

PlanungsDialog Steinerne Brücke
Regensburg

Auftaktveranstaltung
1. Arbeitssitzung
25./26. Februar 2005

Moderation:
Dr.-Ing. Christine Grüger
Dipl.-Soz. Ingegerd Schäuble



Auftaktveranstaltung am Freitagabend, 25. Februar 2005

Frau Schäuble und Frau Dr. Grüger vom Schäuble Institut für Sozialforschung begrüßen an diesem Abend ca. 200 Interessierte im Salzstadel zur Eröffnungsveranstaltung des Moderationsverfahrens „Ein Herz für die Steinerne Brücke“.

Zu Beginn wird die Regensburger Bürgerschaft über Ziele und Ablauf der Veranstaltungen unterrichtet. Frau Schäuble erläutert

- die Ergebnisoffenheit des Dialogs
- die dem PlanungsDialog zugrunde liegenden Gesprächsregeln
- die Aufgaben der Moderation
- die Chancen, Grenzen und Ziele des PlanungsDialogs und
- den weiteren Umgang mit den angestrebten bürgerschaftlichen Empfehlungen.

Ziel der Auftaktveranstaltung ist es, den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern die notwendigen fachlichen Informationen über die Steinerne Brücke als historisches Wahrzeichen und als bis heute wichtige Verbindung im Alltagsleben der Stadt zu vermitteln. Herr Werner, Leiter des Stadtplanungsamtes, beginnt mit Ausführungen dazu aus gesamtstädtischer Sicht. Er thematisiert die Bedeutung der Steinernen Brücke als Rückgrat der Stadt und zeigt die zentrale Lage der Brücke im Stadtgefüge anhand von Zeichnungen, Plänen und Daten auf. Darüber hinaus erläutert er den aktuellen Planungsanlass und beschreibt, wie der heutige Planungsstand mit zwei Trassenvarianten entwickelt worden ist. Er gibt an, dass der Planungsstand in der weiteren bürgerschaftlichen Diskussion aufgeweitet werden kann, wenn entsprechendes Interesse vorliegt. Um Brücken als markante städtische Gestaltungselemente zu kennzeichnen, die zu einer Verbesserung des Stadtraumes führen können, zeigt er auch andere Brückenbauwerke, neben der Eisernen Brücke in Regensburg die Neue Fussgänger-, Radfahrer- und Busbrücke Görlitz.

Im Anschluss an seinen Vortrag beginnt ein reger Austausch von unterschiedlichsten Statements der Bürgerschaft, wobei auch Verständnisfragen gestellt werden. Folgende Themenkomplexe werden dabei angesprochen:

- Notwendigkeit bzw. Verzichtbarkeit einer Ersatztrasse für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Erhaltung bzw. Beeinträchtigungen des Stadtbildes
- Berücksichtigung der in einer Zukunftswerkstatt formulierten Forderungen der Bürgerschaft zu den Variantenüberlegungen (vgl. im Anhang)
- Finanzierungsmöglichkeiten, Finanzierungszusagen durch Stadt und Land
- Berechnungsverfahren für Umwegefahrten (vgl. auch Kartenstichpunkte zum PlanungsDialog im Anhang).





Auf kritische Fragen zur Ergebnisoffenheit des PlanungsDialogs beschreiben die städtischen Vertreter nochmals das bisherige Planungsverfahren (Wettbewerb, Auswahl), Unterrichtung/Entscheidung im Stadtrat, Information der Bürgerschaft (auch durch die Presse schon im Jahr 2003) und nun die Eröffnung eines PlanungsDialogs, um die kontroversen bürgerschaftlichen Meinungsäußerungen in die Meinungsfindung mit einzubeziehen.

Im Anschluss erläutert Herr Prof. Dr. Greipl, Generalkonservator, Landesamt für Denkmalpflege, die Rolle des Denkmalschutzes als Fachbehörde: Sie bringt in die Diskussionen um die Steinerne Brücke fachliche Aspekte des Denkmalschutzes bei Sanierung und Erhalt der Brücke sowie bei der Variantenbewertung ein, ist jedoch nicht Genehmigungsbehörde und stellt somit lediglich einzelne Aspekte in das Abwägungsverfahren mit ein.

