

Donauanlieger e.V.

Bürgerinitiative für:

den Schutz, der Pflege und der Verbesserung der Wohnsituation an den Uferbereichen der Stadt.

den Schutz, der Pflege und der Verbesserung des Stadtbildes an den Uferzonen der Stadt

den Schutz, der Pflege und der Verbesserung der Grünanlagen an den Uferzonen der Stadt



Westliche Altstadt an der Holzlände, Foto: Roman Graggo



Unterer Wöhrd an der Badstraße, Foto: R. Fürst

Dokumentation zu den aktuellen Planungen einer Ersatzbrücke



Grünbereich am Grieser Spitz in Stadthof, Foto: S. Bandemehr



Foto: S. Bandemehr

Inhalt

Partikularinteressen?.....	3
Der lange Weg zur Sperrung der Steinernen Brücke für Autos und Busse.....	6
Ist eine Ersatzbrücke notwendig?.....	8
Warum lehnt das Bürgerbündnis die Westbrücke ab?	10
Wie verändert sich der Verkehr durch die Ersatzbrücke im Bereich Holzlande / Schopperplatz.....	16
Situation am Schopperplatz vor und nach dem Bau einer Ersatzbrücke	21
Das Märchen vom Brückenübergang ohne Barriere	22
Ist die Ostbrücke eine Ersatzbrücke zur Ersatzbrücke im Westen?.....	23
Die Suche der Stadt nach einer Rechtfertigung für eine Ersatzbrücke	26
Aussagen von Politikern, Behörden und Wirtschaftsverbänden	30
Ehrlicher Dialog statt Manipulation	32

Impressum:

Herausgeber: Donauanlieger e. V.
 Walter Cerull, Werner Graggo
 Grafik/Layout: Rainer Fürst
 3-D-Animation: Dr. A. Löhr
 Druck: Saxoprint, Dresden
 Auflage: 1000
 V.i.S.d.P. Donauanlieger e.V.
 Walter Cerull, Seifensiedergasse 4, 93059 Regensburg

Partikularinteressen?

Die Donauanlieger e.V. – eine Bürgerinitiative

In den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts waren Begriffe wie Umweltschutz, Bürgerinitiativen, Bürgerbeteiligung, Fußgängerzonen und dergleichen noch unbekannt. Das Land war im Aufbruch. Konsumiert wurde nicht nur, um seine notwendigen Bedürfnisse zu befriedigen, sondern man investierte auch in „Luxus“. Die Siedlungstätigkeit auf dem Land und in den Stadtrandbezirken nahm enorm zu, die Motorisierung und damit die Mobilität der Bevölkerung expandierte und neue Straßen fraßen sich in die Landschaft und in die Städte. Der Begriff „autogerechte Stadt“ kursierte bei den Stadtplanern – auch bei uns in Regensburg.

Geplant war eine Autobahn quer durch das Stadtgebiet (Westumgehung). Die Altstadt sollte auf das Kerngebiet reduziert und von vierspurigen Straßen umzingelt werden. An das überregionale Straßennetz sollte dieses Tangentenviereck mit riesigen Brückenbauten angeschlossen werden: im Osten vom Straßenzug Regentalparallele über eine sechsspurige Bayerwaldbrücke zur D.-Martin-Luther Straße und über den Galgenberg zur Autobahn, im Westen über die Frankenstraße auf eine vierspurige Oberpfalzbrücke über Schopperplatz und Holzlande zum Platz der Einheit, wo ein großer Verkehrsknoten entstehen sollte. Die Zerstörung der gewachsenen Stadtstruktur von Regensburg mit der historischen Altstadt wäre damit besiegelt gewesen.

Damit konnten sich einige Studenten verschiedenster Fachrichtungen nicht abfinden und gingen gegen diese Planungen vor. Daraus entstand, in Anlehnung an das Münchner Forum, das Forum Regensburg e. V.. Mit vielen Aktionen, Gesprächen, Petitionen, Eingaben, öffentlichen Diskussionen mit Bürgern und politischen Entscheidungsträgern, konnte – unterstützt durch viele Sympathisanten in Bevölkerung wie die Altstadtfreunde e.V., Verwaltung und staatlichen Ämtern – eine Wende in der Stadtplanung erreicht werden.

Manche Planungen konnten verhindert werden, manchmal verloren wir auch, zum Beispiel bei der Westumgehung, dem Bau des Kaufhaus Horten und verschiedener Bank- und Versicherungsgebäude in der Altstadt. Manchmal kamen wir auch zu spät oder der Zeitgeist hemmte noch die Änderung einer Planung.



Die Bausünden Kaufhof und Kolpinghaus

Als Regensburg 2006 in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen wird, war das auch Belohnung und Genugtuung für all diesen Einsatz. Doch trotz alledem, trotz einer grundsätzlich positiven Trendwende im Städtebau, weg von der „autogerechten“ hin zur „menschlichen Stadt“ tauchen ständig neue Planungen auf, die vieles, was gerettet wurde, zerstören würde. Hier ist erneut der Einsatz der Bürgerinnen und Bürger gefordert, um das Schlimmste zu verhindern. Hierzu gehören die Planungen einer ÖPNV-Ersatzbrücke für die Steinernen Brücke.

Geplant ist eine solche Ersatzbrücke entweder im Osten der Altstadt (Grieser Brücke) oder im Westen. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass diese Doppelstrategie dazu führen soll, wenigstens eine der beiden Brücken durchzusetzen. Dies belegt etwa eine Aussage von Bürgermeister Gerhard Weber bei einer Bürgerversammlung in Steinweg, das bestätigen aber auch Insider aus der Stadtverwaltung.

