

PlanungsDialog Steinerne Brücke
Regensburg

Auftaktveranstaltung
2./3. Arbeitssitzung
4. und 5. März 2005

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



2. Arbeitssitzung am Freitagabend, 4. März 2005

Das große Interesse am PlanungsDialog Steinerne Brücke zeigt sich unter anderem an der Zahl von mehr als 100 Teilnehmenden an der zweiten Arbeitssitzung. Bezug nehmend auf das vorangegangene Wochenende mit

- Auftaktveranstaltung, in der Fachleute die Problemlage aus ihrer jeweiligen Sicht dargestellt haben, und
- erster Arbeitssitzung, in der der Informations- und Diskussionsbedarf der Anwesenden zunächst angehört und für die späteren Arbeitssitzungen in Schwerpunkten stichwortartig gesammelt wurde,

erläutert Frau Schäuble für neu hinzu gekommene Teilnehmende, wo sie sich einschlägige Informationen¹ nachträglich besorgen können:

- auf der Website der Stadt Regensburg www.regensburg.de unter PlanungsDialog Steinerne Brücke
- im Protokoll der Moderation zum PlanungsDialog Steinerne Brücke vom 25./26. Februar 2005, das während der Veranstaltung am Info-Tisch ausliegt und auch auf der genannten website der Stadt Regensburg steht
- in den „Informationen zum PlanungsDialog Steinerne Brücke am 4./5. März 2005“, die die Stadt am Info-Tisch ausgelegt und ins Netz gestellt hat.

Den am vorangegangenen Wochenende bereits erzielten Diskussionsstand fasst sie knapp zusammen: Eine Sanierung der Steinernen Brücke wurde eindeutig befürwortet. Noch nicht klar geworden ist jedoch, ob nach erfolgter Brückensanierung die verkehrliche Erschließung von Altstadt und nördlichen Bereichen in Regensburg (teilweise) mit Klein-, Mini- oder Midibussen über die Steinerne Brücke geleistet werden kann. Auch die unterschiedlichen Begriffsverständnisse der Teilnehmenden von einer „Nullvariante“ sind angesprochen worden.

Vor einer Fortsetzung der Sachdiskussion in der zweiten Arbeitssitzung thematisiert Frau Schäuble zunächst einige atmosphärische Störungen im Diskussionsverlauf, wie z.B. immer wieder aufscheinende Zweifel und Misstrauen der Teilnehmenden untereinander, gegenüber der Stadt, gegenüber berichteten Daten und Zahlen, gegenüber dem PlanungsDialog. Sie regt an, dieses Misstrauen zu präzisieren und im offenen Austausch zu besprechen, damit Gesprächsbereit-

¹ Inzwischen wurde auf der Internetseite der Stadt Regensburg auch eine Rubrik eröffnet für Stellungnahmen von Vereinen, Verbänden und Initiativen, nachdem sich zahlreiche InteressenvertreterInnen schriftlich geäußert haben, um die knappe Diskussionszeit bei den Veranstaltungen zu schonen.





schaft und Sachlichkeit im PlanungsDialog Steinerne Brücke hergestellt werden können.

In mehreren Wortmeldungen wird zunächst erklärt, dass es solche Zweifel und Misstrauen nicht gebe. Auch in der direkten Abfrage im Publikum werden keine Zweifel und Misstrauen gezeigt.

Nochmals betont Frau Schäuble, dass der PlanungsDialog Steinerne Brücke ein Angebot zur Verständigung an Interessierte ist, das angenommen, aber durchaus auch ausgeschlagen werden kann.

Am Protokoll zum Auftaktwochenende äußern einige Teilnehmende Kritik, z.B.:

- Einzelne Hinweise, z.B. der auf die Schulwegsicherheit der Kinder auf einer neuen Brücke mit Bussen, Taxen, FußgängerInnen und RadfahrerInnen, seien im Protokolltext nicht aufgeführt
- Die Zahl der Zeilen, mit denen verschiedene Interessensmeldungen protokolliert wurden, sei ungleichgewichtig verteilt
- Mehrheiten / Minderheiten für verschiedene Trassen-Varianten seien nicht festgehalten worden
- Der Vortrag des Generalkonservators Dr. Greipl sei nicht vollständig referiert
- Die Protokolle seien offizielle und verbindliche Papiere und müssten deshalb endgültige Ergebnisse festhalten
- Die erhebliche Unruhe und die massiv ausgetragenen Kontroversen des ersten Wochenendes seien im Protokoll nicht erkennbar gewesen, sie sollen in Zukunft kenntlich gemacht werden

Die verschiedenen Vorstellungen über Inhalt, Detaillierungsgrad und Darstellungsbreite von Meinungsäußerungen/Fragen/Forderungen im Protokoll der letzten Arbeitssitzung geben der Moderation Anlaß, das Prinzip des PlanungsDialogs erneut zu erläutern.²

- Ziel der Auftaktveranstaltung und ersten Arbeitssitzung am 25./26. Februar 2005 war es, zunächst Sachinformationen durch Fachleute an die interessierte Bürgerschaft zu geben. Dann sollten alle Gelegenheit haben, sich anzuhören, welche Themen für die anwesende Bürgerschaft wichtig sind und im PlanungsDialog vertiefend besprochen werden sollen.
- Aus der „Sammlung“ der vorgebrachten Themen wurde ein am Gesprächsbedarf orientiertes Arbeitsprogramm für die nachfolgenden Veranstaltungen durch das Moderationsteam abgeleitet.
- In der anfänglichen Sammelphase ging es weder um eine Auszählung von Mehrheiten bzw. Minderheiten für oder gegen etwas, noch um eine

² Unabhängig davon hat eine Teilnehmenden-Gruppe Ergänzungen zum Protokoll aus ihrer Sicht nachgereicht, die im Anhang nachzulesen sind.





Bewertung einzelner Varianten.





- Daher dienen Meinungsäußerungen/Befürchtungen/Anregungen zu möglichen Kriterien der Variantenbewertung nur als Stichpunkte, die zunächst auf Karten festgehalten werden, um sie zu einem späteren Zeitpunkt (nämlich bei der Variantenbewertung) im einzelnen wieder heranziehen zu können.
- Die Protokolle zum PlanungsDialog werden nicht als Wortprotokolle erstellt. Sie geben Arbeitszwischenstände zum „internen“ Gebrauch der Teilnehmenden wider und können die Systematisierung und Fortführung der Diskussion erleichtern.
- Protokolle haben keinen offiziellen Charakter im Sinne der kommunalen Entscheidungsinstanzen, besitzen daher keine Verbindlichkeit für Stadt oder Stadtrat.
- Was im Protokoll als Konsensfeststellung aktuell niedergeschrieben wird, kann später wieder modifiziert werden, wenn sich die Teilnehmenden (z.B. aufgrund eines gewachsenen Kenntnisstandes oder aufgrund neuer Ereignisse) darauf einigen. Geltend bleiben somit lediglich die Schlussvereinbarungen.
- Die Protokolle sind als Teil des Informationsflusses während des PlanungsDialogs und als Teil der abschließenden Dokumentation Hintergrundinformation für Interessierte.
- Die Bedeutung/Wichtigkeit von protokollierten Aussagen ist unabhängig von der Zahl der verwendeten Zeilen zu ihrer Schilderung.
- Auf Wunsch der Teilnehmenden wird die Moderation in weiteren Protokollen sowohl die sachlichen Anmerkungen der Teilnehmenden als auch den Diskussionsstil und -prozess selbst dokumentieren.

Um den heftig geführten Streit unter Teilnehmenden um die Aussage des Generalkonservators zu Brückensanierung, Brückenneubau und Freihaltung von Bussen zu schlichten, bat die Moderation den Generalkonservator Prof. Dr. Greipl zur Klärung nachträglich um eine schriftliche Äußerung zu seinem Referat, das er am 25.2.2005 gehalten hat. Er formuliert für das Protokoll:

1. *Oberstes Ziel aus Sicht des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege ist, dass das historische, europäisch bedeutende Brückenbauwerk erhalten und saniert wird. Dazu gehört auch, dass alle Busse dauerhaft von der Brücke genommen werden.*
2. *Die Frage, ob Ausweichbrücken oder Tunnel notwendig sind und / oder ob der Verkehr über bestehende Trassen geführt werden kann, liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege*





und ist von diesen nicht zu beantworten.

