

Regensburg Digital vom 7. Oktober 2008

Protzenweiherbrücke: Kein Provisorium!

Von *Stefan Aigner*

Für Mittwochmittag hat Oberbürgermeister Hans Schaidinger zur Pressekonferenz geladen. Es geht um die Protzenweiherbrücke. Wer allerdings auf raschen Ersatz für die zerstörte Brücke gehofft hat, wird enttäuscht sein. Ein Provisorium scheint – so viel ist bereits durchgesickert – vom Tisch zu sein. Der Bund und die Stadt Regensburg waren bereits über die Kostenteilung handelseinig geworden, ebenso war man sich über die Bauweise im Klaren. Mit 1,1 Millionen Euro war der Bau eines Provisoriums veranschlagt worden. 600.000 Euro sollte die Stadt Regensburg übernehmen. „Wir haben ein Ergebnis“, hatte der OB hoffnungsstiftend verkündet. Dieses Ergebnis scheint nun Makulatur zu sein. Offenbar ist der Stadt eine Übergangslösung zu teuer, solange kein Ersatz für die Steinerne Brücke vorhanden ist. Und die Überlegungen der Verwaltung, Busse über den Grieser Steg fahren zu lassen, wurden – für viele wenig überraschend – mittlerweile wieder verworfen.

Die Stadthofer werden also auf den Neubau der Protzenweiherbrücke warten müssen.

Fraglich ist zudem auch, ob sich in punkto Ersatztrasse bereits eine Lösung abzeichnet. Zwar steht das Thema kommende Woche auf der Tagesordnung des Planungsausschusses. Eine Entscheidung für Ost-, West- oder Bürgertrasse wird dabei allerdings nicht erwartet. Zur Diskussion stehen in jedem Fall die Untersuchungen der Verwaltung zur Riepl'sche Tunnellösung. SPD-Fraktionschef Norbert Hartl, als Mitglied der Koalition mit einem Informationsvorsprung gesegnet, hatte allerdings im Rahmen einer Veranstaltung des Bürgervereins Regensburg Nord schon anklingen lassen, dass ein Tunnel als nicht machbar erachtet wird.

Wie es nun in der Stadthofer Brückenfrage weiter geht, dürfte Mittwochmittag bei der kurzfristig anberaumten Pressekonferenz zu erfahren sein.

Regensburg Digital vom 8. Oktober 2008

Provisorium geplatzt! Protzenweiherbrücke Mitte 2011

Von *Stefan Aigner*

Sichtlich um Erklärung bemüht war Oberbürgermeister Hans Schaidinger bei einer kurzfristig anberaumten Pressekonferenz am Mittwochmittag. Wie bereits von *regensburg-digital* berichtet, wird es kein Provisorium für die im März zerstörte Protzenweiherbrücke geben. Hintergrund dieser Entscheidung ist, dass eine Bustrasse über den Grieser Steg von der Verwaltung nun endgültig als nicht machbar beurteilt wird. Vor allem aus Sicherheitsgründen.

„Ohne Verbesserung für den ÖPNV scheint mir ein Provisorium nicht sinnvoll“, so Schaidinger. Busverkehr, der nur nach Stadtamhof, aber von dort nicht Richtung Altstadt weitergeführt werden kann, sei für die meisten Fahrgäste unattraktiv. „Davon hätten nur die Stadtamhofer etwas.“ Auto- und Radfahrer müssten aufgrund der Einspurigkeit eines Provisoriums zudem lange Wartezeiten an Ampeln in Kauf nehmen. Das rechtfertige keine Ausgabe von „600.000 Euro plus X“ (Schaidinger).