Nach Bekanntwerden der Brückenpläne formierte sich Widerstand, zunächst unter den direkt betroffenen Bürgern. Bemerkenswert dabei war, dass sich die Anwohner – entgegen der Erwartungen der Planer – nicht auseinander dividieren lassen. Sie haben sich im Verein Donauanlieger e.V. zusammengeschlossen und

hier gilt auch nach jahrelanger Diskussion die einhellige Meinung, dass keine Ersatzbrücke notwendig ist – weder im Osten, noch im Westen.

Seit Gründung des Vereins werden dessen Mitglieder massiv diffamiert: von Oberbürgermeister Hans Schaidinger, großen Teilen des Stadtrats, des RVV und manch anderer. Der immer wieder im Mund geführte Vorwurf „Partikularinteresse“ sollte suggerieren, dass es den Donauanliegern lediglich um Eigeninteressen ginge. Dass dies nicht der Realität entspricht, zeigt die breite Solidarität aus der interessierten Bürgerschaft und schließlich der Zusammenschluss zum „Bürgerbündnis“. Zu diesem gehören neben den Donauanliegern: das Forum Regensburg, die Altstadtfreunde, der Historische Verein, der ADFC, der Bund Naturschutz, die ARGE „Fest am Fluss“, der Arbeitskreis Kultur, die Regensburger Eltern und der Architekten- und Ingenieursverein Regensburg.

Mit diesem Heft wollen wir die bisherige Diskussion über die Brückenfrage dokumentieren. Wir wollen auf die Probleme und die zerstörende Wirkung aufmerksam machen, die eine solche Brücke im Gefüge der Altstadt und den Wöhrden verursachen würde und begründen, warum die Brücke für einen funktionierenden ÖPNV in Regensburg nicht notwendig ist.



1 Standort der Westbrücke

2 Standort der Ostbrücke

*Bild aus der Titelseite des
Welterbeverträglichkeitsgutachtens*

Donauanlieger e.V.

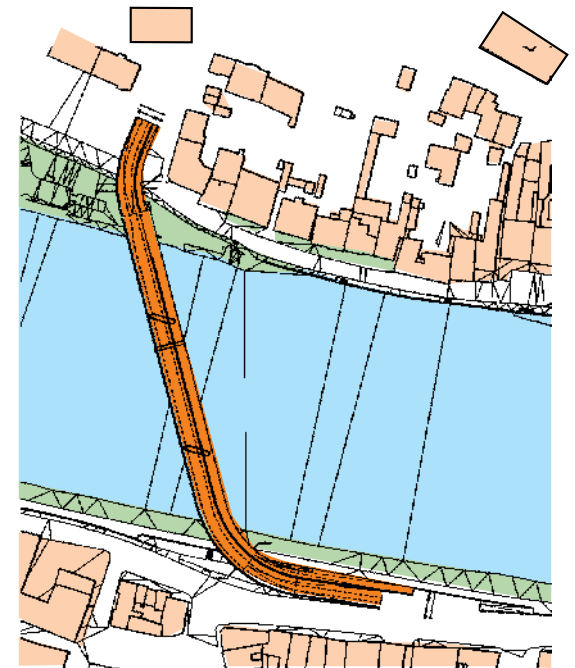
Die Donauanlieger

lehnen eine Westbrücke,



Maßstäbliche 3D-Visualisierung der geplanten Rampe in der Holzlande (Dr. A. Löhr)

Rechts: Lage Westbrücke: Holzlande / Unterer Wöhrd (Schopperplatz)



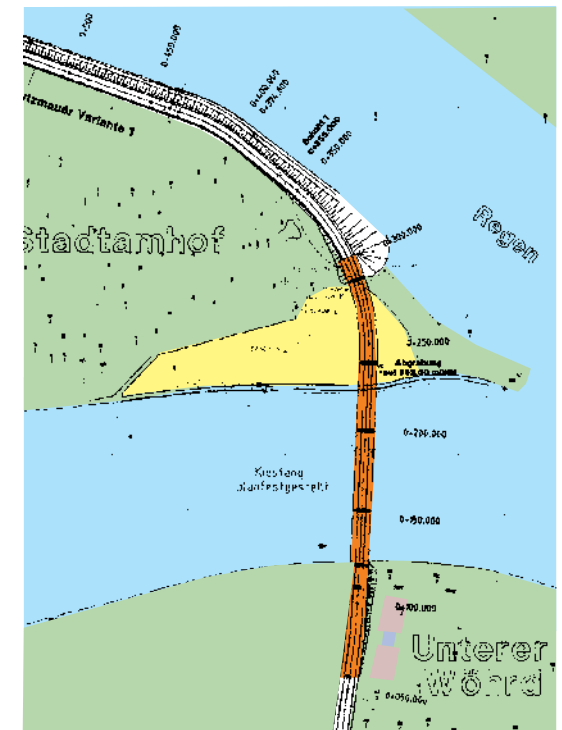
bzw. eine Ostbrücke,

als Ersatz für die
Steinerne Brücke ab!



Modell Ostbrücke an der Grieser Spitz (Stadtplanungsamt Regensburg)

Rechts: Lage Ostbrücke, Grieser Spitz / Oberer Wöhrd (Maffeistraße)



Der lange Weg zur Sperrung der Steinernen Brücke für Autos und Busse

1996 wurde die Steinernen Brücke im Zuge eines Bürgerentscheids für den Pkw-Verkehr gesperrt. Vor dieser Sperrung wurde die Brücke täglich in jeder Richtung von rund 6.000 Autos und Bussen befahren – unerträglich für das Bauwerk, eine Zumutung für Fußgänger.