3. *Wenn es tatsächlich neue Brücken geben muß, favorisieren der Denkmalschutz und die Denkmalpflege aus denkmalfachlichen Gründen die Ostvariante.*
4. *Ideal wäre aus Sicht des Denkmalschutzes also: keine Busse auf der Brücke und keine neue Brücke. Keine Busse auf der Steinernen Brücke um den Preis einer Ersatzbrücke im Osten wäre die zweitbeste Lösung.*

Weitere Unzufriedenheiten werden genannt:

- Von einem Teilnehmer wurde Kritik am städtischen Faltblatt zum PlanungsDialog geäußert: es gebe eine vorgefertigte Richtung an, wenn es lediglich zwei Varianten aufführe und die Nullvariante nicht nenne.
- Von anderen wird um eine Klärung der widersprüchlich angegebenen Kosten der verschiedenen Varianten im Faltblatt (500.000 €) und auf der Internetseite (700.000 €) gebeten.³
- Mit den langen RednerInnen-Listen zeigen sich mehrere Teilnehmende unzufrieden, sie beklagen, zu wenig zu Wort kommen.
- Es wird aus dem Publikum der Vorschlag gemacht, das große Informationsbedürfnis direkt und schnell zu erfüllen, indem nach jeder kurzen Informationsfrage gleich eine präzise Antwort von Fachleuten erfolgt. Andere Teilnehmende dagegen wünschen sich v.a. mehr Raum zum Austausch von Argumenten und Sichtweisen für die Meinungsbildung.
- Mehrere sprechen sich für weniger lange und weniger redundante Redebeiträge aus dem Publikum aus.

Ein Appell an alle, sich kurz zu fassen und sowohl Informations- als auch Diskussionswünsche zu respektieren, wird angenommen. Frau Schäuble greift die Kritikpunkte auf und bietet an, sie zu bereinigen, um die Bemühungen um einen Verständigungsprozess in der Sache zu unterstützen, was aber nicht aufgegriffen wird. Die Bereitschaft der Teilnehmenden zur Fortsetzung des PlanungsDialogs wird durch Handzeichen von der Mehrheit bekundet.

Danach wird die inhaltliche Diskussion mit der Schlußfrage aus der ersten Arbeitssitzung eröffnet: Sind Klein-, Mini- oder Midibusse eine adäquate Lösung zur

³ Es handelt sich um Mindestpreise. Die Zahl 500.000 € bezeichnet die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten. In der zweiten Zahl sind neben den zusätzlichen Betriebskosten auch die Einnahmeverluste und Verluste bei Zuweisungen mit 200.000 € berücksichtigt.





ÖV-Erschließung für die Altstadt, den Stadtnorden und die nördlichen Landkreisgemeinden?

Auf Wunsch der Teilnehmenden wird die RednerInnen-Liste aus der ersten Arbeitssitzung weiterbearbeitet. Herr Cerull (Elektroingenieur, Beisitzer des Vereins Donauanlieger e.V., Mitglied im Forum Regensburg) gibt einen Bericht über Bedeutung und Verkehrsführung der Buslinien 14, 15, 28 sowie 17 und 13 im Verkehrskonzept der Stadt Regensburg. Er zeigt die Ist-Situation der gegenwärtigen Busstreckenführung auf, skizziert alternative Streckenführungen und daraus resultierende mögliche zeitliche und räumliche Umwege⁴. Damit führt er die Diskussion auf die allgemeine Ebene der ÖV-Versorgung in der Gesamtstadt Regensburg. Die Teilnehmenden erklären sich auf Nachfragen der Moderation mit dieser Änderung in der Tagesordnung einverstanden und verzichten auf die Nachverfolgung der bis dahin geltenden RednerInnen-Liste. Es wird eine neue eröffnet.

In Anschluß an die Ausführungen von Herrn Cerull mahnen einige, dass Altstadtbelange und Belange der Bewohnerschaft des Stadtnordens bzw. der nördlichen Gemeinden in der bisherigen Diskussion noch zu kurz gekommen seien.

Die stärkere Berücksichtigung von Gemeinwohlinteressen neben den Individual- bzw. Gruppeninteressen wird von manchen Teilnehmenden eingefordert, womit eine erneute Debatte über die Berechtigung und die Offenlegung von Partikularinteressen beginnt. Frau Schäuble stellt klar, dass der PlanungsDialog dazu da ist, unterschiedliche Interessen von Individuen wie auch Gruppen und im Sinne des Gemeinwohls zu hören, zu besprechen und gemeinsam zu bewerten.

BewohnerInnen des Stadtnordens hinterfragen ihre Anbindung an die Stadt und die Erreichbarkeit eines Nahversorgers ebenso wie die Erreichbarkeit von Schulen. Kaufleute verweisen auf die für ihre wirtschaftliche Existenz notwendigen Kundenströme, die von der verkehrlichen Anbindung abhängen. AnwohnerInnen von möglichen Ersatztrassen verlangen bleibende Wohnqualität. Über die Berechtigung und Gewichtung dieser Interessen wird heftig gestritten. Einwohner- und Betroffenenzahlen, die von einzelnen genannt werden, werden von anderen bezweifelt.

Herr Feig, städtischer Verkehrsplaner, stellt aktuelles Zahlenmaterial aus Verkehrsuntersuchungen vor, um den Teilnehmenden die gewünschten Informationen zu diesem Themenkomplex in einem größeren Zusammenhang darzulegen.⁵ Dabei geht es um:

⁴ Seine detaillierten Ausführungen vgl. in der Anlage zum Protokoll

⁵ vgl. Detailinformationen in „Regensburg plant & baut. Informationen zum PlanungsDialog Steinerne Brücke 04./05. März 2005“





- Veränderungen im modal split
- Ergebnisse einer Fahrgastbefragung zu den Ziel- und Quellverkehren zur Altstadt
- Linienaufstellung und Varianten mit Umwegelängen
- Berechnungen zum Einsatz von Midibussen über die Nibelungenbrücke.

Herr Kuschel, RVV/RVB, stellt anschließend einige Angaben zum Fahrgastanstieg bei AbonentInnen und Auszubildenden klar sowie die sensiblen Reaktionen der Fahrgäste auf kurz- und langfristige Umwegefahrten, die erfahrungsgemäß sehr schnell zum spürbaren Fahrgastverlust führen.

Aufgrund der erneut schnell anwachsenden RednerInnenliste bietet das Moderationsteam den Teilnehmenden an, die Fragen schriftlich zu notieren, damit der sich oft überschneidende Informationsbedarf zu Beginn der dritten Arbeitsitzung gebündelt gedeckt werden kann.

Fragen der Teilnehmenden v.a. zur Buslinienführung:

- Wird der Stadtwesten (Infineon, Siemens, FH, Goethegymnasium etc) bei Herrn Cerull verkehrlich erschlossen?
- Warum fährt der Altstadtbus nicht nach Stadtamhof?
- Altstadt-Kunden: Wie viele Personen kommen pro Tag aus dem Norden? Wie viele Personen mit dem ÖV?
- Kann es sich der Regensburger Verkehrsverbund leisten, die Steinernen Brücke für den ÖV (auch nur zeitweilig) zu schließen, ohne irreversible Schäden für Bürgerschaft, Geschäfte und das öffentliche Ansehen, z.B. Touristen, zu riskieren?
- Wie sehen die Details der Buspläne für den Fall der Sperrung der Steinernen Brücke aus (z.B. beim Bürgerfest, Sylvester)?
- Gibt es die Möglichkeit, zwei Altstadtbusse bzw. zwei zentrale Bushaltestellen einzurichten?
- Ist der Vorschlag einer Bustrasse Ostengasse ernst gemeint?
- Weißgerbergraben: aus 8 Buslinien werden 9 ist das sinnvoll? Besser wäre: aus 8 werden 5!
- Warum wird keine Busspur in der Frankenstrasse als Schnelllinie aus Lappersdorf eingerichtet?
- Frage an die Altstadtfreunde: Sind Sie der Meinung, dass eine Sanierung der Steinernen Brücke zeitgleich mit dem Jahr 2010, in dem wir Kulturhauptstadt werden wollen, günstig für künftige Verkaufszahlen ist?
- Ist die Möglichkeit der Nutzung der Westumgehung mit dem „Foto der Frankenstrasse zur Hauptverkehrszeit“ gestorben? Dann lege ich eines von der Keplerstrasse zur Hauptverkehrszeit vor?
- Ist rechtlich eine Buslinie über die Pfaffensteiner Brücke möglich?
- Warum steigen ca. 2/3 der Fahrgäste der Linie 13 am Fischmarkt und Arnulfplatz aus, obwohl die Linie schon jetzt zum Hauptbahnhof führt und dieser Punkt angeblich Ziel der Fahrgastmassen ist.
- Arnulfplatz: Aufwertung der westlichen Altstadt durch Vergrößerung der Anzahl der Buslinien von 9 auf 10 Linien!
- Wo wird während und nach der Sanierung die Touristenbahn fahren?