Ausführlich rechtfertigte der Oberbürgermeister die (nochmaligen) Untersuchungen der Verwaltung, Busse über den Grieser Steg und durch die Andreasstraße fahren zu lassen. Bereits 2005, im Zuge der Ersatztrassen-Planungen für die Steinerne Brücke, war eine solche Variante untersucht und relativ bald verworfen worden. Allerdings sei die Trassenführung laut Planungsreferentin Christine Schimpfermann seinerzeit nur „in Augenschein genommen, aber nicht komplett durchdacht“ worden. Man habe sich damals relativ rasch auf die Trasse über den Grieser Spitz konzentriert.

Die Busführung durch die Andreasstraße sei lange Zeit ein Favorit des RVV gewesen, so wiederum die Rechtfertigung des OB. Es existiere eine neunseitige Broschüre, mit der die Regensburger Verkehrsbetriebe untermauert hätten, dass eine solche Trasse machbar sei. Schaidinger: „Wenn da vorher Bürger gesagt haben, es sei klar, dass durch die Andreasstraße keine Busse fahren können, dann stimmt das nicht. So klar war das nicht.“ Klar ist es aber nun.

Nach Fahrversuchen, die von Verkehrsbetrieben und Polizei vergangenen Mittwoch durchgeführt wurden, steht fest: Die Andreasstraße ist zu eng für Busse. Das bedeutet auch das Aus für ein Protzenweiher-Provisorium. Kommende Woche wird dem Planungsausschuss der Stadt Regensburg unter anderem ein entsprechender Vorschlag der Verwaltung zur Beschlussfassung vorgelegt.

Wie geht es ansonsten weiter?

Für Stadtamhof soll ab kommender Woche ein Sammeltaxi-Service eingerichtet werden. Die Kosten für eine Fahrt von Stadtamhof in die Altstadt liegen dabei circa um drei Euro höher als für eine Busfahrt. Bis eine neue Brücke kommt, müssen sich die Stadtamhofer noch etwas gedulden. Der Leiter des städtischen Tiefbauamtes, Alfons Swaczyna, rechnet mit Fertigstellung einer neu gebauten Protzenweiherbrücke Mitte 2011.

Eine Lösung scheint sich – das klang durch – auch in Sachen Steinerner-Ersatz nicht abzuzeichnen. Auch dieses Thema steht nächste Woche auf der Tagesordnung des Planungsausschusses. Offenbar sind erneut weitere Untersuchungen notwendig. Der OB nutze die Pressekonferenz vorab als Gelegenheit, um – mit zum Teil falschen Behauptungen („vier Linien über die Nibelungenbrücke“) – die vom Verein Donauanlieger favorisierte Bürgertrasse als unrealistisch darzustellen. Damit dürfte das Urteil der Verwaltung über diesen Vorschlag ebenso klar sein wie für die Riepl'sche Tunnellösung. Beides wird nicht weiterverfolgt.

Nachdem bereits seit Mai ein artenschutzrechtliches Gutachten vorliegt, das erhebliche Bedenken in punkto Osttrasse enthält, scheinen damit alle Zeichen für eine Busbrücke im Westen – in der Nähe des Eisernen Stegs – zu sprechen.

Neuer Brücken-Hammer: Kein Provisorium kommt

Weil Andreasstraße nicht geht, lohnt sich Protzenweiher nicht

Von Rainer Wendl

Am heutigen Mittwochmittag bitten OB Hans Schaidinger und Planungsreferentin Christine Schimpfermann zu einer Pressekonferenz ins Alte Rathaus. Sie wollen dabei über den aktuellen Stand zum Bau eines Provisoriums für die zerstörte Protzenweiherbrücke und über die Bus-tauglichkeit der Trasse Andreasstraße - Grieser Steg -Proskestraße berichten.