Der Weg bis zur endgültigen Sperrung gestaltete sich schwierig. Bereits seit den 80ern hatten insbesondere das Forum Regensburg und der SPD-Ortsverein Stadtamhof eine Sperrung für den Kfz-Verkehr gefordert. Bei der absoluten CSU-Mehrheit im Stadtrat stieß man damit auf taube Ohren.

Mit dem Regierungsantritt von Oberbürgermeisterin Christa Meier (SPD) 1990 wurde die Steinernen Brücke zumindest an Samstagen (ab 14 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen für den Individualverkehr gesperrt. Busse und Taxis konnten sie aber weiterhin befahren. Auch ansonsten war diese Sperrung nicht sonderlich effektiv: Die Beschilderung war schlecht und das Verbot wurde nicht konsequent überwacht. Entsprechend groß war die Unwissenheit bei den Autofahrern.

Als 1996 Hans Schaidinger zum Oberbürgermeister gewählt wurde und die CSU wieder die absolute Mehrheit im Stadtrat erreichte, stellten die Grünen den Antrag, die Steinernen Brücke nun endgültig für den Individualverkehr zu sperren. Die damalige Mehrheitsfraktion der CSU lehnte diesen Antrag erwartungsgemäß ab.

Das gerade erst (per Volksentscheid) durchgesetzte Gesetz zur Möglichkeit von Bürgerentscheiden ermöglichte es allerdings nun den Regensburger Bürgern, selbst darüber abzustimmen, ob der Kfz-Verkehr von der Steinernen Brücke verbannt werden sollte oder nicht. Nach der Ablehnung des Grünen-Antrags im Stadtrat formierte sich ein breites Bündnis (unter anderem Grüne, SPD, Verkehrsclub Deutschland, Forum Regensburg), um ein entsprechendes Bürgerbegehren auf den Weg zu bringen.

Zeitgleich organisierte der Heimatverein Statt am Hoff mit der Vereinigung Pro Stadtamhof ein Bürgerbegehren (damals konnten auch Stadtteile ein Bürgerbegehren durchführen) mit der Forderung, die Steinernen erst dann zu sperren, wenn eine Ersatzbrücke vorhanden wäre.



Und so kam es kam 1996 zu zwei Bürgerentscheiden:

1. Entscheid: Sperrung der Steinernen Brücke erst dann, wenn eine Ersatzbrücke vorhanden ist.
2. Entscheid: Sofortige Sperrung der Steinernen Brücke für den Individualverkehr ohne Ersatzbrücke.

Beide Bürgerentscheide bekamen eine Mehrheit. Durch eine Stichfrage fiel die Entscheidung schließlich zugunsten einer sofortigen Sperrung.

Die rund 140 ÖPNV-Busse der Linien 4, 12, 13 und 17, die täglich in beiden Richtungen über die Brücke fuhren waren davon ebensowenig betroffen wie die Taxis: Sie konnten Steinerne nach wie vor befahren.

Die statische Belastung durch die Busse war – wie sich mittlerweile herausgestellt hat – sehr hoch und für die Brücke schädlich. Für die Fußgänger auf der Brücke war aber vor allem der (zumindest subjektiv wahrgenommene) explosionsartige Anstieg der Taxifahrten auf den Brücke eine sehr große und lästige Beeinträchtigung.

Eine Vollsperrung der Brücke lehnte aber sowohl die Mehrheit im Stadtrat wie auch der RVV kategorisch ab. Erst müsse eine Ersatzbrücke für den ÖPNV her, hieß es.

Trotzdem fahren heute keine Busse und Taxis mehr über die Brücke. Nach einem Sicherheitsgutachten verfügte Oberbürgermeister Hans Schaidinger im August 2008 eine Sperrung für den gesamten Kfz-Verkehr. Die Busse werden seitdem über die Nibelungenbrücke umgeleitet. Die Steinerne hingegen ist dadurch immer mehr zum Treffpunkt für Menschen geworden, die dort flanieren und die Atmosphäre genießen.

Die Forderung nach einer Ersatzbrücke gibt es allerdings bis heute – trotz ablehnender Stimmen aus der Bürgerschaft und von Fachstellen des Denkmalschutzes.

Alle vier Bilder von Peter Ferstl / Stadt Regensburg



Ist eine Ersatzbrücke notwendig?

Vorbemerkung: Seit vier Jahren werden die Busse, die einst die Steinerne befuhren, über die Nibelungenbrücke umgeleitet. Es gab bis auf wenige Ausnahmen keine nennenswerten Beschwerden der betroffenen Bevölkerung oder von Fahrgästen. Das neue Liniennetz wird weitgehend akzeptiert.

Die Argumente und Aussagen der Brückenbefürworter sind bisweilen bizarr, manchmal auch widersprüchlich.