- Wie viele Busse fahren heute über den Unteren Wöhrd und wie viele in Zukunft, wenn es keine Ersatztrasse gibt?
- Welche Haltestellen werden bei der „Bürgervariante“ konkret nicht mehr angefahren?
- Dreht es sich nur um die Fortbewegung der Busse oder auch um die Fahrgäste?
- Was mache ich auf der Westumgehung, wenn ich zum Arnulfplatz muß?
- Wie hoch wird die zusätzliche Feinstaubbelastung am Oberen Wöhrd?
- Schaffen Rollstuhlfahrende eine 6 %ige Steigung bei den Rampen?
- Kann eine neue Brücke gebaut werden, um die Oberpfälzer Brücke bei Kneiting zu entlasten?

Den Fachleuten wird in der folgenden dritten Arbeitssitzung Gelegenheit gegeben werden, diese Fragen zu behandeln.⁶

In der abschließenden Diskussion der zweiten Arbeitssitzung werden Fragen und Hinweise zu den Belastungen durch Umwegfahrten über die Nibelungenbrücke, die Berücksichtigung der Fußverkehre und die Barrierefreiheit bei den Querungsvarianten besprochen.

In der Diskussion zeigt sich als Dilemma, dass die bisherigen Variantenüberlegungen der Stadt der interessierten Öffentlichkeit einerseits erst in einem Entwurfsstadium zur Diskussion vorgelegt werden (und damit Details: insbesondere Kosten, Belastungen der Brücken, tatsächliche Fahrgastverluste usw.) nur grob geschätzt werden können und andererseits genau diese Details für eine fundierte Diskussion von den Teilnehmenden immer wieder gefordert werden.

Ein Wortbeitrag zielt darauf ab, die Erhaltung des Stadtbildes als höchsten Wert für die Bürgerschaft und ihre Nachkommen zu bekunden. Demgegenüber seien z.B. die wirtschaftlichen Belange der Altstadtkaufleute eher vorübergehend und daher geringer einzuschätzen. Nicht nur die anwesenden Einzelhändler empfinden Art und Weise des Vortrags als diffamierend. Die Aufregung unter den Teilnehmenden geht bis hin zur Drohung, dem Dialog fernbleiben zu wollen.

Frau Schäuble beendet den Abend mit dem erneuten Hinweis auf die Spielregeln für einen konstruktiven Dialog: Respekt vor anderen Teilnehmenden und vor anderen Meinungen, Sachlichkeit, Verzicht auf Beleidigungen/Polemik sowie Verzicht auf ausufernde Redebeiträge.

⁶ Die Antworten der städtischen Expertinnen und Experten werden in der nächsten „Regensburg plant & baut. Informationen zum PlanungsDialog Steinerne Brücke“ schriftlich niedergelegt.





Samstag, 5.3.2005

Zu Beginn der Sitzung werden die am Vortag gesammelten „Fragen aus der Bürgerschaft an die Verkehrsplaner“ von Herrn Feig und Herrn Kuschel gebündelt beantwortet.⁷

Herr Kuschel hat auf die öfter gestellte Frage nach der Einsatzmöglichkeit von Midibussen auf der Steinernen Brücke darauf hingewiesen, dass diese (z.B. in eher schwächeren Fahrgastzeiten) nicht im Wechsel mit Normalbussen eingesetzt werden können. Es stehen dafür weder die Fahrzeuge noch die FahrerInnen zur Verfügung. Eine Zusatzanschaffung von Bussen ist aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht leistbar.

Herr Werner bezieht sich auf die Wünsche der Bürgerschaft, frühere Beteiligungsergebnisse ernst zu nehmen, und zitiert die Aussagen der Zukunftswerkstatt.⁸ Auf die darin geäußerten Bürgerempfehlungen sei der Stadtrat eingegangen, die Empfehlungen seien in konkrete Projekte (z.B. Leitprojekte „Brücken und Stege“) eingeflossen.⁹

Auf die Frage nach den Kosten der verschiedenen Ersatztrassen-Varianten antwortet Herr Weinhold mit folgenden groben Kostenschätzungen:

- 8 Mio € Ostvariante
- 13 Mio € Westvariante
- 30 Mio € Tunnellösung.

Die Stadt Regensburg ist mit dem Freistaat im Gespräch sowohl für die Finanzierung einer Ersatztrasse als auch für die Sanierung der Steinernen Brücke. Die Gesamtkosten für die Sanierung können noch nicht geschätzt werden, da bisher lediglich Einzeluntersuchungen an einzelnen Brückenpfeilern durchgeführt wurden.

Finanzielle Förderung beim Bau einer Ersatztrasse erhofft sich die Stadt Regensburg aus unterschiedlichen Finanzquellen, wie z.B. Hochwasserschutz, Denkmalschutz / -Sanierung sowie nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Zuschüsse von Bund und Land).

Ein Teilnehmer rechnet eine Kosten-Nutzen-Relation von transportierten Personen zu Kosten der Ersatztrassen auf¹⁰ und weist in diesem Kontext auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hin. Volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-

⁷ Daten und Graphiken werden in der nächsten „Regensburg plant und baut. Informationen zum PlanungsDialog Steinerne Brücke“ dargestellt.

⁸ vgl. im Anhang: Informationen zu den Zukunftswerkstätten im Anhang

⁹ vgl. im Anhang: Auszug aus der Beschlussvorlage

¹⁰ vgl. Anhang Berechnungen von C. Markus



Rechnungen für verschiedene Varianten wird Herr Ahrns erstellen und zu den nächsten Arbeitssitzungen mitbringen.

Um der sich emotional erneut aufheizenden Diskussion, in der Teilnehmende mehrfach auf eine zügigere Abarbeitung der RednerInnenliste drängen, entgegen zu kommen, schlägt Frau Schäuble den Teilnehmenden vor, ihren differenzierten Informations- und Diskussionsbedarf in Kleingruppen zu decken zu den Themen

- Linienkonzept
- Verkehrsentwicklungsplan
- Hochwasserschutz
- Ökologie
- Kostenkalkulationen
- Denkmalschutz und –pflege
- Stadtentwicklung/Städtebau
- Anwohneranliegen
- Altstadt

Kleingruppenarbeit ist eine bewährte Form in Beteiligungsverfahren, um auch bei einer großen Zahl von Teilnehmenden den direkten Dialog untereinander und mit Fachleuten/Fachämtern sowie vertiefende Diskussionen zu ermöglichen. In Kleingruppen könnten die Bewertungskriterien für die spätere Variantenbeurteilung aus Sicht der Bürgerschaft feiner und zeitsparend ausgearbeitet werden.

Die Teilnehmenden lehnen diese Arbeitsform mit großer Empörung und heftigem Widerstand gegen die „spontane Verfahrensidee“ ab. Das abgefragte Meinungsbild ergibt, dass 10 Personen bereit wären, in Kleingruppen zu arbeiten, 32 Personen explizit im Plenum weiterdiskutieren wollen. Eine stille Mehrheit enthält sich der Stimme. Also wird vereinbart, dem Redestau im Plenum mit Gelassenheit zu begegnen.

Zur Vervollständigung der bisherigen Informationen gibt Herr Dr. Gieß vom Landesamt für Denkmalpflege einen historischen Exkurs über den Brückenbau im Ensemble Altstadt Regensburg-Stadtamhof¹¹. Er stellt fest, dass das Regensburger Stadtbild ohne eine neue Brücke am besten erhalten werden könnte, dass das Landesamt für Denkmalpflege jedoch alle von der Stadt vorgelegten Varianten auf die erwähnten Bewertungskriterien von Herrn Dr. Greipl prüfen wird. Herr Dr. Gieß schätzt, dass die Westvariante größere Schwierigkeiten bei der Integration in das Stadtbild bereiten wird.