Die Bewertungskriterien aus denkmalpflegerischer Sicht umfassen:

- Integrationsgrad des Bauwerks in das Ensemble
- Auswirkungen des Bauwerks auf das Stadtbild
- Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen
- archäologische Reste im Baugrund
- mögliche Immissionsbeeinträchtigungen.

Für die Denkmalschutzbehörde hat die dauerhafte Entlastung der Brücke vom Busverkehr erste Priorität. Nach mehrmaligen Anfragen stellt Prof. Greipl fest, dass eine sofortige Sperrung der Brücke zu ihrem Schutz aus Sicht des Denkmalschutzes ideal wäre. Im weiteren Gespräch wird betont, dass die Westvariante aus Sicht des Denkmalschutzes einen grösseren Eingriff auf das Stadtbild zur Folge hätte als die geplante Ostvariante.

Bedeutung und Funktion des Eisernen Stegs werden vom Denkmalschutz anerkannt. Der Steg störe, da er den Blick auf die Steinerne Brücke freilasse, nicht. Herr Prof. Greipl erläutert auf Nachfrage den Begriff „Ensemble“ im Sinne des Denkmalschutzes: Ein Ensemble umfasst u.U. sowohl bedeutsame Gebäude, Einzeldenkmäler und Wasser wie auch Uferbereiche.

Nach einer kleinen Pause erläutert Herr Swaczyna vom Tiefbauamt der Stadt Regensburg die in langjährigen Untersuchungen festgestellten Bauschäden an der Brücke anhand vielfältiger Dokumente (vgl. auch Beschlussvorlage vom 1.4.2003). Er beschreibt, dass die späteren Sanierungskonzepte wesentlich von den Anforderungen an die zukünftige Nutzung/Belastung der Brücke bestimmt werden.

In Anschluss an seinen Vortrag wird die Frage diskutiert, ob eine behutsame denkmalverträgliche und nachhaltige Sanierung des Brückenbauwerks so möglich ist, dass anschliessend beispielsweise Kleinbusverkehr über die Steinerne Brücke (teilweise) wieder aufgenommen werden kann. Dabei treffen unterschiedliche Meinungen von anwesenden Fachleuten aufeinander. Ein Teilnehmer weist z.B. darauf hin, dass nach eigenen Statik-Berechnungen kleinere Busse nach der Sanierung durchaus wieder über die Brücke fahren können, ohne erneut Schä-





den zu verursachen. Andere bezweifeln dies. Ob es bei der Beurteilung der Verträglichkeit eines späteren Busverkehrs auch auf die Grösse der Busse und/oder die Dichte der Busfrequenz ankommt, wird unterschiedlich dargestellt. Über Zahl und Art der Einflussfaktoren gibt es unter den Teilnehmenden kein einheitliches Meinungsbild.

Verschiedene Teilnehmende interessieren sich für den Winterdienst auf der Steinernen Brücke, nachdem Salze für ihre derzeitige Sanierungsbedürftigkeit mitverantwortlich sind. Wird auch für Fuss- und Fahrradverkehr gesalzen? Was ist mit Notfahrten? Die städtischen Mitarbeiter versichern, dass die Sicherheitsbestimmungen für Notfahrten, Fahrrad- und Fussverkehre eingehalten werden können, ohne die Brücke zu schädigen. Diskutiert wird auch über den Taxiverkehr.

Weil viele Bürgerinnen und Bürger einen Brückenneubau auch mit Blick auf vorangegangene bürgerschaftliche Meinungsbekundungen ablehnen, kommt immer wieder die Frage nach einer „Nullvariante“ auf, wobei hinterfragt wird, was die Null in der Nullvariante bezeichnet. Soll alles so bleiben, wie es derzeit ist, also Null Veränderung? Sollen Busse auf der Steinernen Brücke ausgeschlossen werden, also Null Busse? Soll nur ein Brückenneubau ausgeschlossen werden, also Null Brücke?

Für Herrn Werner, Stadtplanungsamt, bedeutet Nullvariante, dass die Busse, die jetzt über die Steinernen Brücke fahren, auf bestehende andere Trassen (z.B. Nibelungenbrücke) verlegt werden. Der RVV hat bezüglich dieser planerischen Vorüberlegungen im Auftrag der Stadt die Auswirkungen einer solchen Verlegung auf den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) untersucht. Berechnet wurden Umwegefahrten, Verluste an Fahrgästen und zusätzliche Betriebskosten, um die Wirtschaftlichkeit einer solchen Lösung abzuschätzen. Seine Ausführungen werden weiter unten noch genauer dargestellt.