So erklärte etwa Rainer Kuschel, (damals) stellvertretender Geschäftsführer des RVV, anlässlich einer SPD-Mitgliederversammlung 2004: „Wird die Steinerne Brücke für den ÖPNV gesperrt, brauchen wir unbedingt eine Ersatzbrücke.“ Als Begründung führte er dazu aus: „Wird die Nibelungenbrücke von einer Terrorgruppe wie Al Qaida in die Luft gesprengt, besteht im Stadtgebiet für den ÖPNV kein Donauübergang mehr.“

Ob die Nibelungenbrücke – zum Beispiel durch einen Terroranschlag – zerstört werden wird, ist hypothetisch und braucht hier nicht weiter erörtert werden. Allerdings gibt es im Stadtgebiet für Notfälle neben der Ostumgehung noch die Westumgehung. Die Kapazität der Zufahrtsstraßen und die Lage der geplanten Ersatzbrücken stellt in einem Notfall jedenfalls keinen Ersatz für den gesamten (auch teilweise) donauüberschreitenden ÖPNV dar.

Wenig später erklärte Oberbürgermeister Hans Schaidinger bei einer CSU-Versammlung im Kolpinghaus gegenüber Pressevertretern: „Wenn die Stadtämter keine Brücke wollen, dann wird auch keine gebaut“. Diese Aussage hatte der OB offenbar ohne Absprache mit dem RVV getroffen, der nun sein volles Gewicht in Waagschale warf. Der Oberbürgermeister, die Stadtverwaltung unter Baureferentin Christine Schimpfermann, das Gros der Medien (vor allem die Mittelbayerische Zeitung), das Landratsamt Regensburg, der Bürgermeister von Lappersdorf und die Parteien (CSU, SPD) übernahmen unkritisch und ungeprüft die Argumente des RVV und treten seitdem ohne wenn und aber für eine Ersatzbrücke ein.

Die angebliche Notwendigkeit einer Ersatzbrücke für den ÖPNV wurde in den Vordergrund gestellt und quasi absolut gesetzt. Der Denkmalschutz und die Probleme des Ensembleschutzes an der Holzlande und in der Badstraße bei einer Westbrücke wurden ebenso hintangestellt und kaum thematisiert wie die drohende die Zerstörung eines altstadtnahen Erholungsgebietes bei einer Ostbrücke. Am Ende wurde die Frage zur Notwendigkeit einer Brücke und der damit verbundenen Probleme für die Altstadt „feige“ an die UNESCO weitergereicht. Dazu später mehr.

Die beiden „Lager“ aus Befürwortern und Gegnern einer Ersatzbrücke könnten unterschiedlicher nicht sein: Während auf der einen Seite mehrheitlich Institutionen (z.B. RVV, IHK) und politische Parteien stehen, kommen die Gegner zum überwiegenden Teil direkt aus der Bürgerschaft und dem Denkmalschutzbereich.

Wer befürwortet eine Ersatzbrücke?

- die Mehrheit des Stadtrates (SPD, CDU, Grüne) mit OB Schaidinger
- der RVV (Regensburger Verkehrsverbund) mit den Gesellschaftern GfN (Gesellschaft zur Förderung des ÖPNV im Landkreis Regensburg) und dem RVB (Regensburger Verkehrsbetriebe)
- das Landratsamt Regensburg mit Landrat Herbert Mirbeth und den Bürgermeistern von Lappersdorf und Pettendorf
- das Bau- und Planungsreferat vertreten durch die Planungsreferentin Christine Schimpfermann und der Leiterin des Stadtplanungsamtes Ute Hick
- die Altstadtkaufleuten und die IHK
- der VCD (Verkehrsclub Deutschland)
- Bürger bzw. Benutzer des ÖPNV, deren Stimmen sich allerdings bislang nur in einigen wenigen Leserbriefen finden lassen

Bei den in den letzten Jahren abgehaltenen Bürgerversammlungen in den Umlandgemeinden war die Brücke bzw. der ÖPNV nie ein Thema. Bei öffentlichen Diskussionen und Veranstaltungen der Stadt Regensburg waren die Befürworter einer Ersatzbrücke immer eine kleine Minderheit.

Wer lehnt eine Ersatzbrücke ab?

- die Anwohner der Trassen zur Brücke in Stadtamhof und den Wöhrden – diese organisierten sich im Verein Donauanlieger e. V.
- das Bürgerbündnis gegen eine Ersatzbrücke
- fast einstimmig die Teilnehmer eines von der Stadt organisierten Planungsdialogs Ersatzbrücke im Februar/ März 2005
- viele Bürger, ausgedrückt in Leserbriefen und der Beteiligung bei Bürgerversammlungen
- die überwältigende Mehrheit von vier Bürgerversammlungen in Stadtamhof
- das Landesamt für Denkmalpflege als zuständige Behörde für den Denkmalschutz und für die Einhaltung der Welterbekonvention
- der Kreisheimatpfleger
- der Landesdenkmalrat
- ICOMOS International (Stellungnahme vom August 2011)

Die zuständigen Stellen innerhalb der Regensburger Stadtverwaltung verweisen nun seit fast vier Jahren immer wieder auf das Welterbekomitee der UNESCO. Von dort erwarte man sich eine positive Stellungnahme zu einer Ersatzbrücke, heißt es in regelmäßigen Abständen.

Für eine solche Stellungnahme allerdings ist die UNESCO überhaupt nicht zuständig. Das hat bereits vor mehr als drei Jahren der bayerische Generalkonservator Professor Egon Greipl klargestellt.

Gegenüber dem Online-Magazin regensburg-digital erklärte Greipl: „Die UNESCO ist keine Oberdenkmalpflege- oder Oberdenkmalschutzbehörde. Ihre Zuständigkeit beschränkt sich ausschließlich auf die Feststellung und gegebenenfalls Aberkennung des so genannten Welterbestatus.“

Die Aberkennung des Welterbestatus durch die UNESCO erfolgt wiederum auf Vorschlag des Denkmalrats ICOMOS International und dieses Gremium hat sich bereits eindeutig und unmissverständlich gegen eine Westtrasse ausgesprochen – zuletzt in einer ausführlichen Stellungnahme vom August 2011.