Herr Werner zitiert dazu ergänzend die Äußerungen des Landesdenkmalrates aus dem Protokoll: „Der Vorsitzende hält daraufhin fest, dass der Landesdenkmalrat das bisherige Procedere ausdrücklich begrüßt. Der Landesdenkmalrat werde nach Abschluss des Moderationsverfahrens, also vor der Stadtratsvorlage,

¹¹ s. dazu im Anhang



Stellung beziehen. Ferner werde angeregt, dass insbesondere die Westtrasse planerisch weiter entwickelt wird.
Er dankt den Vertretern der Stadt Regensburg für ihren engagieren Vortrag.“

Danach geht es erneut um die Berücksichtigung der bürgerschaftlichen Meinungsäußerungen in den Zukunftswerkstätten, die Ersatztrassen vehement abgelehnt haben. Herr Werner erinnert nochmals an die dort getroffenen sehr differenzierten Aussagen¹² und beschreibt, dass diese in einem Dialog auf die vorliegende Problematik mit der Steinernen Brücke anzuwenden sind.

Ein weiteres Fragenbündel aus dem Publikum lenkt zurück auf die Grundsatzdebatte: warum überhaupt ein PlanungsDialog angeboten wird, wenn die Pläne schon fertig seien. Analogieschlüsse von der Sperrung der Steinernen Brücke zum Tod der Altstadt werden kritisiert und es wird gefragt, warum die Sanierung der Steinernen Brücke nicht sofort begonnen und die Totalsperrung verfügt wird. Herr Werner beantwortet die erste Frage mit der von der Bürgerschaft gewünschten Diskussion über die Planungen und den von den Fachämtern gewünschten Anregungen und Bedenken der BürgerInnen zu den weiteren Planungsschritten. Zur zweiten Frage wird auf Untersuchungen der Kaufleute verwiesen, die Kundenströme und Kaufkraft bewerten. Die Sanierung der Steinernen Brücke wird von Herrn Weinhold als Grossprojekt der Stadt Regensburg bezeichnet, das eines sorgsamem Planungsmanagements und weiterer Untersuchungen und Abstimmungsgespräche mit übergeordneten Behörden bedarf, um es einleiten zu können. Zur Zeit wird nach seiner Sicht nur Schadensbegrenzung durchgeführt.

Nachdem die verschiedenen Themenfelder des PlanungsDialogs wieder und wieder gestreift werden und eine zielgerichtete Diskussion über Bewertungskriterien nicht aufkommt, wird der Teilnehmendenkreis nach seiner grundsätzlichen Diskussionsbereitschaft über die Ersatztrassen gefragt. Frau Schäuble zählt die Handzeichen aus: 32 Personen sind bereit, über Ersatztrassen (Ost-, Westvariante, Tunnel, Verlagerung auf die Nibelungenbrücke) zu reden; 12 Personen sind dazu nicht bereit. Es wird vereinbart, die Ersatztrassen zu diskutieren. Die Variantendiskussion wird mit Zustimmung der Teilnehmenden in der Reihenfolge erfolgen

- Ostvariante
- Tunnel
- Westvariante
- Verlagerung des Busverkehrs auf die Nibelungenbrücke

und dabei wie folgt strukturiert:

- Vorstellung der bisherigen planerischen Überlegungen zu jeder Variante
- Nachfragen und Diskussion zu jeder Variante im Plenum

¹² s. dazu im Anhang zu den Zukunftswerkstätten





- Sammeln der Pro- und Contra-Argumente für jede Variante.

Berücksichtigt werden sollen Fragen wie:

Welche Vor- und Nachteile haben die vier Varianten:

- für den ÖV?
- für den Fuß- und Radfahrerverkehr?
- Für die Anlieger?
- Für die Altstadtkaufleute?

Ostvariante:

Die Planungsfachleute (Stadtplanung, Tiefbau, Denkmalpflege, Ökologie, Verkehr) stellen die bautechnischen und fachlichen Aspekte sowie bisherige quantitative Berechnungen vor. Gesamtwirtschaftliche Nutzen- bzw. Kostenberechnungen sind dabei noch nicht gewertet worden. Die Fragen aus dem Publikum richteten sich auf die Höhenberechnungen der Brückenbauwerke, die anhand der Pläne erklärt werden, Hochwasserschutzmaßnahmen, Schwere der Einriffe in Natur und Landschaft. Der anwesende Vertreter der Denkmalpflege sieht keine größeren Eingriffe bei dieser Variante, da weder städtischer Raum noch Baudenkmäler betroffen sind. Die Teilnehmenden weisen darauf hin, dass die Betroffenen von dort wohnenden Familien berücksichtigt werden sollten. Zwei Wortmeldungen zeigen Umweltbelastungen und Sicherheitsrisiken für Kinder auf, die einerseits auf dem gut besuchten Kinderspielplatz sowie im unmittelbar angrenzenden Hort untergebracht sind. Ein Bewohner beklagt sich über die seiner Meinung nach ungünstige Behandlung der Flusslandschaft durch die Stadt in den letzten dreißig Jahren.

Das Moderationsteam sammelt stichpunktartig die Pro und Contra Argumente zur Ostvariante.

Ostvariante

Pro	Contra
Geringerer Eingriff aus denkmalpflegerischer Sicht	Ergebnisse diverser Bürgerbeteiligungsverfahren verwerfen die Trasse
Neue optionale Fußgängerbrücke zum Grieser Spitz wird überflüssig	Eingriffe in Naturschutz- und Erholungsgebiete: <ul style="list-style-type: none"> • 38 Bäume • 130 qm Grünanlage • 400 qm Biotope • 3200 qm Flächenversiegelung
ÖV-Belange des Stadtnordens werden berücksichtigt	Zerschneidung der Erholungsflächen
Geringe Umwegvariante für ÖV	Eingriffe in die Uferauen/-bereiche
Wirtschaftlich günstige Brücke (Bau-	Ensembleschutz





kosten)	
Synergieeffekte für den Hochwasserschutz	Beeinträchtigungen durch Schallschutzmauer
	Beeinträchtigung der Sicherheit spielender Kinder
	Umweltbelastungen im Spiel- und Sportbereich
	Lärmbeeinträchtigungen
	Anzahl der Betroffenen
	Problem Thundorfer Strasse
	Geringer Erschießungsgrad des Stadtumlandes

Ein Teilnehmer bringt erneut grundlegende Kritik an der Regensburger Beteiligungskultur an: Vor seinem Erfahrungshintergrund (Teilnahme an vier Bürgerbeteiligungen: Runder Tisch Hochwasserschutz, PlanungsDialog Unterer Wöhrd, Planungszellen Regensburg Plan und Zukunftswerkstatt) ist eine Brücke über den Grieser Spitz viermal abgelehnt worden. Er fragt, ob die Stadt der Regensburger Bürgerschaft eine Mitwirkung bei der Entscheidungsfindung nun tatsächlich zugesteht oder nicht. Er fragt: Was muß die Bürgerschaft noch tun, daß ihre Aussagen und Argumente ernst genommen werden? Im übrigen weist er darauf hin, dass in allen Beteiligungsverfahren, ob offen oder anonymisiert, das Allgemeinwohl sehr wohl berücksichtigt wurde und wehrt damit die immer wieder laut gewordene Kritik der Vernachlässigung des Gemeinwohls ab.

„Wir trauen den politischen Parteien nicht“ – war die Aussage eines anderen Teilnehmers, um die Unruhe und Unzufriedenheit der Teilnehmenden zu erklären.

Tunnel

Nach der Pause stellt Herr Weinhold die auf Wunsch der Bürgerschaft zusätzlich untersuchte Tunnellösung in Verlauf, Bauweise und den gesetzlichen sicherheitstechnischen Vorgaben vor¹³. In einer anschließenden Diskussion werden folgende Aspekte mit den Teilnehmenden vertieft:

- Feuerwehreinsatz im Tunnel
- Notausgänge und Abgasentsorgung
- Blockung der Busse an der Einfahrt, um eine Spur zu sparen
- PKW Verkehre durch Tunnel möglich oder ausschließbar
- Eingriffe in private Grundstücke und Grünbereiche

¹³ vgl. die Tunnelquerschnitte und verkehrlichen Vorgaben in der zweiten Vorlage „Regensburg plant & baut“ Informationen zum PlanungsDialog Steinerne Brücke 4./5. März 2005





- Winterdienst (Art und Kosten)
- Finanzierungschancen, Baukosten und Betriebskosten
- Veränderter Tunnelverlauf
- Bauzeiten
- Koppelung mit anderen Nutzungen (z.B. Galerie, Museum)

Im Verlauf der Diskussion wird von einem Teilnehmer darauf hingewiesen, dass die sog. „Riepl-Lösung“ lediglich ein Denkanstoss für die Stadt sein sollte und daher für die weitere Diskussion als Alternativvorschlag im PlanungsDialog nicht mehr verfolgt zu werden braucht.