Herr Dr. Wanderwitz, Kultur- und Fremdenverkehrsamt der Stadt Regensburg, wirft in seinem Vortrag, den Blick auf die Steinernen Brücke als Attraktion für Besucherinnen und Besucher von Regensburg. Laut Umfragen besucht fast niemand Regensburg, ohne auf die Steinernen Brücke zu gehen. Als Publikumsmagnet spielt dieses Bauwerk neben dem Dom eine herausragende Rolle – ist in jedem Fall als Denkmal zu schützen und zu erhalten. Eine intensivere Diskussion seiner Sichtweisen ist angesichts der fortgeschrittenen Stunde nicht möglich, wird aber auf einen spätern Zeitpunkt im PlanungsDialog verschoben.

Die Zeit reichte ohnehin nicht aus, um die vielen Detailfragen und Anregungen aus dem Teilnehmendenkreis noch am Auftaktabend ausführlich anzuhören, deshalb bat Frau Schäuble um zahlreiche Teilnahme an der ersten Arbeitssitzung im Rahmen des Moderationsverfahrens. Hier sollte der Fragen- und Gesprächsbedarf der Bürgerschaft zu einzelnen überschaubaren Arbeitspaketen geschnürt werden, in denen die wesentlichen Themenkomplexe vertiefend bearbeitet werden können.





1. Arbeitssitzung am Samstag, 26.2.2005, 10.00 Uhr – 16.00 Uhr

Frau Schäuble beginnt die 1. Arbeitssitzung im PlanungsDialog Steinerne Brücke mit einem Rückblick auf die Auftaktveranstaltung am Vorabend und erläutert Vorgehen und Ablauf des Tages. Zu Beginn stellt sie die städtischen Fachleute vor, die als Informationsgebende anwesend sind und ihr Wissen bei Bedarf in den PlanungsDialog einbringen.

Frau Dr. Grüger stellt auch für neu Hinzugekommenen die am Vorabend gesammelten Fragen und Anmerkungen themenfeldbezogen vor.

Herr Weinhold, Leiter des Tiefbauamtes, eröffnet den Dialog mit fachlichen Ausführungen aus Planungssicht zur Notwendigkeit einer Ersatztrasse nach Sperrung der Steinernen Brücke. Er beschreibt die Ziele der Stadt, die den ÖPNV und die Altstadt stärken will.

In der nachfolgenden Diskussion werden aus dem Publikum unterschiedliche Sichtweisen formuliert und verschiedentlich Verständnisfragen gestellt. Dabei signalisieren einzelne aus dem Publikum des öfteren auch grosses Verständnis für die potentiellen AnwohnerInnen einer Ersatztrasse/Ersatzverkehrsführung und die befürchteten Belastungen. Einige Wortmeldungen verweisen ergänzend auch auf Gemeinwohlinteressen, die sie in einer hinreichend dichten ÖPNV-Versorgung (Notwendigkeit der direkten und schnellstmöglichen Anbindung der BewohnerInnen des Stadtnordens) sehen, aber auch in förderlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Altstadt (Einzelhandelsaspekte, Arbeitsplätze, Tourismus, wirtschaftliche Bedeutung). Es wird von mehreren betont, dass eine Brücke, insbesondere für eine Stadt am Fluss, etwas Positives darstellt und unmittelbarer Bestandteil dieser Lage am Fluss ist. Diese Voten gehen dahin, Ersatzverkehre nicht über die Nibelungenbrücke, sondern eher eine neue Trasse zu führen.

Ob überhaupt und in welcher Reichweite Partikularinteressen im Kreis geltend gemacht werden dürfen, beantwortet Frau Schäuble mit dem Hinweis auf die Offenheit des PlanungsDialogs für alle Anliegen. Sie ermuntert die Beteiligten, auch persönliche und individuelle Wünsche und Befürchtungen zu benennen, damit diese zusammen mit anderen Interessenslagen (Gemeinwohl-, gruppenspezifische Interessen) behandelt werden können. Der PlanungsDialog wird durchgeführt, um eben diese komplexen Interessen und Anliegen in einer Gesamtschau zu bearbeiten und den möglichen gemeinsamen Nenner herauszufinden.