Die darin enthaltenen Kernaussagen: Eine Westtrasse hätte schwerwiegende Auswirkungen auf das Welterbe-Gebiet. Die Steinernen Brücke würde ihren individuellen Wert verlieren. Der Blick auf die historische Altstadt würde ernsthaft beschädigt. Der dafür notwendige Abriss des Eisernen Steg wäre der Verlust eines bedeutenden Denkmals.

Ein von der Stadt in Auftrag gegebenes „Welterbeverträglichkeitsgutachten“, mit dem die Machbarkeit von Ost- wie Westtrasse gegenüber der UNESCO begründet werden sollte, wird in dem Schreiben als „eklatant widersprüchlich“ und in Teilen falsch bezeichnet (Mehr dazu auf Seite 10).

Doch trotz aller Argumente und allen Gegenwinds hält die Stadt weiter an ihren Brückenplänen fest.

Warum lehnt das Bürgerbündnis die Westbrücke ab?

Anmerkung: Das Welterbeverträglichkeitsgutachten

Im Juli 2010 veröffentlichte die Stadt ein Gutachten, das sie bei dem Münchner Planungsbüro Eisenlauer Voith in Auftrag gegeben hatte. Dieses sogenannte „Welterbeverträglichkeitsgutachten“ sollte belegen: Eine Ersatzbrücke hat keinerlei negative Auswirkungen auf den Welterbestatus von Regensburg. Das von der Stadt bestellte Ergebnis stellte sich auch prompt ein: Die Gutachter lieferten eine „Unbedenklichkeitsbescheinigung“, die zahlreiche stimmungsvolle und schön anzusehende Fotosimulationen dazu enthält, wie eine Ost- bzw. Westbrücke aussehen könnte.

Zusammen mit einem Begleitschreiben des Stadtplanungsamtes sollte dieses „Gutachten“ an die UNESCO geschickt werden.

Das Bürgerbündnis konnte in der Folge zahlreiche inhaltliche und redaktionelle Fehler in diesem „Gutachten“ nachweisen. Generalkonservator Egon Greipl sprach von einem „Tendenzgutachten“. Der Denkmalrat ICOMOS International bezeichnete die 80seitige Hochglanzbroschüre unter anderem als in Teilen „falsch“, „unbegründet“ oder „eklatant widersprüchlich“ und forderte eine Überarbeitung.

Zwei Jahre später legte die Stadt schließlich die „überarbeitete Version“ des „Gutachtens“ vor. Diese ist doppelt so dick und trotz Überarbeitung noch in vielen Teilen fehlerhaft. Enthalten ist darin allerdings auch eine Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege, die den Behauptungen zur Unbedenklichkeit einer Westbrücke deutlich widerspricht.

Weder in der ersten noch in der zweiten Version des Gutachtens werden Fotosimulationen von den kritischen Stellen bei den Brückenbauten gezeigt. Die Abfahrtsrampe einer Westbrücke im Altstadtbereich (Holzlande) fehlt völlig. Abgesehen von SPD und CSU haben alle Fraktionen im Regensburger Stadtrat das moniert. Eine Antwort erhielten sie nicht.

Gutachter Peter Eisenlauer redete sich heraus: Man habe einige Male versucht, solche Simulationen zu machen. „Aber es hat sich herausgestellt, dass wir noch keine ausreichende Planungstiefe haben, um das glaubwürdig darzustellen.“ Wie falsch diese Aussage ist, zeigen wir ab Seite 13.

Insgesamt gab die Stadt Regensburg für dieses Schlechtachten 70.000 Euro aus. Wie viele Fehler das städtische Begleitschreiben enthält zeigen wir ab Seite 26.

Bevor wir nun zur Westbrücke kommen: Einige Gedanken zu Brücken im allgemeinen und neuen Brücken im Besonderen.

Alte Brücken mit seinen Anschlussstraßen sind immer landschafts- bzw. stadtbildbestimmend. In Regensburg zeigt das am eindrucksvollsten das Beispiel Steinerne Brücke.



Neue Brücken mit den notwendigen Anschlussstraßen in einer dicht besiedelten Kulturlandschaft zu bauen erfordert viel architektonisches Feingefühl und einen sensiblen Umgang mit dem Landschaftsbild. Oft wehrt sich die betroffene Bevölkerung, da Wohngebiete oder Landschaften in ihrem gewohnten Erscheinungsbild beeinträchtigt werden. Aktuelle Beispiele sind die Diskussionen um die Singinger Nahverkehrsbrücke oder die Donaubrücke bei Kneiting.

Neue Brücken mit ihren Anschlussstraßen in eine über Jahrhunderten gewachsene Stadtstruktur zu bauen und zu integrieren ist schlicht und einfach nicht möglich. Verantwortungsvolle Stadtplanung sollte die Finger davon lassen.

Zu viel alte Bausubstanz muss in der Regel dafür geopfert werden. Zu störend wirken die neuen Straßenzüge im alten historischen Stadtbild, zu stark verändert der damit verbundene zusätzliche Verkehr die Aufenthaltsqualität.