An Argumenten Pro und Contra Tunnel sind bislang folgende Punkte genannt worden:

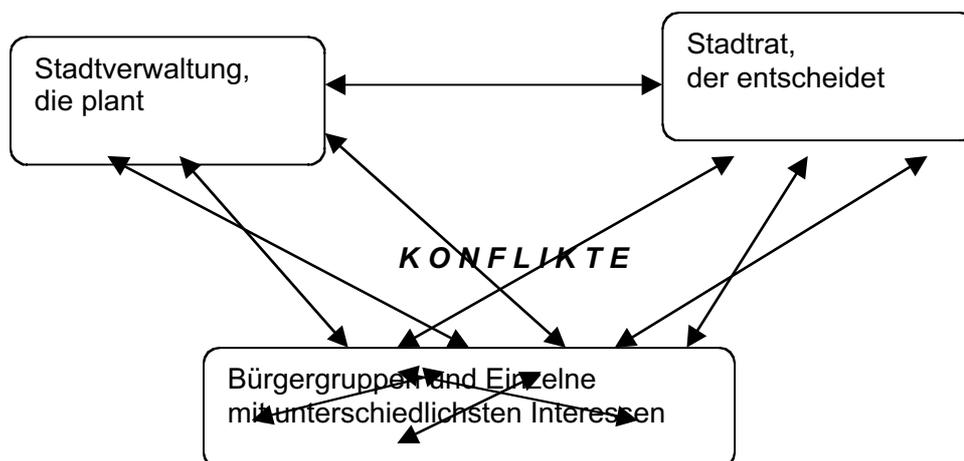
Tunnel

Pro	Contra
Geringer Eingriff in das Stadtbild	Gesamtkosten von ca. 30 Mio €
	Aufwendige gesetzliche Sicherheitsbestimmungen
	Keine Mehrfachnutzung möglich
	Größerer Eingriff in die Natur

Die Sitzung schließt mit einem Ausblick auf die weitere Diskussion bei der 4. und 5. Arbeitssitzung im April inhaltlich ab.

Frau Schäuble thematisiert das gegenüber der Stadt Regensburg sehr deutlich zum Ausdruck gebrachte Misstrauen und bietet nochmals Gesprächsgelegenheit an. Ein Teilnehmer versucht das atmosphärische Problem des PlanungsDialogs zeichnerisch zu fassen und sieht dabei die Moderation zwischen den „Gegnern“ und den „Befürwortern“ einer Ersatztrasse in der Pflicht der Stadt, eine Variante durchzusetzen.

Diese Frage gibt Frau Schäuble die Möglichkeit, das Kommunikationsmodell des PlanungsDialogs erneut darzulegen:





Zwischen den vielen, sehr unterschiedenen Interessenlagen ist bisher keine Konfliktbereinigung erfolgt, starke Polarisierungen und negative Zuschreibungen bestehen weiter – wie alle am PlanungsDialog Beteiligten bestätigen werden. Die neutrale Moderation hat die Aufgabe, das sachliche Gespräch zwischen den zahlreichen Interessenlagen (wieder) in Gang zu setzen, damit statt Kampf ein Verständigungsprozeß stattfinden kann, der möglichst viele Interessen möglichst weitgehend integriert.

Voraussetzung dafür ist bei allen ein Mindestmaß an Bereitschaft zur Ausarbeitung einer Lösung, Wohlwollen und Respekt füreinander. Diese Verständigungsarbeit ist „nur“ ein Angebot, das angenommen wird oder nicht, und „nur“ ein Versuch mit offenem Ausgang.

Wichtig zu wissen ist also: Das Angebot ist freiwillig und der Versuch kann auch zum Ergebnis haben, dass sich die vielen Konfliktparteien auf eine gemeinsame Empfehlung an den Stadtrat als Impuls für seine Entscheidung nicht einigen.

HINWEIS:

Es werden die Informationen in den Anhang des Protokolls genommen, die in der protokollierten Veranstaltung vorgetragen worden sind. Andere Informationen von Teilnehmenden können von diesen bei den Veranstaltungen ausgelegt werden.

Auf der website der Stadt Regensburg unter PlanungsDialog Steinerne Brücke wurde ausserdem eine Rubrik für **Stellungnahmen von Vereinen, Verbänden und Initiativen** eingerichtet. Interessierte werden gebeten, ihre eventuellen Stellungnahmen – möglichst als email-Datei – an das Schäuble Institut zu senden.





ANHANG

1. Kartenstichpunkte ergänzt
2. Protokollanmerkungen des Vereins Donauanlieger e.V.
3. Ausarbeitungen von Herrn Cerull
4. Auszug Beschlüßvorlagevorlage vom 17.2.2004
5. Zukunftswerkstätten
 - 5.1. Zukunftsstätten Stadt-Fluss-Landschaft
 - 5.2. Auszug aus dem Bericht zur Zukunftswerkstatt
 - 5.3. Bisherige Aussagen in Bürgerbeteiligungsverfahren im Zusammenhang mit der Steinernen Brücke
6. Berechnungen von Herrn Markus
7. Vortrag Herr Dr. Gieß: Historischer Überblick über die Brücken im Ensemble „Altstadt Regensburg und Stadtamhof“





**1.
Kartenstichpunkte von Auftaktveranstaltung / 1. Arbeitssitzung
ergänzt um die aus der 2. / 3. Arbeitssitzung**

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 Notfallfahrten nach der Sanierung noch 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 Notfallfahrten)
 - 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

Fragen zu den Modellen:

Maßstab

Höhe der Brücken im Maßstab

Steigung im Maßstab

Stichpunkte für den weiteren PlanungsDialog

Sanierungsform

Denkmalverträgliche Sanierung

Erhalt historischer Substanz

Nachhaltige Erhaltung

Probesperrung durchführen?

Sanierungszeitraum und entstehende Belastungen

Finanzierung der Sanierung

Ist es nicht unanständig, wenn Regensburg viel Geld ausgibt und Kinder, Schulen und andere Gemeinden kein Geld haben?

Ensembleschutz

Uferschutz

Bedeutung der Uferlandschaft bedenken

Hochwasserschutzfragen erläutern

Wird bei der Westvariante das Flussbett der Donau an irgendeiner Stelle eingengt?

Wie wirkt sich das Rampenbauwerk der Westvariante auf die Hochwasserstände am Oberen Wöhrd (oberhalb!) aus?

Schutz seltener Tiere (z.B. Eisvogel, Gimpel, Schwarzspecht, Reiher, Nattern, Biber) auf den Wöhrden

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

Schulwege bedenken

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 im Midibus zu Stoßzeiten

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

Belastungen während der Sanierung

Wertminderung des Hauses

Existenzgefährdung

Fussgängerbelange

350 m Länge über Steinernen Brücke zu Fuß möglich?