Nach Wochenblatt-Informationen werden die Neuigkeiten brisant sein: Definitiv vom Tisch ist die Ertüchtigung des Grieser Stegs und die dazugehörige Linienführung von der Andreas- zur Proskestraße. Bei Fahrversuchen im Bus-Betriebshof hat der RVV nämlich die Gegebenheiten in der Andreasstraße simuliert – und dabei hat sich herausgestellt, dass die dortigen Kurven von Bussen nicht bewältigt werden können. Zu allem Überfluss waren die Kosten dieser Übergangslösung längst aus dem Ruder gelaufen; zuletzt wurde allein der Preis für die Ertüchtigung des Grieser Stegs auf eine Million Euro taxiert. Das Ausscheiden dieser Streckenführung hat Folgen: „Wenn die provisorische Lösung über den Grieser Steg nicht möglich ist, ist auch das Provisorium bei der Protzenweiherbrücke wirtschaftlich nicht mehr zu rechtfertigen“, hatte es schon vor der Durchführung des gescheiterten Fahrversuchs geheißen.

Ersatzbrücken nächste Woche Ausschuss-Thema

Genau dieser Fall ist nun eingetreten: Weil die Busse nun lediglich eine (Zeit raubende) Schleife über Stadtamhof drehen und nicht gleich weiter zum Unteren Wöhrd fahren könnten, steht das Protzenweiher-Provisorium vor dem Aus. Selbst wenn der Bund vereinbarungsgemäß die Hälfte der geschätzten Kosten von 1,1 Millionen Euro übernimmt, ist die notwendige Investition angesichts des nicht mehr vorhandenen Vorteils viel zu hoch und damit kaum mehr vertretbar.

Um Stadtamhof trotzdem wieder an den ÖPNV anzuschließen, wird derzeit die Möglichkeit der Einrichtung eines Sammeltaxi-Services geprüft. Trösten können sich die abgeschnittenen Insulaner zudem mit der Aussicht, dass der Neubau der Protzenweiherbrücke ohne „störendes“ Provisorium schneller voran gehen dürfte.

Die Lösung der (Bus-)Brückenproblematik rund um die Donauinseln ist auch kommende Woche wieder mal Thema im Planungsausschuss. Die Tunnel-Lösung dürfte in dieser Sitzung aufgrund der hohen Kosten ihren endgültigen Abgang erleben, bei der nun von der Verwaltung geprüften „Bürgertrasse“ dürfte der Kritikpunkt „mangelnde Anbindung der Altstadt“ heißen. Bleiben die Ersatzbrücken-Trassen West und Ost, die wohl weiterhin intensiv auf ihre Realisierbarkeit geprüft werden. Der Koalitionsvertrag von CSU und SPD sieht zudem eine Bürger-Information zu diesem Projekt vor.

Bus kriegt in der Andreasstraße Kurve nicht

ÖPNV Anruf-Sammeltaxis sollen während der brückenlosen Zeit die Stadtamhofer in die Altstadt bringen

VON CLAUDIA BÖKEN, MZ

REGENSBURG. „Es geht nicht.“ Gerne sagt Oberbürgermeister Hans Schaidinger diese Worte nicht. Aber die Trasse, auf der Busse über die provisorische Protzenweiherbrücke nach Stadtamhof und von dort über die Andreasstraße und den ertüchtigten Grieser Steg zur Eisernen Brücke fahren sollten, ist nicht realisierbar. Die beiden Brücken wären nicht das Problem, es ist die Ecke des Andreasstadels. Dort ist es eng für Busse – zu eng, um der Sicherheit Genüge zu tun.

Alle Hürden schienen beseitigt, erläuterte Schaidinger gestern bei einer Pressekonferenz. Für das Provisorium Protzenweiherbrücke hatte man sich – Dank einer Intervention von SPD-Fraktionschef Norbert Hartl beim Bundesverkehrsministerium – geeinigt: Von den 1,1 Millionen Euro hätte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes 500 000 Euro übernommen. Den städtischen Anteil von 600 000 Euro hätte man größtenteils aus Einsparungen des ÖPNV, den der Umweg über die Nibelungenbrücke 400 000 Euro kostet, finanziert. Weil sich die Ausgabe nur gelohnt hätte, wenn die Buslinien von Stadtamhof weiter in die Altstadt geführt worden wären, kam als einzige Lösung die Ertüchtigung des Grieser Stegs infrage.