Regenbrücke in Reinhausen vor 1970 Regenbrücke in Reinhausen 2012

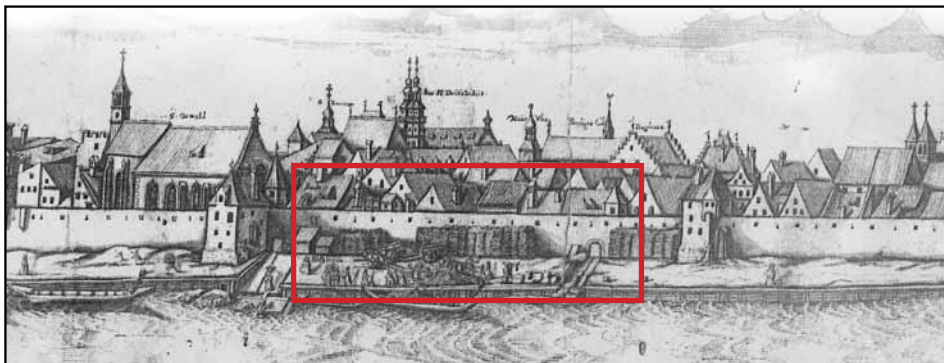


Donaumarkt vor 1945

Donaumarkt um 2012

Ein Beispiel dafür ist die bereits angesprochene, einst geplante Bayerwaldbrücke am Donaumarkt. Obwohl diese Brücke nach massiven Bürgerprotesten nicht gebaut wurde, hat sie doch schon schmerzhaft Einbrüche in der dortigen Bausubstanz und im Altstadtensemble hinterlassen, die man bis heute am Donaumarkt und am Hunnenplatz sehen kann. Dass sich die stattdessen gebaute Eiserne Brücke relativ harmonisch ins Stadtbild einfügt, ist neben der Architektur insbesondere der Tatsache geschuldet, dass sie die Dimensionen der dort im Krieg zerstörten Hengstenbergbrücke nicht wesentlich überschreitet, also an einem für diese Größe gewachsenem Brückenstandort entstanden ist.

Ähnlich verheerende Abbrüche wie bei der Bayerwaldbrücke wären an der Holzlande für den Bau der seinerzeit bis in den westlichen Altstadtbereich geplanten Oberpfalzbrücke notwendig gewesen. Diese Planungen konnten aber noch rechtzeitig verhindert werden.



Jetzt wird an gleicher Stelle wieder eine Brücke geplant. Zwar nicht mehr – wie damals – mit einem Durchstich durch die mittelalterliche Bausubstanz, sondern mit einem direkten Anschluss im unmittelbarem Uferbereich an das bestehende Straßensystem. Dies hätte aber dennoch gravierende Auswirkungen auf das Stadtbild in diesem Altstadtbereich.

Ausschnitt zeigt den Standort der Westbrücke am Südufer der Donau Holzlande, Federzeichnung von H.G.Bahre, 1630

Im Lauf seiner Geschichte entwickelte Regensburg sich ausschließlich am Südufer der Donau. Erschlossen wurde und wird die Stadt im Donauuferbereich mit einer Erschließungsachse in Ost-Westrichtung (Ostengasse – Thundorferstraße – Holzlande). Von dieser Achse führen schmale, senkrecht zur Hauptachse verlaufende Erschließungsgassen in die Altstadt (rot eingezeichnete Linien) zwischen Ostentor und Herzogspark im Westen gibt es über 20 solche Gassen.



Teilausschnitt des westlichen digitalen Stadtplanes der Stadt Regensburg

Eine Ersatzbrücke würde natürlich in Nord-Süd-Richtung verlaufen und käme mit einer Fahrbahnhöhe von circa 3,5 Metern über dem bestehenden Straßenniveau am Südufer an. Direkt am Uferbereich muss die Brücke zunächst auf das bestehende Straßenniveau gebracht werden. Zum anderen muss die Brückentrasse in das bestehende Ost-West-Straßensystem eingebunden werden.

Das eine funktioniert nur mit einer Rampe. Das andere nur mit einer Abbiegkurve, deren Abbiegewinkel wesentlich größer als 90 Grad sein muss, damit die Busse (auch die Gelenkbusse) von der Nord-Süd-Achse in die Ost-West-Achse einfädeln können.

Eine Rampe muss für die Busse gut befahrbar sein, sie muss Platz lassen für die Abbiegemöglichkeit der Busse zum Weißgerbergraben und sie muss zudem behindertengerecht gebaut werden. Es ist daher eine Straßenrampe mit einer Steigung von acht Prozent geplant. Für die Fußgänger muss eine eigene Rampe an die Brücke angebaut werden, die wesentlich länger als die Busrampe ist, um die behindertengerechte maximale Steigung von sechs Prozent zu bekommen. Damit ein größerer Abbiegewinkel erreicht wird, über den auch Gelenkbusse in



Das Bild zeigt die beiden Rampen (Fahrrampe und Fußgängerrampe) und die schräge Führung der Brücke über die Donau. Dies ist aber ein Fremdkörper im historischen Stadtbild am Südufer der Donau.

das Straßensystem einfädeln können, muss die Brücke zudem diagonal über die Donau geführt werden. Wie stark würde sich das Stadtbild mit einer solchen Brücke im Altstadtbereich verändern? Die Donauanlieger wollten das mit einem Nachbau der Rampe mit Gerüsten, Abdeckungen usw. vor Ort demonstrieren. Der Oberbürgermeister verweigerte dafür die Genehmigung. „Die Stadt ist selbst in der Lage, zum gegebenen Zeitpunkt anschaulich diese Situation an der Holzlande darzustellen“, so Hans Schaidinger.