Zur Strukturierung der weiteren Diskussion zeigt das Moderationsteam die von den Teilnehmenden bislang benannten Querungsmöglichkeiten über die Steinerne Brücke auf:





Reine Nullvariante:	Es bleibt wie es ist! Keine Sanierung der Steinerne Brücke! Keine Änderung der Verkehrsführungen
Sanieren + Wiederbefahren	Brücke erhalten, sanieren + anschliessend Busverkehre über die Steinerne Brücke (teilweise) wieder zulassen!
Sanieren + Sperren	Brücke erhalten, sanieren und danach für den Busverkehr ganz sperren! Evtl. Notfahrten zulassen.
Verlagerung der Busse	auf das bestehende Verkehrsnetz
Ersatztrassen für die Busse	• Westvariante • Ostvariante • Bürgertrasse • Tunnel * Städtische Tunnelvariante * Riepl-Vorschlag

Die Diskussion der von den Teilnehmenden aufgezeigten Alternativen verläuft sehr komplex und aufwendig. Die Teilnehmenden sind sich aber schon nach kurzem darin einig, dass das Wahrzeichen der Stadt Regensburg, die Steinerne Brücke, gerettet werden muss, und stimmen zukünftigen Sanierungsarbeiten zu.

Vertreter des Landesamtes für Denkmalschutz erläutern, dass eindeutige Vorgabe ihrer Behörde die Erhaltung der historischen Bausubstanz ist, die konsequenterweise zur anschliessenden Sperrung der Brücke für den normalen Busverkehr führen muss. Aus ihrer Sicht ist – vorbehaltlich einer genaueren Prüfung – ein gewisser Kleinbusverkehr und Notfahrten (Feuerwehr, Krankwagen) nicht kategorisch auszuschliessen. Dies müsste jedoch im einzelnen noch untersucht werden.

Herr Weinhold stellt nochmals dar, dass die Stadt den nachhaltigen Schutz des Brückenbauwerks anstrebt. Damit kommen seiner Meinung nach auch regelmässige Fahrten mit kleineren Bussen nicht in Frage, da diese langfristig wieder die gleichen Erosionsschäden am Bauwerk hervorrufen würden. Die Stadt wünscht eine zukünftige Sperrung der Steinernen Brücke für jegliche Busverkehre (ausser Notfahrten). Für diese wird ein Winterdienst nach den entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen reduziert durchgeführt. (Salzeinträge ins Mauerwerk erwartet das Tiefbauamt aufgrund des kontrollierten Abflusses nach der Brückensanierung nicht).





Einige Wortmeldungen greifen den Aspekt der Nachhaltigkeit in Zusammenhang mit dem Erhalt auch für die nachfolgenden Generationen auf und begrüßen die Idee der Bussperrung.

Um die Umsetzungsmöglichkeiten für ein Buskonzept – differenziert nach Klein-, Mini- oder Midi-Bussen – über die Steinerne Brücke zu beleuchten, erläutert Herr Kuschel, Geschäftsführer des RVV und Betriebsleiter des RVB, den Auftrag der Verkehrsbetriebe und schildert die betriebswirtschaftlichen und logistischen Aspekte eines differenzierten Buskonzepts ausführlich. Der Auftrag der Verkehrsbetriebe (kein städtisches Unternehmen), ist die Daseinsvorsorge für die gesamte Einwohnerschaft mit ihren verschiedenen Gruppierungen (Ältere, Junge, Erwerbstätige, Behinderte, Familien etc.) in der Stadt und im Landkreis Regensburg. Er stellt dar, dass gegenwärtig 3000 Personen an einem normalen Tag in eine Richtung über die Steinerne Brücke fahren und im wesentlichen die Zielorte Fisch- und Arnulfmarkt ansteuern. Unzumutbare Umwege führen nach den Erfahrungen von RVV und RVB zum merklichen Verlust von Fahrgästen. Er weist insbesondere auf die 260 SchülerInnen hin, die bei der Linienveränderung erhebliche Nachteile in Kauf nehmen müssten. Bedenkenswert sind auch die nicht zu vernachlässigenden 2.200 EinwohnerInnen in Stadtamhof sowie Lappersdorf.