Für Busse schien diese Trasse akzeptabel. Der OB berief sich gestern auf eine neunseitige Broschüre der Verkehrsbetriebe, die das belegte. Die Verwaltung wollte allerdings die Probe aufs Exempel machen: Planungsreferentin Christine Schimpfermann ließ dafür im Betriebshof der Verkehrsbetriebe ein 1:1-Modell der örtlichen Gegebenheiten aufbauen, wo in Zusammenarbeit mit RVB und Polizei am 1. Oktober Fahrversuche stattfanden. Dabei ging es auch um eine mögliche Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern in der Andreasstraße. Fazit: Die enge Kurve am Andreasstadel kann von Bussen nicht verkehrssicher bewältigt werden.

Jetzt soll – möglichst schon nächste Woche – ein Anruf-Sammeltaxi-Dienst eingerichtet werden, mit dem ältere und gehbehinderte Stadtamhofer komfortabel und zu erschwinglichen Preisen in die Altstadt und zurück gebracht werden. Über die Haltestellen und die Modalitäten soll durch Handzettel in den Geschäften informiert werden.

Der Neubau der Protzenweiherbrücke könnte – weil nun kein Provisorium erforderlich ist – übrigens schneller über die Bühne gehen: Mit der Planung, die auch der Unesco vorgelegt wird, und der Ausschreibung könnte die Brücke Ende 2011 stehen.

KOMMENTAR

Akzeptable Lösung

VON CLAUDIA BÖKEN, MZ

Stadtamhof kann nicht über den Grieser Steg von den ÖPNV-Bussen angefahren werden. Diese Nachricht wird manche Bürger und Geschäftsleute nicht gerade glücklich machen. Aber seien wir ehrlich: Eigentlich muss man der Verwaltung dankbar sein, dass sie sich nicht auf die Versicherung des RVB verließ, die Busse kämen an der Ecke des Andreasstadels vorbei.

Man stelle sich vor, was passiert wäre, wenn – womöglich bei Glatteis – der erste Busfahrer die Kurve nicht gekriegt hätte. Dann wäre diese Verbindung aus Sicherheitsgründen sofort wieder gekappt worden und das Geld für die Ertüchtigung des Grieser Stegs wäre in den Sand gesetzt.

Ein Anruf-Sammeltaxi für ältere und gehbehinderte Menschen ist eine akzeptable Lösung und für manche vielleicht komfortabler als der Bus.

Steinerne Brücke auch nach der Sanierung busfrei

GUTACHTEN Eine Instandsetzung nur für Fußgänger und Radfahrer erhält die historische Bausubstanz und ist erheblich kostengünstiger.

VON CLAUDIA BÖKEN, MZ

REGENSBURG. Jetzt ist es amtlich. Auch nach der 20 Millionen Euro teuren Generalsanierung wird die Steinerne Brücke für Autos und Busse gesperrt bleiben. Eine Sanierung, die die Brücke für Schwerverkehr tauglich macht, wäre zwar möglich, würde das mittelalterliche Wunderwerk aber in seiner Grundsubstanz verändern, erläuterte Planungs- und Baureferentin Christine Schimpfermann gestern in einem Gespräch mit der MZ.

„Eine für den Schwerverkehr taugliche Sanierung würde die Steinerne Brücke in ihrer Grundsubstanz verändern.“

PLANUNGSREFERENTIN CHRISTINE SCHIMPFERMANN

Die Stadt hatte extra ein externes Gutachten anfertigen lassen, mit dem sich der Stadtplanungsausschuss in seiner Sitzung am Dienstag befassen wird. Darin ist nebeneinandergestellt, welche Maßnahmen erforderlich sind, wenn die Brücke verkehrsfrei bleibt und wenn sie wieder von Bussen befahren werden soll. So müsste beim Brückenoberbau für Busse beispielsweise eine 30 Zentimeter dicke

Stahlbeton-Tragplatte aufgebracht werden, während Fußgänger und Radler mit einer 15 cm Betontragschicht ohne Stahlskelett auskommen. Die Brüstung müsste, um einem Busaufprall standzuhalten, aus 35 Zentimeter dickem Naturstein mit Stahleinbauten gefertigt werden. Für die Fußgänger-Variante reichen 20 cm Naturstein ohne Einbauten. Der Kostenunterschied zwischen beiden Varianten wird auf 25 Prozent geschätzt.

