasse aus, die CSU ist völlig offen, die meisten Parteien wollen auf keinen Fall den Grieser Spitz zerstören.

VON CLAUDIA BÖKEN,MZ

REGENSBURG. Engagiert und ausdauernd diskutierten die Stadträte am Dienstag bis weit in den Abend hinein darüber, wie der Stadtnorden und die nördlichen Landkreisgemeinden in Zukunft an die Altstadt angebunden werden können. Der „Strohalm“ der Brückengegner, so nannte Oberbürgermeister Hans Schaidinger die Hoffnung mancher, die Steinerne Brücke könne so saniert werden, dass sie wieder bustauglich wird, entpuppte sich schnell als unreal. Die denkmalgerechte Sanierung, der alle Stadträte zustimmten, macht die Steinerne Brücke auf alle Zeiten zu einem Donauübergang für Fußgänger und Radler. Das befürwortete auch Landrat Herbert Mirbeth, der allerdings den zeitlichen Ablauf kritisierte: Vor der Totalsperrung hätte man eine Alternative schaffen müssen.

Fraktionsvorsitzender Norbert Hartl stellte klar, dass die SPD die Westtrasse bevorzuge, weil diese die Verkehrsproblematik an der Oswaldkirche löse und auch den Eisernen Steg beseitige. Ein Bustunnel komme für seine Fraktion nicht infrage, weil der die Landschaft am Grieser Spitz stärker zerstöre als eine östliche Brückenvariante. Auch von einer zehn Millionen Euro teuren Ersatzlösung, die kaum Verbesserungen für Busfahrgäste bringe, wolle seine Fraktion nichts wissen. Bei der geplanten Bürger-Infoveranstaltung sollten auch die Landkreisbürger mitreden können.

„Es ist erfreulich, dass sich auch Landkreisbürger einbringen können, wenn es um einen Ersatz für die Steinerne Brücke geht. Schließlich sind von der Sperrung 17 000 Einwohner im Landkreis betroffen.“

LANDRAT HERBERT MIRBETH

CSU-Sprecher Herbert Schlegl stimmt Hartl in weiten Teilen zu: Die Altstadt als europäisches Juwel müsse erreichbar bleiben – nicht nur Geschäfte und Sehenswürdigkeiten, sondern auch die Arbeits-

plätze. Anders als die SPD priorisiere die CSU keine der beiden Trassenvarianten.

Eva Schmid von der ÖDP war noch nicht von der Notwendigkeit einer neuen Brücke überzeugt: Sie wollte weitere Liniennetz-Alternativen untersucht haben. Statt der Anruf-Sammeltaxis, die Stadtamhof bis zur Fertigstellung der Protzenweiher-Brücke mit der Altstadt verbinden sollen, schlug sie Minibusse mit festen Haltestellen vor, deshalb lehnte sie den Verwaltungsvorschlag ab.

Für die Grünen fand deren Fraktionschef Jürgen Mistol zwar plausibel, dass eine altstadtnahe Donauquerung benötigt wird, lehnte den Verwaltungsvorschlag aber trotzdem ab, weil mögliche Auswirkungen einer Stadtbahn auf das Gesamtverkehrsgefüge nicht untersucht worden sind. Einem Brückenwettbewerb konnte er nicht zustimmen, weil seine Fraktion den Grieser Spitz auf keinen Fall beeinträchtigen möchte. Zum Ergebnis des Wettbewerbs regte er ein Ratsbegehren an.

Für die FDP outete sich Gabriele Opitz zwar als Brücken-Liebhaberin, lehnte einen neuen Donauübergang aber wegen der Befürchtung ab, er könne eines Tages auch für den Individualverkehr geöffnet werden. Gegen den Wettbewerb stimmte sie, weil West- und Ostvariante versammelt sind.

Richard Spieß von der Linken kritisierte, dass bei der Untersuchung der Linien-Alternativen die Autobahnbrücke nicht einbezogen wurde. Dem Brückenwettbewerb stimmte er nicht zu, weil er vehement gegen eine Brücke über den Gries sei.

Für die Freien Wähler trug Günther Riepl die Notwendigkeit eines altstadtnahen Donauübergangs durchaus mit. Den Wettbewerb für eine Brückentrasse lehnte er dagegen ab. Er beharrt auf der von ihm seit Jahren favorisierten Tunnellösung, und kündigte eine eigene Machbarkeitsstudie an. CSB und Ausschussgemeinschaft stimmten mit der Großen Koalition dem Vorschlag der Verwaltung zu, einen Brückenwettbewerb vorzubereiten.

Regensburg Digital vom 18. Oktober 2008

Prüfung: Grieser Brücke bedroht Vogel des Jahres/ Drohen regensburg-digital „rechtliche Schritte“?