Dieser „gegebene Zeitpunkt“ scheint bis heute nicht gekommen zu sein. Auch im bereits angesprochenen „Welterbeverträglichkeitsgutachten“ mit seinen zahlreichen Simulationen und Fotomontagen wird „diese Situation“ nicht „anschaulich“ dargestellt. Und das, obwohl dies ausdrücklich im Stadtrat moniert wurde.

Wir haben deshalb das Büro Dr. A. Löhr beauftragt, Modellbilder im 3-D-Verfahren anzufertigen, um die Situation zum ersten Mal anschaulich darzustellen.

Wir denken, nach Studium der Bilder, braucht es keine weiteren Diskussionen mehr, ob die Westbrücke aus Sicht des Denkmal- und Ensembleschutzes an dieser Stelle gebaut werden kann. Klar ist angesichts dieser Bilder nun auch, warum Fachstellen wie das Landesamt für Denkmalpflege und ICOMOS International diese Brücke ablehnen. Und es stellt sich die Frage, weshalb die Stadtplanung, allen voran der Oberbürgermeister, sich weigert, die Situation anschaulich darzustellen und stattdessen – mit dem Segen der Stadtratsmehrheit – weiter Geld investiert, um irgendwie weiter zu planen, obwohl klar sein dürfte das eine Brücke an dieser Stelle nicht gebaut werden kann.

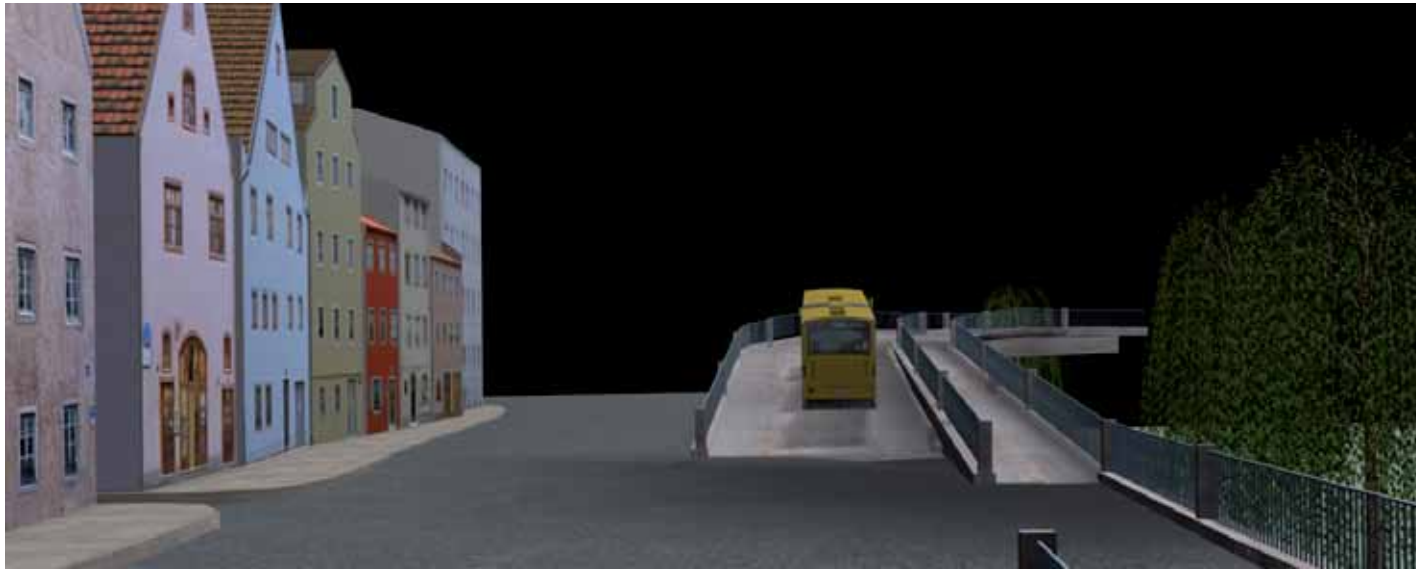


Maßstäbliche 3D-Visualisierung (siehe dazu Seite 26) der geplanten Rampe in der Holzlande (Dr. A. Löhr)



© Dr. Alexander Löhr

Maßstäbliche 3D-Visualisierung des Rampenbauwerks an der Holzlande (Dr. A. Löhr)



*Maßstäbliche 3D-Visualisierung des
Rampenbauwerks an der Holzlande
von der Oswaldkirche aus gesehen
(Dr. A. Löhr)*



*Maßstäbliche 3D-Visualisierung des
Rampenbauwerks an der Holzlande
vom Westen aus gesehen
(Dr. A. Löhr)*

Wie verändert sich der Verkehr durch die Ersatzbrücke im Bereich Holzlände / Schopperplatz?

Die öffentliche Diskussion hat sich bisher sehr ausführlich mit den Themen ÖPNV und Störung des Stadtbildes durch eine Brücke mit den zugehörigen Rampenbauwerken auseinandergesetzt. Zu kurz gekommen ist bisher eine Untersuchung dazu, wie die Verkehrsströme des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs im Falle der Realisierung der Westtrasse geregelt werden können und ob letztendlich eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden kann. Die letzte und einzige Aussage zu diesem Thema ist im Jahre 2003 erfolgt. In der Beschlussvorlage zur öffentlichen Sitzung des Stadtrats am 1. April 2003 wird festgestellt:

„Problematisch stellt sich die Situation an der Einmündung Weißgerbergraben/Holzlände dar: Da zukünftig auch Busse von der Holzlände her kommend in den Weißgerbergraben abbiegen müssten (und umgekehrt) wird an dieser Stelle – die heutige Verkehrsbelastung zu Grunde gelegt – eine Signalisierung erforderlich sein. Die Anbindung Badstraße kann nur bei einer Einschränkung der Durchfahrtsbreite (ggf. durch einspurige Führung) gesichert werden.“

Die Problematik wurde also offenbar im Grundsatz bereits vor neun Jahren erkannt und eine Lösung mittels Ampelanlagen angedacht – Konkreteres dazu ist bislang aber nicht passiert.

