

Regensburger Ersatzbrückenfrage – Warum, weshalb, quo vadis?

Vorgeschichte

Die Steinernen Brücke in Regensburg hat in ihrem langen Leben (fast 860 Jahre) gerade in ihren letzten 100 Jahren eine hohe Belastung durch einen Verkehr (Straßenbahn, LKW, Busse) erfahren, für den sie gar nicht gebaut worden war; ein Übriges hat die Sprengung einzelner Bögen in den letzten Kriegstagen und die nicht immer fachgerechte Reparatur gegen Ende der 60er Jahre bewirkt. Beides hat so heftige Spuren hinterlassen, dass eine baldige Sanierung dringend erforderlich ist, es wird eine Sanierungsdauer von mehreren Jahren geschätzt, während der die Brücke nicht für den Busverkehr zur Verfügung steht. Außerdem gibt es gewichtige Argumente, die Brücke nach der Bereits per Bürgerbegehren 1996 erzwungenen Sperrung für den allgemeinen Verkehr auch für Busse zu sperren, um eine Schädigung nach der Sanierung zu verhindern.

Da zur Zeit noch 4 Buslinien (davon eine Stadtbuslinie und drei Regionallinien) mit ca. 280 Fahrten pro Tag die Brücke nutzen und der RVV nicht von der aktuellen Linienführung abweichen will, wurde an die Stadt der Wunsch herangetragen, eine Ersatzbrücke nur für Busse und Fußgänger bauen zu lassen. Die Verwaltung legte dem Stadtrat im März 2003 Vorschläge für fünf verschiedene Ersatztrassen vor, wobei weder die Möglichkeiten einer Linienführung über die vorhandenen Brücken (Pfaffensteiner Brücke und Nibelungenbrücke mit ihren Busspuren nach dem Neubau 2003), noch die Variante eines Tunnels untersucht wurden, worauf die Prüfung dieser Varianten beschlossen wurde.

Im September 2004 legte die Verwaltung dem Stadtrat die Ergebnisse der Prüfung vor, wobei nur noch zwei der ursprünglich fünf Varianten verblieben – die Westtrasse zwischen Schopperplatz und Brunnleite und die Osttrasse zwischen Gries und Maffeistrasse. Die detaillierten Planungen ergaben Kostenschätzungen von 13 Mio EUR für die Westtrasse und 9 Mio EUR für die Osttrasse.

Die Bürger engagieren sich und machen Vorschläge

Im November 2004 schlossen sich engagierte Bürger zum Verein „*Donauanlieger e.V.*“ zusammen, um die Interessen der Bürger, Denkmalschutz und Naturschutz gegenüber den Interessen von RVV und den Altstadtkaufleuten zu vertreten, wie:

- Zerstörung von Natur, Donauauen und Donauinseln durch Betonbrücken
- Gefährdung von Kindern auf dem Schulweg und Beeinträchtigung von Spielplätzen
- Umweltbelastung (Lärm, Feinstaub, Abgase) für die Schuler der Gerhardingerschule
- Denkmalschutz des Altstadtensembles am Donauufer
- Gefährdung der Eintragung als UNESCO Weltkulturerbe

Der Verein *Donauanlieger e.V.* aber auch viele andere Bürger haben dann als Alternative zu den Ersatztrassen eine „Bürgertrasse“ entwickelt, deren Kern eine geschickte Linienführung der Buslinien bei Nutzung der vorhandenen Donauquerungen (Nibelungenbrücke, Pfaffensteiner Brücke) und schon vorhandener Busspuren und Busbeschleunigungsmaßnahmen ist.

Von Februar bis April 2005 wurde von der Stadt der Planungsdialog als Moderationsverfahren im Salzstadl veranstaltet, bei dem die Argumente der verschiedenen Seiten ausgetauscht wurden, ohne sich anzunähern. Gegen Ende des Moderationsverfahrens stimmte die überwiegende Mehrheit der Teilnehmer gegen die vorgelegten Ersatztrassenentwürfe.

Im April 2005 fand eine Bürgerversammlung in Stadthof statt, bei der ebenfalls mit einer großen Mehrheit für die Anträge der Bürger für Naturschutz, Denkmalschutz und gegen die Ersatztrassen votiert wurde.