Von *Stefan Aigner*

In seiner Sitzung am Dienstag hat der Planungsausschuss des Stadtrats Vorbereitungen für einen Ersatzbrücken-Wettbewerb auf den Weg gebracht. Damit bleiben West- und Osttrasse weiter als potentielle Standorte einer neuen Brücke im Rennen. Aus diesem aktuellen Anlass veröffentlichen wir an dieser Stelle erneut Auszüge eines Berichts, der bereits am 13. August bei regensburg-digital erschienen ist. Seit Mai liegt der Stadtverwaltung eine artenschutzrechtliche Prüfung für den Fall eines Brückenbaus über den Grieser Spitz vor, die auch unserer Redaktion zugespielt wurde. Mittlerweile wurden uns „rechtliche Schritte“ aufgrund dieser Veröffentlichung angedroht.

Im Folgenden der Auszug aus unserem Bericht vom 13. August. Lesen Sie, so lange Sie es noch dürfen.

Diese Einschätzung belegt auch ein externes Gutachten, das die 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.

Ergebnis: 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.

Nachsatz: Teile der SPD, unter anderem der Ortsverband Altstadt, haben sich mittlerweile dezidiert für die Westtrasse (in der Nähe des Eisernen Stegs, der dann abgerissen werden soll) ausgesprochen. Den Wettbewerbsvorbereitungen für eine mögliche Ersatztrasse über den Gries hat die SPD dennoch zugestimmt.

Ödp-Stadträtin Eva Schmid hat die Abstimmung über beide Brücken in einer Verwaltungsvorlage mittlerweile scharf kritisiert und verweist unter anderem auf die unnötigen zusätzlichen Kosten, die durch Planungen für eine Osttrasse entstehen. „Mit dieser Entscheidung bewirkt die SPD nicht nur, dass die Verwaltung und die sich beteiligenden Architekturbüros unnötige Arbeit leisten müssen sondern auch, dass die Bürgerinnen und Bürger zu einem Bürgerbegehren gegen eine Ersatztrasse am Grieser Spitz genötigt werden.“, meint die stellvertretende Fraktionsvorsitzende der ödp. Eine solche Situation habe man beim letzten Bürgerentscheid zur Stadthalle in ähnlicher Weise schon gehabt und es sei nicht förderlich, so etwas erneut herbeizuführen.

Eine Diskussion über diesen bedenkenswerten Einwand gab es bislang nicht. Dafür wird unserer Redaktion, wie bereits erwähnt, (zum wiederholten Mal) mit rechtlichen Schritten gedroht.

Mittelbayerische Zeitung vom 18. Oktober 2008

Brücke – möglichst im Stadtwesten

INTERVIEW MIT LANDRAT HERBERT MIRBETH

Die Sperrung der Steinernen Brücke für den ÖPNV führte zeitweilig zu einer ernsten Verstimmung zwischen Stadt und Landkreis. Der Verwaltungsrat der landkreiseigenen Gesellschaft für den öffentlichen Personennahverkehr (GFN) beschloss sogar einstimmig die Einleitung einer rechtsaufsichtlichen Nachprüfung bei der Regierung der Oberpfalz. MZ-Redakteurin Claudia Böken unterhielt sich mit Landrat Herbert Mirbeth über die Beweggründe.

Herr Mirbeth, was hat Sie an der Brückensperrung so erbost?

Mirbeth: Ich habe nichts gegen die mittel- und langfristige Sperrung, ich bin der Meinung, das ist der richtige Schritt. Aber mir und den Bürgermeistern der betroffenen Gemeinden geht es um die zeitliche Abfolge. Seit dem Bürgerentscheid 1997, durch den die Brücke autofrei wurde, hat es immer geheißen, vor der Sanierung und damit der Sperrung, müsse eine Alternative vorhanden sein. Dafür gibt es drei entsprechende Stadtratsbeschlüsse. Der Stadtrat ist somit von seiner eigenen Position abgerückt. Die Steinernen Brücke ist das Rückgrat des ÖPNV in die Altstadt. Wie kann man dieses Rückgrat ohne Not brechen? Die Sperrung im Sommer war aus unserer Sicht ermessensfehlerhaft. Es gab keine rechtliche Verpflichtung für diesen Schritt. Die technischen Erkenntnisse waren keine anderen als bei der Brückenhauptprüfung 2005. Der Unfall in der Neuhauskurve, der der Auslöser für die Sperrung war, ist ein Teil des täglichen Lebensrisikos. Wegen dieses Ermessensfehlers muss die Stadt nun für die Folgen der verfrühten Sperrung aufkommen. Da geht es immerhin pro Jahr um rund 715 000 Euro Mehrkosten für den ÖPNV. Dafür kann man den Partner Landkreis nicht mit in die Verantwortung nehmen.