Umweglänge für Fußgänger bei einem Wegfall des Eisernen Stegs

Fußwegverlängerungen werden nicht, Busumwege schon betrachtet

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

Im Rahmen PlanungsDialog Unterer Wöhrd

Bewertungskriterien für die Varianten

Denkmalschutz

Hochwasserschutz

Anwohneranliegen

Fussgängerbelange





ÖPNV

- Umwege
- Zusätzliche Betriebskosten
- Erschließungsfunktion
- Verlust Fahrgäste

Stadtbild/ Städtebau

- Sichtbeeinträchtigungen
- Integration in das Stadtbild
- Städtebauliche Qualität
- Beeinträchtigungen des Stadtbilds
- Auswirkungen auf den Ensembleschutz

Natur, Umwelt, Erholung

- Eingriffe/ Beeinträchtigungen der Uferbereiche
- Biotope
- Hochwasserschutz
- Grünanlagen

Kosten

- Finanzierung für eine neue Brücke: woher? Wieviel? Welche Grundlage?
- Baukosten für die Ost- und die Westvariante
- Jährliche Betriebskosten (Beleuchtung, Reinigung, Winterdienst, Unterhalt) für die West- und die Ostvariante





2. Anmerkungen des Vereins Donauanlieger e.V. im Wortlaut:

Ergebnisse der ersten beiden Moderationstage am 25./26.2.05 zu Protokoll:

Die folgenden Punkte sind zu ergänzen bzw zu korrigieren:

1. Die Mehrheit der anwesenden Bürgerinnen und Bürger ist gegen den Bau der vorgeschlagenen Ersatztrassen durch die Stadtverwaltung.
2. Die Mehrheit der anwesenden Bürgerinnen und Bürger ist für die umgehende Sanierung der Steinernen Brücke – möglichst sofort. Die Sanierung ist nicht abhängig vom Bau einer West- oder Ost-Trasse.
3. Der Generalkonservator Professor Dr. Egon Greipl erklärt, dass aus Sicht des Denkmalschutzes keine Brücke die beste Lösung ist.
4. Das Befahren der Steinernen Brücke mit einer kleineren sanften Bus-Linie ist aus Sicht des Denkmalschutzes grundsätzlich möglich, jedenfalls in Betracht zu ziehen und zu prüfen.
5. Frau Scharfenberg MdL wies darauf hin, dass die Finanzierung einer Ersatztrasse bislang völlig offen ist. Bisher sind keine Mittel vorhanden, eine Förderungszusage liegt nicht vor. Ohne weitgehende Fördermittel durch den Freistaat kann keine Ersatztrasse gebaut werden.
6. Auf die Frage nach der sofortigen Sanierung der Steinernen Brücke bedeutete Dr. Wanderwitz, dass auch hierfür die Finanzierung fraglich ist.
7. Die Bürger der Stadt Regensburg haben im Bürgerbeteiligungsverfahren Zukunftswerkstätten 2002 ein Ergebnis vorgelegt, das Berücksichtigung bei der Bewertung der vorgelegten West- und Ost-Trasse finden muss. Darin wird jeglicher weiterer motorisierter Verkehr auf den Donau-Inseln abgelehnt, die Donau-Wöhrde als höchst schützenswert eingestuft. Diese Ergebnisse sind dem Protokoll des Planungsdialogs Steinernen Brücke beizufügen und beim Ergebnis zu berücksichtigen.
8. Die Bürger haben eine neue Variante von Buslinien erarbeitet, die in der Diskussion als Bürgertrasse geführt wird: Sie besagt: Führung der großen Linienbusse über die neue Busspur auf der Nibelungenbrücke und Errichtung eines neuen Altstadt-Shuttle-Dienstes/Altstadt-Linie für Stadtamhof über die Steinernen Brücke. Dazu sind sanfte Busse im kleineren Format anzubieten.
9. Ein Bürger äußerte Sorgen über die Schulwegsicherheit seiner Kinder auf einer Brücke, die ohne deutliche Abgrenzung gemeinsam von Fußgängern, Bussen und Taxen in Konkurrenz genutzt wird.
10. Der von den Moderatorinnen auf S. 8 des Protokolls eingefügte Satz, dass „... 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.“ stellt eine Diskriminierung der engagierten Bürger dar und ist ersatzlos zu streichen.

Donauanlieger e.V. / www.donauanlieger.de





Zu Protokoll Moderationsverfahren Steinerne Brücke 25./26.2.2005

Datei liegt bisher nicht vor





3. Ausarbeitungen von Herrn Cerull:

*Diese Ausarbeitungen sind als gesonderte Datei
herunterzuladen*





4. Auszug Beschlüßvorlage vom 17.2.2004:

Drucksachenummer: 04 03/0127-85

Zuständiges D/R/Amt: Amt für Wirtschaftsförderung

Gegenstand: Stadt-Fluss-Landschaft
Entwicklungskonzept für die Freizeit- und Erho-
lungssachse Donau-Regen
Ergebnisse der Zukunftswerkstätten

Beschlußvorlage

für **Ausschuß für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen**
zur **öffentlichen Sitzung** am **17.02.04**

Tagesordnungspunkt :

Berichterstattung : Planungs- und Baureferent Dr. Günter Stöberl

Beschlußvorschlag:

Das auf der Grundlage der Anregungen und Vorschläge der Bürger in den Zukunftswerkstätten erarbeitete Ergebnis wird als Konzept für die Weiterentwicklung der Fluss-Landschaftsräume zu einer Freizeit- und Erholungssachse im Regensburger Stadtgebiet beschlossen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Umsetzung der Projekte und Maßnahmen, wie im Bericht im einzelnen vorgeschlagen, nach Zweckmäßigkeit Schritt für Schritt in Angriff zu nehmen und sie in Zusammenarbeit mit den Bürgern und nach Möglichkeit mit privaten Finanzmitteln zu realisieren.

Unterschrift des Berichterstatters/der Berichterstatterin





5. Material zu den Zukunftswerkstätten im Wortlaut:

5.1. Zukunftswerkstätten: Stadt-Fluss-Landschaft:

„Vernetzung Stadt-Grün-Fluss

Stege für Fußgänger und Radfahrer

- *Brücke/Fußweg vom Weichser Damm über die Donau*
- *Villa-Areal und Park nicht unmittelbar anschneiden! Bei dieser Rad- und Fußbrücke auf die „Feinheiten“ achten*
- *Anbindung des Südostens der Stadt an Unteren Wöhrd/Donauufer fehlt → Stegverbindung schaffen*
- *Brücke von Gries zu Holzgartenstraße nur für Fußgänger und Radfahrer*
- *Verlegung der Schleuse nach Westen, um Stegverbindung zwischen Stadthof und Steinweg zu ermöglichen*
- *Zugänglichkeit des Regenufers verbessern, Steinwurf beseitigen*

Keine weiteren Straßenbrücken

- *Bustunnel*
- *motorisierten Verkehr von Steinerne Brücke auf Eiserne Brücke und neuen Bustunnel verlagern*
- *Unter Wöhrd: keine Straßenbrücke zum Grün, Event Bustunnel*
- *Regenbereich in Sallern fertig stellen*
- *Sallerner Regenbrücke*
- *keine Sallerner Regenbrücke, da diese das Regental endgültig zerstören würde*
- *Brücken „menschlich“ gestalten: Größe, Material, Form*

Eiserner Steg

- *bauliche Umgestaltung des Eisernen Steges*
- *Eisernen Steg an der Oswaldkirche ersetzen durch Rampenbrücke für Radfahrer, Kinderwagen, Rollstuhlfahrer*

Städtebau/Bebauung

Steinerne Brücke

- *Steinerne Brücke ganz und gar den Fußgängern überlassen*
- *völlig verkehrsfrei machen*
- *Straßenlaternen Steinerne Brücke auf gelbliches Licht umstellen*
- *nur noch die Busse der Altstadtlinie sollen die Steinerne Brücke überqueren*

Platz durch Straßenrückbau





- *Reinhausener Regenbrücke zurückbauen und städtebauliche Reparatur von Reinhausen*
- *Bayerwaldstraße abbauen und beispielsweise eine Wohnbebauung einfügen*

Mobilität für alle

- *die Straßen könnten doch halb Kopfstein, halb Fliesen sein*
- *es wäre schön, wenn alle Menschen überall hinkommen könnten*
- *grundsätzlich: behindertenfreundlich und für Rollstuhl geeignet*

Fuß- und Radwege

Rad- und Fußwege Donau

- *Radwegeausbau an Regen und Donau*
- *Spazier- und Radrundwege*
- *Radwege vernetzen, z.B. entlang der B8 – direkt am Wasser bis unter die Pfaffensteiner Brücke*
- *am Beschlächt neu pflastern (behutsam)*
- *Uferpromenade vom Herzogspark bis IT-Speicher*
- *Zugänglichkeit der Jahninsel für Kinderwägen*

Überwege und Brücken

- *Fuß- und Radweg über Regen in Sallern/Reinhausen*
- *Geh- und Radweg zwischen Weichs – Stadtamhof – Unterer Wöhrd als Alternative zu den hoch belasteten Straßenbrücken zwingend erforderlich*
- *Brückenverbindung Lappersdorf – Sallern unbedingt notwendig, stärkt Radverkehr, lähmt Autoverkehr (keine Autobrücke)*
- *Fuß- und Radwegverbindung über den Regen parallel zur B16 – Brücke schaffen*

Projekt: Brücken als Markenzeichen

Ziel

Vernetzung Steinerne Altstadt – Inseln – Natur – Wohngebiete durch den Bau von Stegen. Die unterschiedlichen Stege und Brücken sollen ein Markenzeichen für Regensburg insgesamt und lokal für den betreffenden Standort/Stadtteil werden. Dadurch wird das Potenzial der Flüsse für Regensburg besser ausgeschöpft.