Das Gutachten schließt mit den Worten: „Der konstruktive Mehraufwand, der damit verbundene deutlich größere Verlust an Originalsubstanz des Baudenkmals, ein verändertes Erscheinungsbild, Mehrkosten und eine aller Voraussicht nach nicht zu erzielende nachhaltige Sanierung veranlassen uns zu der Empfehlung, auf eine Nutzung der Brücke durch Schwerlastverkehr künftig zu verzichten.“

Unterstützt werden die Gutachter des Büros für Baukonstruktionen in Karlsruhe auch vom Landesamt für Denkmalpflege, das mitgeteilt hat: „Eine denkmalgerechte Instandsetzung schließt eine spätere Nutzung durch den ÖPNV aus.“ Deshalb werde die Maßnahme nur gefördert, wenn die Belastung durch Busse dauerhaft ausgeschlossen bleibe.

War Sperrung rechters?

STEINERNE Landkreis lässt Regierung der Oberpfalz prüfen

REGENSBURG. Die Regierung der Oberpfalz soll prüfen, ob die Sperrung der Steinernen Brücke rechtmäßig war. Das hat die landkreiseigene Verkehrsgesellschaft GFN beschlossen. Deren Vorsitzender, Landrat Herbert Mirbeth, sagte der MZ: „Die überhastete Sperrung der Steinernen Brücke

aufgrund schon angeschimmelter technischer Erkenntnisse ist ein Ärgernis für den Landkreis.“

Unterdessen wurde bekannt, dass ab 10. November zwei Buslinien die Menschen aus dem nördlichen Umland über die Pfaffensteiner Brücke in die Stadt bringen werden.

Nun doch Ersatzbrücke?

BUSVERKEHR Manche hatten gehofft, der ÖPNV könnte nach der Sanierung wieder über die Steinerne.

STADTRAT Am Dienstag müssen die Weichen für eine endgültige Problemlösung gestellt werden.

REGENSBURG. Wie kann der ÖPNV künftig abgewickelt werden, wenn die Steinerne Brücke für immer busfrei bleibt? Seit Jahren wird über dieses Problem sachlich debattiert, aber auch heftig gestritten. Lösungsvorschläge gab es immer wieder: Die Untertunnelung der Donau für Busse wird von FW-Stadtrat Riepl propagiert. Die Donauanlieger haben eine „Bürgertrasse“ für den ÖPNV ausgearbeitet, durch die man ihrer Meinung nach auf eine weitere Donauquerung verzichten könnte. Auch die Verwaltung hat eine Liniennetz-Alternative ohne altstadtnahe Donauquerung untersucht.

All diese Themen hat Planungsreferentin Christine Schimpfermann mit ihren Mitarbeitern für kommenden Dienstag zur Sitzung des Stadtplanungsausschusses in vier Tagesordnungspunkte zusammengefasst. Dabei geht es um das nicht realisierbare Pro-

visorium über den Grieser Steg, um die Steinerne Brücke, die vorgezogen bereits ab Frühjahr 2009 denkmalgerecht saniert werden soll, um die Liniennetz-Alternative, aber auch um eine Ersatztrasse für die Steinerne.