Sind Sie der Meinung, die Sperrung sollte rückgängig gemacht werden?

Die Sperrung hätte nicht erfolgen dürfen und müssen. Sie könnte also jederzeit aufgehoben werden. Natürlich erfordert es viel Kraft, einmal geschaffene Fakten wieder rückgängig zu machen. Die Entscheidung von 2005, die Busse nur noch mit Schrittgeschwindigkeit über die Steinernen Brücke fahren zu lassen, war richtig, sie diente der Vorbeugung. Mit der Totalsperrung versucht man aber jetzt, ein allgegenwärtiges Lebensrisiko wie den Herzinfarkt eines Busfahrers auszuschließen. Wollte man dies überall tun, müsste man viele Brücken und Straßen sperren.

Eine ÖPNV-Alternative für die Steinernen Brücke kann aber dauern.

Es wird noch Jahre dauern, steht zu befürchten. Aber ich freue mich und bin dankbar dafür, dass am Dienstag im Stadtplanungsausschuss der gemeinsame Wille spürbar war, es schnell zu schaffen.

Sie haben ja klar die Westtrasse favorisiert. Was, wenn die Regensburger Bevölkerung gar keine Brücke will?

Wir haben ein fast elementares Interesse daran, dass diese Verbindung in die Altstadt kommt - möglichst im Stadtwesten. Den Regensburgern sollte klar sein, dass es auch in ihrem Interesse ist, dass die Menschen aus dem Landkreis auf kurzen Wegen in die Stadt kommen können. Sie kommen schließlich, um die Stadt zu beleben, um hier zu arbeiten und hier ihr Geld auszugeben. Eine altstadtnahe Brücke im Westen ist dafür unverzichtbar.

SPD ist für die Westtrasse

BRÜCKE Altstadt-Verband fasste einstimmigen Beschluss

REGENSBURG. Der SPD-Ortsverein Altstadt sprach sich bei seiner jüngsten Versammlung einstimmig dafür aus, als Alternative zur Steinernen Brücke für den ÖPNV die Westtrasse weiter zu verfolgen. Die Mitglieder fassten den Beschluss ohne Enthaltungen.

Der Ortsvereinsvorsitzende und Stadtrat Professor Dr. Tonio Walter verwies auf die umfassende Beschäftigung mit dem Thema. Die Mitglieder befassten sich auf einer internen Informationsveranstaltung im September mit sämtlichen Alternativen, ein-

schließlich Tunnel und völligem Verzicht auf eine neue altstadtnahe Trasse. Der Ortsverein habe „auf breiter demokratischer Basis seinen politischen Willen gebildet“. Den Ausschlag gab laut Walter die Überzeugung, dass der ÖPNV eine Alternative zur Steinernen brauche und dass eine neue Brücke am

Grieser Spitz zu viel Natur zerstören würde. „Einen Tunnel betrachten wir nicht als realistische Alternative“, wegen der Kosten und weil die langen hochwassersicheren Rampen städtebaulich kaum vertretbar wären. (mz)

Sammeltaxis fahren en ab Montag

VERKEHR Stadtamhofer können aufatmen: Bequem und kostengünstig in die Altstadt

REGENSBURG. Stadtamhofer, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, können ab Montag bequem und kostengünstig in die Altstadt: Auf Initiative von Oberbürgermeister Hans Schaidinger verkehren Taxis.

Regensburger Anruf-Sammeltaxis (RAST) gibt es bereits in Großprüfening und Irl. Das Stadtamhofer RAST startet an der Haltestelle „Stadtamhof“ in der Hauptstraße, fährt über Oberpfalzbrücke und Frankenstraße das DEZ (Westeingang) an und weiter über die Nibelungenbrücke entweder die Donauparallele entlang zum Arnulfsplatz oder über den Dachauplatz zum Ernst-Reuter-Platz (Maxstraße).

Wo eine Haltemöglichkeit besteht, können Gäste aussteigen. Wer Richtung Stadtamhof fahren will, kann an allen Haltestellen, die auf den Routen liegen, einsteigen, um direkt bis zur gewünschten Adresse in Stadtamhof chauffiert zu werden. Die Taxis fahren zwischen 6 und 24 Uhr zu jeder vollen Stunde ab Stadtamhof – allerdings nur dann, wenn spätestens eine Stunde zuvor ein Anruf unter (09 41) 5 67 66 66 erfolgt. Rückfahrt ist je 20 Minuten nach der vollen Stunde.

Mit einer RW-Zeitkarte oder einer Freifahrtberechtigung für Schwerbehinderte kostet das RAST pro Fahrt nur den Komfort-Zuschlag von 2,30 Euro. Alle anderen Fahrgäste zahlen pro Fahrt drei Euro. (mz)