Zum häufig verwendeten Begriff „Kleinbusse“ merkt Herr Kuschel an, dass es sich bei den gegebenen Anforderungen um Midibusse handeln müsste, die 3,5 - 4 t weniger als Standardlinienbusse wiegen (eventuelle Sondermodelle sind allerdings schwerer). Ein solcher Midibusverkehr über die Steinerne Brücke würde komforteinschränkende Umstiege notwendig machen und ausserdem aus Kapazitätsgründen mehr Fahrzeuge erfordern (für einen der jetzt „normalen“ Busse müssten drei Midibusse eingesetzt werden). Dies erhöht die Kosten beim Verkehrsunternehmen.

Mehraufwendungen entstehen nach den Rechnungen des RVV auch bei einer Verlagerung des Busverkehrs auf die Nibelungenbrücke: Beispielsweise würde die Fahrt über die Nibelungenbrücke 4 Haltstellen und 6 Ampelschaltungen mehr bedeuten und zu 5 Minuten zeitlichem Mehraufwand für die Fahrgäste führen. Der RVV erkennt darin Risikofaktoren. Am günstigsten ist aus seiner Sicht eine gradlinige Verbindung vom Norden zur Altstadt. Der RVV hat daher von sich aus kein Interesse, das Liniennetz zu ändern. Ein Hinweis aus dem Publikum betont, dass Kleinbusse zu den Stosszeiten aufgrund der Menschenmassen stark an Fahrkomfort verlieren.

Im weiteren Verlauf der kontroversen Diskussion erläutert Herr Kuschel, dass der ÖPNV in Regensburg Zuwächse bei den Fahrgastzahlen erreicht hat. Insbesondere in der Gruppe der Jugendlichen, Azubis und Studierenden, die dem ÖPNV erfahrungsgemäss nach Erhalt des Führerscheins verloren gehen, konnten in den letzten Jahren günstigere Ergebnisse erzielt werden. Auch bei den Dauera-bos schlägt ein Zuwachs von 60 % positiv zu Buche. Herr Kuschel rechnet bei einer Sperrung der Steinernen Brücke mit ca. 20 % Fahrgastverlust. In diesem Zusammenhang wird immer wieder auf die unterschiedlichen Nutzergruppen des



ÖPNV hingewiesen: ältere Menschen, Kinder und Jugendliche, die im Sinne der allgemeinen Daseinsvorsorge mitgedacht werden müssen.

Nachdem sich abschliessend für die 1. Arbeitssitzung (noch) kein Konsens für die Sperrung der Steinernen Brücke bzw. für die Zulassung von Bussen herstellen lässt, wird der Diskussionsstand von einigen Teilnehmenden moniert. Manche beklagen wiederholte in ihren Augen unnötige Argumentationsschleifen, andere fordern bis zur 2. Arbeitssitzung Gegenvorschläge für Linien und Takte der Busse von denjenigen, die ihren Sachverstand für diese Fragen behaupten und die Zahlen der zitierten Verkehrserhebungen und –berechnungen hinterfragen.

Die Moderation hält als Ergebnis der Diskussion am 1. Wochenende des PlanungsDialogs fest:

- Vorgabe des Denkmalschutzes ist es, die historische Bausubstanz der Steinernen Brücke zu erhalten, mit der Konsequenz der Sperrung der Brücke für den ÖPNV, wobei der Einsatz von Kleinbussen und Notfahrten über die Brücke nach der Sanierung nicht kategorisch auszuschliessen und überdenkbar ist.
- Die Stadt Regensburg zielt darauf ab, einen nachhaltigen Schutz des Brückenbauwerks sicherzustellen. Daraus folgt, dass auch nach der Brückensanierung zukünftig eine Sperrung für jegliche Busverkehre notwendig ist (ausser Notfahrten).
- Zahlreiche Teilnehmende halten die genannten Nachteile eines Kleinbuskonzepts für weniger gewichtig als die Nachteile anderer Lösungen und plädieren daher für Kleinbusverkehre nach der Brückensanierung.
- Der RVV wird aus betriebswirtschaftlichen, logistischen sowie erschliessungstechnischen Gründen keine Kleinbusse über die Steinernen Brücke einsetzen können und fordert gemäss seines Auftrags der allgemeinen Daseinsvorsorge für unterschiedliche Nutzergruppen eine möglichst gradlinige Verbindung in die Altstadt.
- Vertreter des Einzelhandels, BewohnerInnen des Stadtnordens weisen auf die unmittelbare Notwendigkeit der direkten Verbindung zur Altstadt Regensburg hin.