Für diese neue Brücke, für die noch eine Ost- und eine Westvariante im Gespräch sind, möchte das Planungsreferat ein Wettbewerbsverfahren vorbereiten. Das Ziel: Bevor über den Bau und schon gar eine der beiden Trassen entschieden wird, soll ein zweistufiger Wettbewerb stattfinden, um unterschiedliche gestalterische Konzepte jeweils zu beiden Standorten visualisieren zu lassen. Vorab ist auch eine Bürgerinformation vorgesehen. Eine Zustimmung zur Wettbewerbs-Vorbereitung ist allerdings keine Zustimmung zu einer Brücke. *Claudia Böken, MZ*

Bürgertrasse

„Die Bürger haben sich viel Mühe gegeben“, findet Planungsreferentin Christine Schimpfermann. Allerdings berücksichtige der Vorschlag der Donauanlieger nicht, dass das Gros der Fahrgäste der Linie 13 und 17 als Fahrtziel die Altstadt oder den Arnulfplatz habe, um dort in andere Buslinie in Richtung Stadtwesten umzusteigen. Die vorgeschlagene Linieneinführung über die Landshuter/Luitpoldstraße zum Hauptbahnhof würde diesen Bedürfnissen nicht gerecht. Um in die Altstadt zu gelangen, müssten die Fahrgäste am Hauptbahnhof/Albertstraße umsteigen und dann den zusätzlichen Umweg über die D.-Martin-Luther-Straße in Kauf nehmen. Zwar könnte man eventuelle zwölf bis 15 Minuten Fahrtzeit einsparen, allerdings brächte die Umwegfahrt höhere Betriebskosten mit sich. Die Linie 4, die die meisten Fahrgäste befördere, würde diese geradewegs an der Altstadt vorbei transportieren, erläutert die Planungsreferentin.

Bustunnel

„Die Tunnelvarianten werden mangels Realisierungschancen nicht weiterverfolgt“, schlägt die Planungsreferentin den Stadträten vor. Bei der einspurigen „Riepl-Röhre“, die genau geprüft wurde, müsste

man sogar neue spurgeführte Busse kaufen. Das Konzept stamme aus den 70er- bzw. 80er-Jahren und sei mit den inzwischen exponentiell angestiegenen Sicherheitsanforderungen an Tunnelbauwerke nicht mehr vereinbar. *(bö)*

Liniennetz-Alternativen

Ein externes Gutachterbüro eruierte zunächst das Gesamtfahrgastaufkommen der Linien 4, 12, 13 und 17. Pro Tag werden 10 300 Fahrgäste befördert, 53 Prozent von ihnen wollen auf die andere Donauseite, 35 Prozent nannten als Fahrtziel oder -quelle die Altstadt. Wichtig für Planungsreferentin Christine Schimpfermann: Den Hauptanteil der Fahrgäste stellen nicht die Schüler (17 Prozent), sondern mit 25 Prozent Berufstätige. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass Maßnahmen zur Grundbeschleunigung der Frankenstraße, beispielsweise Verlegung und Neueinrichtung von Haltestellen rund 1,1 Millionen kosten würden. Dazu kämen rund 545 000 Euro betriebliche Mehrkosten durch zusätzliche Kilometerleistung und einen Mehrbedarf an Fahrzeugen. Trotz allem sagten sie eine Reduzierung der Fahrgastzahlen um 970 pro Tag – 285 000 im Jahr – voraus, was einen Einnahmeausfall von 170 000 Euro jährlich bringe. Infrastrukturmaßnahmen, wie eine

Vollbeschleunigung der Frankenstraße wurden auf über zehn Millionen veranschlagt. (bö)

Ersatzbrücke in zwei Variante Alternativen

Fähren, Seilbahnen (unsere Fotomontage), U-Bahn-Systeme und Pontonbrücken wurden als Problemlösung bereits vorgeschlagen und manche sogar ernsthaft geprüft. Für Planungsreferentin Christine Schimpfermann ist nach all den Untersuchungen klar: „Nibelungenbrücke und Steinernen Brücke sind als dauerhafte Alternativen ausgeschlossen. Uns bleiben nur noch die beiden Brückenvarianten, wenn wir den ÖPNV weiter stärken wollen.“ Übrigens haben sie und Oberbürgermeister Hans Schaidinger auch schon mit ICOMOS gesprochen, ob eine Brücke automatisch den Welterbe-Status gefährden würde. Die Antwort: „Plant erst einmal, dann schauen wir uns das Ergebnis an.“ Genau das soll jetzt geschehen, für die Vorbereitung eines Wettbewerbs möchte sie die Zustimmung des Stadtplanungsausschusses.