Beschreibung

Es handelt sich ausschließlich um Stege und Brücken für Fußgänger und Radler, NICHT für Autofahrer. Die Gestaltung der Brücken ist ein Markenzeichen für die Stadt und die jeweilige Lage. Deswegen muss jede Brücke eine auf eine die spezifische Situation bezogene Gestaltung erhalten.

Inhalte

- *Eiserner Steg*





- *gestalterisch hässlich (Entsorgungsleitungen, im südlichen Bereich unbefriedigende Zugangssituation)*
- *Idee: Bei Neubau die Brücke nach Osten verschieben (Süden: Parkplatz, Norden: auch viel Platz)*
- *evtl. Klappbrücke, um die Schifffahrt zu berücksichtigen*
- *Verbindung Weichs – Grieser Spitz – Unterer Wöhrd*
 - *straßenunabhängige, attraktive Radverbindung zwischen dem Norden und der Altstadt (Bereich derzeit nur über zwei stark befahrene Autobridgen zu erreichen)*
 - *gestaltet als markante Holzbrücke wie z.B. die Brücke bei Essing/Altmühltal*
 - *Bedingung: Verbindung ausschließlich für Radfahrer und Fußgänger, NICHT für Autofahrer“*

5.2. Auszug aus dem Bericht zur Zukunftswerkstatt:

„Bedeutung und Fristigkeit der einzelnen Projekte und Maßnahmen sind sehr unterschiedlich und reichen von potentiellen Sofortmaßnahmen bis zu langfristigen Projekten, von nur lokal bedeutsamen Maßnahmen bis zum entwicklungsplanerisch relevanten Leitprojekt; es sind Maßnahmen vorgeschlagen, die die Stadt selbst voranbringen kann, und solche, deren Realisierung auf die Mithilfe Dritter angewiesen ist. Dementsprechend unterschiedlich lauten die Realisierungsvorschläge der Verwaltung. Auf den Vorschlag einer Prioritäts- oder Dringlichkeitsliste hat die Verwaltung verzichtet, da dies bei der Fülle der in die engere Wahl genommenen Projekt- und Maßnahmenvorschläge wenig sinnvoll wäre, und weil so gut wie keine Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander vorliegen. Vielmehr sollten die Projekte und Maßnahmen entsprechend den jeweils aktuellen Möglichkeiten, z.B. auch in anderen räumlichen und/oder sachlichen Zusammenhängen, oder bei der allfälligen Zusammenarbeit mit anderen Behörden oder Institutionen berücksichtigt, in Angriff genommen und das Gesamtprogramm auf diese Weise Schritt für Schritt umgesetzt werden. So könnten z.B. einzelne Projekte vermutlich auch im Zuge der Realisierung von Hochwasserschutzmaßnahmen (s.o. Wettbewerb) umgesetzt werden.

Grundsätzlich stehen alle Projekte und Maßnahmen unter dem Generalvorbehalt der Finanzierbarkeit. So gut wie alle Vorschläge betreffen Projekte und Maßnahmen, die nicht zu den gemeindlichen Pflichtaufgaben gehören und für deren Finanzierung deshalb auf absehbare Zeit keine Mittel in den städtischen Haushalt eingestellt werden können. Die Bedeutung der Vorschläge als Beiträge für die Konzeption zur Weiterentwicklung der Regensburger Flusslandschaften ist dadurch keineswegs geringer. Die Entwicklung der Stadt auf die Erfüllung gemeindlicher Pflichtaufgaben zu beschränken wäre fatal. Es sind aber andere





Möglichkeiten zur Realisierung der Vorschläge zu suchen, die die städtischen Mittel nicht, oder in nur sehr begrenzten Umfang benötigen. Dafür könnten in erster Linie eigene Aktivitäten der Bürger in Frage kommen und/oder die Zusammenarbeit mit anderen Institutionen, oder Finanzmittel, die von Mäzenen oder Sponsoren bereitgestellt werden. Die Verwaltung schlägt daher vor, auch die Realisierungsphase in Zusammenarbeit mit den interessierten Teilnehmern der Zukunftswerkstätten und sonstigen interessierten Bürgern einzuleiten. Planungs- und Organisationskapazitäten der Verwaltung werden in jedem Fall notwendig sein.

2.5 Projekt "Brücken als Markenzeichen"

Folgende Maßnahmen kamen in die engere Wahl:

- *Untergehängter Rad- und Fußgängersteg an der Bundesstraßenbrücke Lappersdorfer Kreisel*
- *Neubau Eiserner Steg*
- *Verbindung Weichs- Grieser Spitz – Unterer Wöhrd mit Rad- und Fußwegbrücke*
- *Brücke in Höhe des IT-Speichers über die Donau nach Weichs*

Auch in der Zukunftswerkstatt "Donau-Mitte und Regen" spielten Brücken für die Vernetzung der Stadt über die Flüsse hinweg eine große Rolle, auch hier kamen z.T. gleichlautende Maßnahmenvorschläge wie in den Planungszellen zum Stadtentwicklungsplan.

Die Verwaltung hält die Vorschläge grundsätzlich für sinnvoll, die Ergänzung der Regensburger "Brückenfamilie" ist tatsächlich ein wichtiges entwicklungsplanerisches Anliegen. Allerdings können weitere Brücken- und Stegprojekte über die derzeit im Bau befindlichen hinaus nur als längerfristige Vorhaben in die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes aufgenommen werden, sie sollten dort zu einem Leitprojekt "Brücken und Stege" zusammengefasst werden.

Die o.g. Maßnahmenvorschläge sind teilweise bereits in gleicher Weise in Planungen der Stadt enthalten (Fuß- und Radwegverbindung Weichs - Grieser Spitz - Unterer Wöhrd) oder in anderer Form im entsprechenden Bereich vorgesehen (die Brücke zur Verlängerung der Nordgaustraße über den Regen erhält selbstverständlich auch Fuß- und Radwege). Eine Verbindung aus dem Bereich IT-Speicher nach Weichs wird im Zusammenhang mit der im Projekt "Grünes Band" genannten Aufwertung des Donau-Südufers überlegt. Ein Ersatz des Eisernen Steges wird möglicherweise mit der weiter westlich angedachten Brücke geschaffen, die als eine der Alternativmöglichkeiten zur Verlagerung des Busverkehrs von der Steinernen Brücke in die Diskussion gekommen ist. Sollte diese Möglichkeit, bei der selbstverständlich auch Fußgänger- und Radverkehr möglich sein wird, nicht zum Zug kommen, sollte längerfristig ein Neubau des Eisernen Steges an der jetzigen Stelle vorgesehen werden.





Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt,

- die angesprochenen Verbindungen in ein Leitprojekt "Brücken und Stege" in die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes aufzunehmen
- den Maßnahmvorschlag "Verbindung Weichs – Grieser Spitz – Unterer Wöhrd" mit besonderer Priorität weiterzuverfolgen,
- die Rad- und Fußwegverbindung über den Regen in Zusammenhang mit der Verlängerung der Nordgaustraße zu realisieren,
- die Rad- und Fußwegverbindung über die Donau in Höhe des IT-Speichers in Zusammenhang mit den Süduferplanungen zu überprüfen, und
- die Rad- und Fußgängerverbindung Eiserner Steg entweder in Zusammenhang mit der Bustrassenalternative West oder längerfristig als Neubau des Eisernen Steges an der jetzigen Stelle vorzusehen.“





5.3. Bisherige Aussagen in Bürgerbeteiligungsverfahren im Zusammenhang mit der Steinernen Brücke

Bürgergutachten: Perspektiven für Regensburg

Projektvorschlag der Planungszellen:

- Errichtung von mehr Donauübergängen; v. a. für Fussgänger und Radfahrer (S. 62, 73)

Bewertungen von Bürgern

Positiv bewertet wird:

- Steinernen Brücke ohne Verkehr (6 Nennungen)

Negativ bewertet wird:

- Brückensituation (5 Nennungen)
- Busverkehr auf der Steinernen Brücke (1 Nennung), ebenso Pkws auf der Steinernen Brücke (1 Nennung)
- Geplantes Bustunnelprojekt unter der Donau durch (1 Nennung)