Im Juni 2005 wurde das „**BürgerBündnis**“ „Nein zur Ersatztrasse über die Donauinseln“ gegründet, im dem ein breites Spektrum Regensburger Vereine zusammenarbeitet: ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club, Altstadtfreunde e.V., Arbeitskreis Kultur, Architekten- und Ingenieursverein Regensburg e.V., ARGE Fest im Fluss, Bund Naturschutz e.V., Donauanlieger e.V., Forum Regensburg, Historischer Verein für Oberpfalz und Regensburg, Pro Regensburg und Regensburger Eltern

Die Reaktionen der Stadt

Eine Behandlung sowohl der Ergebnisse des Moderationsverfahrens als auch der Bürgerversammlung Stadtamhof vom Frühjahr hat im Stadtrat bis heute NICHT stattgefunden. Genauso wenig fand die Arbeit der bisherigen Bürgerbeteiligungen (z.B. Zukunftswerkstätten, Runder Tisch Unterer Wöhrd, ...) Eingang in die Planung der Verwaltung.

Im Sommer 2005 sah es zeitweise so aus, als ob die Steinernen Brücke durch die weitergehende Belastung an einer Stelle auseinanderbrechen würde, was zu einer Sperrung geführt hätte. Daraufhin wurde der Straßenverkehr auf der Brücke auf eine Spur eingeengt (zunächst mit den noch im Bauhof eingelagerten sogenannten „Christa Meier Hütchen“, was in 70er zur ihrer Abwahl als Bürgermeisterin führte).

Im eilends einberufenen Ferienausschuss des Stadtrates wurde daher im August beschlossen, dass die Verwaltung neue Alternativen für eine provisorische Ersatzbrücke zwischen Gries und Unterer Wöhrd prüfen sollte, wobei diese Trassen teilweise einen erheblichen Eingriff (Abbruch von Nebengebäuden der Gerhardingerschule und Streckenführung durch die Schule und die ohnehin schon beengte Andreasstrasse) in Natur und Schulwege bedeuten. Es wurden bereits Messungen und Markierungen im Schulhof vorgenommen.

Im September 2005 wurde dann eine Klammer an der Steinernen Brücke angebracht, um das Auseinanderbrechen zu verhindern. Während der Montage war die Steinernen Brücke gesperrt und alle Busse wurden über die Nibelungenbrücke umgeleitet, da die Auffahrt zur Pfaffensteiner Brücke wegen Bauarbeiten ebenfalls gesperrt war. Von der Stadtverwaltung wurde diese Maßnahme fälschlicherweise als „Bürgertrasse“ titulierte, da entgegen der Vorschläge von Donauanlieger e.V. und Bürgerbündnis der gesamte Verkehr nur über die Nibelungenbrücke und die Wöhrdstraße geführt wurde. Zur Überraschung vieler Beteiligter führte selbst diese Umleitung nicht zu den erwarteten Staus und Verzögerungen, das Echo bei den von der Presse befragten Anwohner und Busnutzer war eher positiv.

Wie geht es nun weiter?

Erstaunlicherweise ruht das Thema von Seiten der Stadt seit dem Ferienausschuss im August. Die längst ausstehende Behandlung der Ergebnisse des Planungsdialogs und der Bürgerversammlung ist noch immer nicht erfolgt.

Es wäre zu hoffen, dass die Stadt und der RVV (an dem die Stadt Mehrheitseigner ist) sich doch noch dazu durchringen könnten, durch eine umfassendere Überplanung der Buslinienführung zu einer innovativen Lösung zu kommen, ohne erhebliche Steuermittel in eine reine Busbrücke zu investieren, die an anderer Stelle (Schule, Kinderbetreuung, soziale Initiativen usw.) dringend benötigt würden. Die einmalige Natur der Donauufer- und inseln könnte erhalten bleiben und die Eintragung von Regensburg in das Weltkulturerbe der UNESCO wäre nicht gefährdet.

Weitere Informationen:

Im Internet bei www.donauanlieger.de oder telefonisch bei Dr. Hans-Jürgen Ahrns unter Tel. 88228 oder Dr. Peter Morsbach, Tel. 0179-5983724 od. 09402-782125