In den nächsten Arbeitssitzungen

Freitag 4.3.2005, 18.00 Uhr – 21.00 Uhr und
Samstag, 5.3.2005, 10.00 Uhr – 16.00 Uhr

soll die unterbrochene Diskussion wieder aufgenommen und besprochen werden, ob und wie die Möglichkeiten für den Busverkehr auf den bestehenden Strecken (Bundesautobahn, Nibelungenbrücke), Streckenverlauf und Kreuzungsbereiche aussehen könnten. Die Stadt wird dazu die Modellrechnungen vorstellen. Anschliessend sollen die Variantenvorschläge aus unterschiedlichen





Blickwinkeln (Verkehrskonzept, Denkmalschutz, Ökologie, Anwohnerbelastungen usw.) behandelt werden.

Protokoll:

Dr.-Ing. Christine Gröger, Dipl.-Soz. Ingegerd Schäuble
Schäuble Institut für Sozialforschung
Ickstattstr. 5, 80469 München
Tel. 089/2021806, Fax 089/2021810
Email: schaeuble@schaeuble-institut.de
www.schaeuble-institut.de

Nächste Termine:

Freitag, 4. März 2005, 18.00 – 21.00 Uhr	2. Arbeitssitzung
Samstag, 5. März 2005, 10.00 – 16.00 Uhr	3. Arbeitssitzung
Freitag, 8. April 2005, 18.00 – 21.00 Uhr	4. Arbeitssitzung
Samstag, 9. April 2005, 10.00 – 16.00 Uhr	Votum der Bürgerschaft

Aktuelle Informationen zum PlanungsDialog Steinerne Brücke:

www.regensburg.de



ANHANG

1. Kartenstichpunkte von Auftaktveranstaltung und 1. Arbeitssitzung „Ein Herz für die Steinerne Brücke“ am 25./26.2.2005
2. Forderungen der Regensburger Bürgerinnen und Bürger in Sachen Donauinseln bei den Beteiligungsverfahren 2002 sowie Leitlinien der Stadt Regensburg zur Stadtplanung.
Überreicht von Donauanlieger e.V. am 25.2.2005
Anm. der Moderation:
Dieses Papier wird zur 2. Arbeitssitzung gesondert verteilt und dem Protokoll der 2./3. Arbeitssitzung angehängt.





Kartenstichpunkte von Auftaktveranstaltung und 1. Arbeitssitzung „Ein Herz für die Steinerne“ am 25./ 26.2.2005

Grundsatzfragen:

- Was ist die Nullvariante?
- Was bedeutet es, ergebnisoffen zu diskutieren?
- Sind Probesperrungen möglich?
- Ist nach der Sanierung der Steinernen Brücke die ÖPNV Nutzung wieder möglich?
- Sind Ersatztrassen notwendig?
- Welche alternativen Trassen gibt es noch?
- Tunnelvarianten bedenken
- Welche Nutzungen sollen auf der Brücke stattfinden?
- Hat es Bürgerinformationen zu den fünf städtischen Variantenüberlegungen gegeben?

Querungsvarianten:

Im bestehenden Netz:

1. Reine Nullvariante: Es bleibt wie es ist!
Keine Sanierung der Steinernen Brücke!
2. Brücke erhalten, sanieren anschliessend Busverkehre wiedereinrichten
 - Vorgabe des Denkmalschutzes: historische Substanz erhalten, d.h. Grossbusse vermeiden, Kleinbusse nach Prüfung möglich
 - Ziele der Stadt: nachhaltiger Schutz des Brückenbauwerks und damit zukünftige Sperrung der Steinernen Brücke für jegliche Busverkehre (ausser Notfahrten)
 - Forderungen der Bürgerschaft: differenziertes Buskonzept mit Kleinbussen/Midibussen über die Steinernen Brücke
 - Bedenken des RVV: Fahrgastverluste, unzumutbare Umwege,
3. Steinerne Brücke erhalten, Sanieren,
Busse runter von der Steinernen Brücke!
4. Verlagerung des Busverkehrs auf bestehendes Verkehrsnetz





Ersatztrassen für die Steinerne Brücke

Westvariante
Ostvariante
Bürgertrasse
Tunnel
Städtische Tunnelvariante
Riepl-Lösung