→ *Empfehlungen von Bürgern (S.145 ff.)*

- Verbesserung der Donauübergänge (7 Punkte von 1797)
- Brückenersatz / Tunnelbau als Verbindung für Altstadt (6 Punkte von 1797)
- Keine Untertunnelung der Donau (2 Punkte von 1797)





PlanungsDialog Unterer Wöhrd

Forderungen von Bürgern

- für den fließenden Verkehr wird gefordert:
 - keine weitere Verbindung für den motorisierten Individualverkehr nach Norden

- Für den ÖPNV wird gefordert:
 - keine Grieser Brücke (einstimmig)
 - der UW will nicht die Funktion der Steinernen Brücke zusätzlich übernehmen
 - der UW ist bereit, Funktionen des ÖPNV auch künftig zu übernehmen, aber nicht als Hauptachse (sondern moderate Nutzung)





6. Berechnungen von Herrn Markus

*Diese Berechnungen sind
als gesonderte Datei herunter zuladen*





7. Vortrag von Herr Gieß, Landesamt für Denkmalpflege



**Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege ·
Postfach 10 02 03 · 80076 München**

Bau- und Kunstdenkmalpflege

Hofgraben 4
80539 München

Tel. 089/2114- 291
Fax 089/2114-404
e-Mail: harald.giess@bfd.bayern.de

Moderationsverfahren „ÖPNV-Ersatztrassen für die Instandsetzung der Steinernen Brücke

Hier: **historischer Überblick über die Brücken im Ensemble „Altstadt Regensburg und Stadtamhof“**

Das Ensemble Altstadt Regensburg und Stadtamhof hat seinen städtebaulichen Schwerpunkt auf der Südseite der Donau. Das Gebiet der ehemaligen Reichsstadt umfasste dabei jedoch auch die beiden Wöhrde sowie den nördlichen Brückenkopf der Steinernen Brücke mit dem westlich davon gelegenen Areal des Katharinenspitals. Stadtamhof selbst jedoch war als baierische Stadt stets der Machtsphäre der Reichsstadt entzogen. Erst mit dem Übergang Regensburgs an das junge Königreich Bayern 1810 gehörten beide Städte zu einem Herrschaftsgebiet. Die Eingemeindung Stadtamhofs nach Regensburg erfolgte jedoch erst 1924. Da beide Städte aber seit dem Mittelalter alleine schon durch die Lage und ab 1146 die verbindende Steinernen Brücke in unmittelbarer Beziehung standen,





ist die Ausweisung als **ein** Ensemble nur historisch konsequent und macht diesen Aspekt besonders anschaulich.

Ausgehend von den Ruinen des römischen Legionslagers und der dazugehörigen Zivilsiedlung westlich und östlich davon entfaltete Regensburg seinen städtebaulichen Schwerpunkt praktisch ausschließlich am südlichen Donauufer. Der Besitz nördlich mit dem jenseitigen Brückenkopf der Steinernen Brücke war gegenüber der eigentlichen Stadt klein und ausschließlich von strategischer Bedeutung. Die beiden Wöhrde wurden in einem kleinen Bereich unmittelbar im Anschluss an die Steinernen Brücke jeweils als weitgehend geschlossene Schiffer- und Fischersiedlungen genutzt. Ansonsten waren sie durch Freiflächen sowie reichsstädtische Sonderbauten (Bauhof, Zimmereistadel, Pesthöfe) geprägt.

Zur Zeit des römischen Legionslagers hat wohl eine Schiffsbrücke im Bereich der Porta Praetoria bestanden. Aufgrund der starken Wirtschaftsmacht und Handelsstellung Regensburgs im 12. Jahrhundert war der Bau der Steinernen Brücke ein bedeutender Schritt zur ganzjährigen Sicherung eines ungehinderten Donauübergangs. Die Lage der Steinernen Brücke deutlich westlich der Porta Praetoria begründet sich aus bautechnischen Gegebenheiten, aber auch daraus, dass die Stadt sich zwischenzeitlich über die Legionslagerwestgrenze deutlich hinausentwickelt hatte (Stadterweiterung unter Kaiser Arnulf um 920). Es ist – auch im Hinblick auf die Befestigung der Stadt, die sich zur Donau hin ebenso wie nach Süden bis ins frühe 14. Jahrhundert um die Kernstadt und die beiden Vorstädte im Osten und Westen ausgebildet hatte, konsequent, dass die Steinernen Brücke als Übergang über viele Jahrhunderte ausreichend und der einzige, zudem stark befestigte Donauübergang war. Da die Wöhrdinseln sich nie zu einem Teil der Kernstadt entwickelten, waren weitere Brücken weder notwendig noch – in strategischer Hinsicht – sinnvoll.

Erst im Verlauf des 16./17. Jahrhunderts erfolgte etwa an der Stelle der heutigen Eisernen Brücke eine günstigere Anbindung des Unteren Wöhrdes an das Stadtgebiet durch eine hölzerne Brückenkonstruktion. Für den oberen Wöhrd war eine solche weitere Anbindung stromaufwärts nicht erforderlich, da diese Insel schon seit dem späten Mittelalter über die bis heute bestehende Pfeilergestützte Rampenkonstruktion von der Steinernen Brücke aus gegeben war. Es blieb dem späten 19. Jahrhundert vorbehalten, für Fußgänger hier eine weitere, untergeordnete Brücke - den Eisernen Steg - zu errichten. Die Verbindungen von den Wöhrden nach Stadtamhof wurden ebenfalls erst im Verlauf des 19. Jahrhunderts bzw. im 20. Jahrhundert wirklich notwendig und realisiert (Grieser Steg, Brücke im Westen des Thon-Dittmer'schen Gartenpalais).

Das Ensemble Altstadt Regensburg und Stadtamhof wird bis heute ganz wesentlich von den Blickbeziehungen über den Donauhauptarm geprägt. Im Süden ist es der seit dem Mittelalter als Hauptansicht der Reichsstadt geltende Donauprospekt (feierliche Kaisereinzüge über die Steinernen Brücke). Auf den Wöhrdinseln sind es die kleinen urbanen Kerne der Fischeransiedlungen, eingebettet in natürliche Uferzonen und locker durchsetzt mit den erwähnten Funktionsbauten (Stadel, Pesthöfe).





Die geschichtliche Entwicklung Regensburgs und Stadtamhofs wird zu einem guten Teil gerade darin anschaulich, dass das Ensemble bis heute von der Steinernen Brücke als zentraler Achse über die Donau geprägt ist. Die Eiserne Brücke sowie der Eiserne Steg sind untergeordnet und stützen damit auch die einzigartige Stellung der Steinernen Brücke.

Man kann also feststellen, dass diese heute vorhandenen drei Donauübergänge über den Hauptarm der Donau die historische Entwicklung in besonderem Maße widerspiegeln und dokumentieren. Wesentlich ist dabei die unterschiedliche Wertigkeit der drei Brücken: herausragender Hauptakzent ist die Steinernen Brücke, deutlich abgestuft treten die Eiserne Brücke und der Eiserne Steg lediglich flankierend hinzu.

In erstaunlicher Konsequenz zu dieser bis heute uneingeschränkt anschaulichen Entwicklung ergaben sich die weiteren Brückenschläge des 20. Jahrhunderts im Bereich der neuen Vorstädte bzw. außerhalb davon: Eisenbahnbrücke, Nibelungenbrücke, und Schwabelweiser Brücke im Osten, die Autobahnbrücke im Westen.

Es wird deutlich, dass für Regensburg und Stadtamhof die Anschaulichkeit ihrer städtebaulichen, wirtschaftlichen und politischen Entwicklung vom frühen Mittelalter bis heute letztlich auch im Fehlen häufiger Brückenschläge verankert ist. Regensburg und Stadtamhof sind **eben nicht** über die Jahrhunderte Teile eines Gemeinwesens gewesen. Insofern sind Vergleiche mit anderen Stadtorganismen, die sich gleichzeitig zu beiden Seiten von Flüssen entwickelt haben – etwa London, Paris, Rom - weder korrekt noch sinnvoll.

Vor dem hier kurz skizzierten historischen Hintergrund sind aus denkmalpflegerischer Sicht auch alle derzeitigen Überlegungen für die Schaffung einer Buseratztrasse über den Donauhauptarm bis Stadtamhof zu sehen und zu bewerten.