Eine Donauquerung, die eine Alternative zur Steinernen Brücke bietet, muss vorrangig den Belangen des ÖPNV gerecht werden. Mit Blick auf die allgemeine Brückensituation im Stadtgebiet sollte sie außer Bussen nur Einsatzfahrzeugen, sowie eventuell Taxen zur Verfügung stehen. Daneben selbstverständlich Fußgängern und Radlern. Zur Debatte stehen die westliche Variante als Ersatz für den Eisernen Steg, die die Donau vom Schopperplatz zur Brunneleite überspannen würde. Die Osttrasse sieht die Donauquerung zwischen Gries und Unterem Wöhrd vor. (bö)

Schulbusse dürfen über die Pfaffensteiner Brücke

VERKEHR Nach Monaten des Streits gibt es eine Lösung für das nördliche Umland von Regensburg: Zwei Buslinien werden ab 10. November über die A 93 geführt. Das spart viel Zeit.

VON JOSEF PÖLLMANN, MZ

REGENSBURG. Aufatmen bei zahlreichen Menschen, die täglich auf den Bus angewiesen sind: Die landkreiseigene Nahverkehrsgesellschaft GFN hat auf einer Verwaltungsratssitzung beschlossen, ab 10. November zusätzliche Busse der Linien 13 und 17 über die Pfaffensteiner Brücke zu fahren. Das soll für alle ÖPNV-Nutzer, die aus dem nördlichen Umland unter anderem zu Regensburger Schulen wollen, eine Zeitersparnis von 15 Minuten bringen.

„Wir wollen alles tun, um die Folgen der Brückensperrungen für die Bevölkerung abzumindern“, sagte Landrat Herbert Mirbeth der Mittelbayerischen Zeitung. „Mit dieser Sofortmaßnahme wollen wir vor allem für die Schüler morgens und mittags schnellstmöglich eine Entlastung schaffen.“ Zudem sollten die Zeiteinbußen, die Fahrgäste seit der Sperrung der Protzenweiherbrücke und der Steinernen Brücke hinnehmen mussten, reduziert werden, sagte Mirbeth, der zugleich Verwaltungsratsvorsitzender der GFN ist.

Den Vorschlag, je einen zusätzlichen Bus der Linien 13 und 17 morgens und einen Bus der Linie 17

mittags über die Pfaffensteiner Brücke zu führen, werde die GFN in die Sitzung des RW am kommenden Montag einbringen. Die neuen zusätzlichen Verbindungen ermöglichten eine Fahrzeitverkürzung von etwa einer Viertelstunde zu den Gymnasien, Krankenhäusern und der Fachhochschule im westlichen Bereich der Stadt.

„Durch den Einsatz der drei zusätzlichen Busse tun wir alles, um den Öffentlichen Personennahverkehr in diesem Bereich weiterhin attraktiv zu halten“, betonte der Landrat. Nach dem erklärten Aus für das Brücken-Provisorium über den Grieser Steg stehe die Stadt Regensburg noch mehr in der Pflicht, eine realistische und genehmigungsfähige Planung für eine altstadtnahe Ersatzbrücke über die Donau mit aller Kraft voranzutreiben.

Die Fahrgäste sollen nach Mirbeths Worten durch die weiteren Wegstrecken, die die Sperrung der Protzenweiherbrücke und der Steinernen Brücke mit sich bringen, nicht zusätzlich finanziell belastet werden. Eine Tarifierhöhung lehnte die GFN bei der Verwaltungsratssitzung ab.