Stichpunkte für den weiteren PlanungsDialog

Sanierungsform

Denkmalverträglich
Sanierungszeitraum und entstehende Belastungen
Finanzierung der Sanierung

Beeinträchtigungen des Stadtbilds

Auswirkungen auf den Ensembleschutz

Uferschutz

Bedeutung der Uferlandschaft bedenken
Hochwasserschutzfragen erläutern

Vorgaben der Verkehrsentwicklungsplanung und des Flächennutzungsplans

Stadtbahn in Regensburg
Aktualität und Empirie der Verkehrsdaten

Linienführung der Busse auf bestehenden Strecken

Belange der Bewohnerschaft des Stadtnordens + Stadtamhof bedenken
LandkreisbewohnerInnen wünschen eine direkte, schnelle Verbindung in die Altstadt
Belange der speziellen ÖPNV Nutzergruppen, wie z.B. von älteren Menschen und SchülerInnen, berücksichtigen
Zeitliche und räumliche Umwege berücksichtigen
Sind Umwege zumutbar?
Berechnete Umwege, Entfernungen der Buslinien erläutern
Neue Linienführungen entwickeln
Wie viele Personen werden mit den Bussen befördert?
Benutzbarkeit und Häufigkeit von Kleinbussen, Minibussen, Midibussen
Platzmangel auf der Steinernen Brücke bei weiterem Busverkehr, Zunahme Fuss- und Radverkehre

Bedeutung des Eisernen Stegs

Nützlichkeit





Teil der Regensburger Geschichte

Anwohneranliegen

Sichtbeeinträchtigungen

Lärmschutzmassnahmen gefordert

„Brücke im eigenen Garten“ nicht hinnehmbar

Wirtschaftliche Aspekte - Bedeutung für die Altstadt

Was macht die Lebendigkeit der Altstadt aus?

Arbeitsplätze in der Altstadt erhalten

Einzelhandelssituation in der Altstadt bei Sanierungsmassnahmen bedenken

Berücksichtigung bisheriger Bürgerempfehlungen

Im Rahmen der Zukunftswerkstätten

Im Rahmen VEP/ FNP

Bewertungskriterien für die Varianten

Denkmalschutz

Hochwasserschutz

Anwohneranliegen

Fussgängerbelange

ÖPNV

Umwege

Zusätzliche Betriebskosten

Erschliessungsfunktion

Verlust Fahrgäste

Stadtbild/ Städtebau

Sichtbeeinträchtigungen

Integration in das Stadtbild

Städtebauliche Qualität

Natur, Umwelt, Erholung

Eingriffe/ Beeinträchtigungen der Uferbereiche

Biotope

Hochwasserschutz

Grünanlagen





Donauanlieger e. V. – Protokollvorlage zum Verfahren Ersatztrasse

Forderungen der Regensburger Bürgerinnen und Bürger
in Sachen Donauinseln
bei den Beteiligungsverfahren 2002 sowie
Leitlinien der Stadt Regensburg zur Stadtplanung

Die Bürgerinnen und Bürger von Regensburg haben sich im Jahr 2002 im Auftrag der Stadt Regensburg in den „Zukunftswerkstätten Stadt-Fluss-Landschaften“ mit der Entwicklung der Stadtplanung, des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Donauinseln (Wöhrde) bereits intensiv befasst. Dabei ist einhellig der Schutz der Wöhrde gefordert worden.

Die Stadt Regensburg hat die Zukunftswerkstätten initiiert und finanziert. Die Ergebnisse dienen als Empfehlung an die Verwaltung sowie an die politischen Entscheidungsträger.

Nachfolgend finden Sie im Wortlaut eine Zusammenstellung der wichtigsten Bürger-Forderungen der „Zukunftswerkstätten“ zum Schutz von Natur und Umwelt entlang der Fluss-Ufer:

„Den Teilnehmern der Zukunftswerkstatt Mitte lag vor allem die Erhaltung und Stärkung der naturnahen Elemente der Flusslandschaft im Stadtgebiet, insbesondere auf den Inseln am Herzen: Störfaktoren wie z. B. die Versiegelung, geplante Bebauungen, lärmintensive Nutzungen sollen beseitigt werden. „

(Schlussbericht Zukunftswerkstätten Stadt-Fluss-Landschaft: 2.1.1 Leitbild Sicherung und Stärkung des Naturraums)

„Wichtig war hier in allen Werkstätten, dass es sich bei neuen Donau- und Regenquerungen ausschließlich um Fußgänger- und Radverbindungen handelt. Straßenbrücken für den Autoverkehr wurden abgelehnt.

(Schlussbericht Zukunftswerkstätten Stadt-Fluss-Landschaft: 2.1.2 Leitbild Vernetzung des Stadt-Fluss-Raums)

„Das größte Entwicklungspotential für Wohnen, Dienstleistung, Freizeit, kreative Milieus, Kultur wird im Hafengebiet gesehen: „Der Hafen ist eine ansehnliche Keimzelle der Regensburger Wirtschaftskraft und ein Markt der Möglichkeiten!“

(Schlussbericht Zukunftswerkstätten Stadt-Fluss-Landschaft: 2.1.5 Leitbild Städtebau)

Forderung der Zukunftswerkstätten zur Steinernen Brücke:

„ - nur noch die Busse der Altstadtlinie sollen die Steinernen Brücke überqueren!

(Schlussbericht Zukunftswerkstätten Stadt-Fluss-Landschaft: 2. Die Zukunftswerkstatt Donau-Mitte und Regen, 2.1. Bestandsaufnahme: Stärken und Schwächen der Stadt-Fluss-Landschaft im Mittleren Donau- und Regenbereich)





Neben dem schriftlich festgehaltenen Bürgerwillen in den Zukunftswerkstätten 2002 beschäftigen sich auch der Regensburg-Plan 2000 des Planungs- und Baureferats mit den Leitziele der Stadtentwicklung sowie die offizielle Veröffentlichung der Stadt mit dem Titel: Bauboom mit Augenmaß in Regensburg – Eine Stadt kommt gewaltig

In den Leitziele wird eine die sogenannte „Dienstleistungs-Achse“ im Stadtosten/Einzugsbereich Nibelungenbrücke festgestellt:

Regensburg bevorzugt bei der Bautätigkeit die Innenentwicklung. In einer „Dienstleistungsachse“, die sich vom Klinikum im Süden bis zum Gewerbepark im Norden erstreckt, stecken noch erhebliche Entwicklungspotentiale, die Zug um Zug realisiert werden, um so die Grundlagen für ein stetiges und beständiges Wachstum zu schaffen.“

(Stadt Regensburg: Bauboom mit Augenmaß - Eine Stadt kommt gewaltig)

„Die Dienstleistungs-Achse (Einzelhandel, Büro, Bildung, Kultur, Forschung, Wissenschaft), deren mittleren Abschnitt die Altstadt bildet, erstreckt sich bandartig quer durch den heutigen Siedlungskörper bis an die Peripherie. In Richtung Nordosten reicht sie über den Unteren Wöhrd, das Donaeinkaufszentrum bis zum Gewerbepark, in Richtung Süden über den Hauptbahnhof und die Universität bis zum Klinikum. Die „Dienstleistungs-Achse“ repräsentiert die moderne City, sie konzentriert die meisten und wichtigsten Einrichtungen, die Qualität Regensburgs als Oberzentrum ausmachen. (Regensburg-Plan 200, 2.1 Raumstruktur)

und weiter:

„Die Dienstleistungs-Achse“ ist bei der Ansiedlung weiterer oberzentraler Funktionen zu bevorzugen. Für die Gesamtstadt, aber auch für das Umland muss der ÖPNV deutlich verbessert werden. Das schrittweise aufzubauende städtische Streckennetz einer Straßen- bzw. Stadtbahn soll sich mit der „Dienstleistungs-Achse“ decken, mit Altstadt bzw. dem Hauptbahnhof als Zentral-Knoten.“

(Regensburg-Plan 200, 2.1 Raumstruktur)

Und ferner mit Blick auf die mittelfristig geplante Stadt- und S-Bahn:

„Im Rahmen eines regionalen Siedlungskonzeptes sollten Zuwächse an Wohnungen und Arbeitsplätzen überwiegend in Anlehnung an das Zentren- und Achsenmodell der Landesplanung bzw. entlang der Achsen des schienenengebundenen ÖPNVs erfolgen.“

(Regensburg-Plan 200, 2.1 Raumstruktur)

V. i. S. d. P.: Dr. Hans-Jürgen Ahrns, Vors. Donauanlieger e.V., Tel: 0941-88228