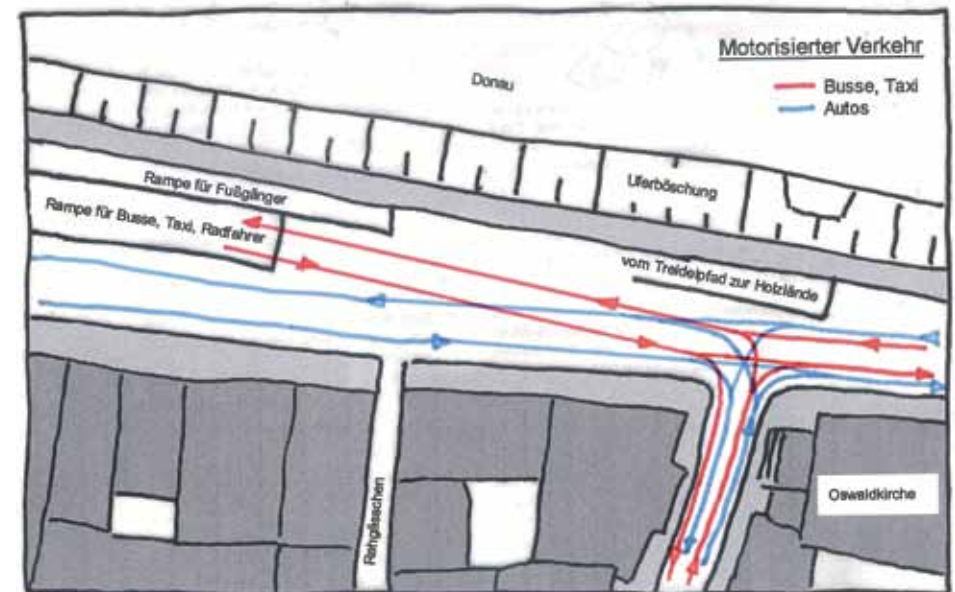
Verkehrssituation vor der Oswaldkirche

Motorisierter Verkehr:

Um sich die Komplexität der Verkehrssituation im Bereich vor der Oswaldkirche im Falle der Verwirklichung der Westtrasse vorstellen zu können, muss man sich über die Verkehrsströme im Klaren sein. Der Verkehr von acht Buslinien und der Autoverkehr einschließlich der Taxis sind zu regeln, wie die folgende Übersicht zeigt:

- Autos/Taxis vom Weißgerbergraben in die Keplerstraße und umgekehrt
- Autos/Taxis vom Weißgerbergraben zur Holzländestraße und umgekehrt
- Autos/Taxis von der Keplerstraße zur Holzländestraße und umgekehrt

- Busse (Linien 13 und 17, u. U. auch die Linie 4) / Taxis von der Westtrasse / Rampe zum Weißgerbergraben und umgekehrt
- Bus (Linie 12) / Taxis von der Westtrasse/Rampe zur Keplerstraße und umgekehrt
- Busse (Linien 1, 2A, 2B, u.U. 4, 6 und 11) / Taxis von der Keplerstraße zum Weißgerbergraben und umgekehrt



Verkehrsströme des motorisierten Verkehrs (W. Graggo)

Es muss also der Busverkehr mit dem Autoverkehr sowie dem Taxiverkehr (letzterer darf die Westtrasse befahren) unter Berücksichtigung des nicht motorisierten Verkehrs koordiniert werden. In der Abbildung werden die roten Linien für die Busse und Taxis, die blauen Linien für die Autos verwendet. Folgende Problematik besteht:

- Busse und Taxis, die von der Rampe kommen bzw. die auf die Rampe fahren, müssen die zwei Fahrspuren der Holzländestraße kreuzen. Damit dies möglich ist, muss der gesamte sonstige Verkehr gesperrt werden.

- Auch nach dem Bau einer Brücke ist das Abbiegen der Busse problematisch, weil der Kurvenradius des Straßenverlaufs kleiner ist als der Kurvenradius der Busse. Busse brauchen also beim Abbiegen immer den Straßenbereich des Gegenverkehrs.
- Durch das Rampenbauwerk wird der Autoverkehr in der Holzländestraße unübersichtlicher und gefährlicher. Anschaulich wird dies durch untenstehende Abbildung, die aus dem Welterbeverträglichkeitsgutachten vom Mai 2010 mit Ergänzungen vom Mai 2012 als Ausschnitt übernommen wurde.
- Verkehr braucht Platz. Es ist absolut unsinnig im innerstädtischen Bereich große Bäume und Grünflächen zu opfern, um Verkehrsfläche zu schaffen.

Durch den Bau einer Brücke hat man zusätzlich zu den vorhandenen drei Straßen noch eine 4. Straße verkehrlich zu integrieren – und das bei acht Buslinien im Bereich vor der Oswaldkirche. Dies ist nur durch eine Ampelanlage möglich. Wenn die Zeichen der Zeit auf Verkehrsberuhigung stehen, ist es schlichtweg



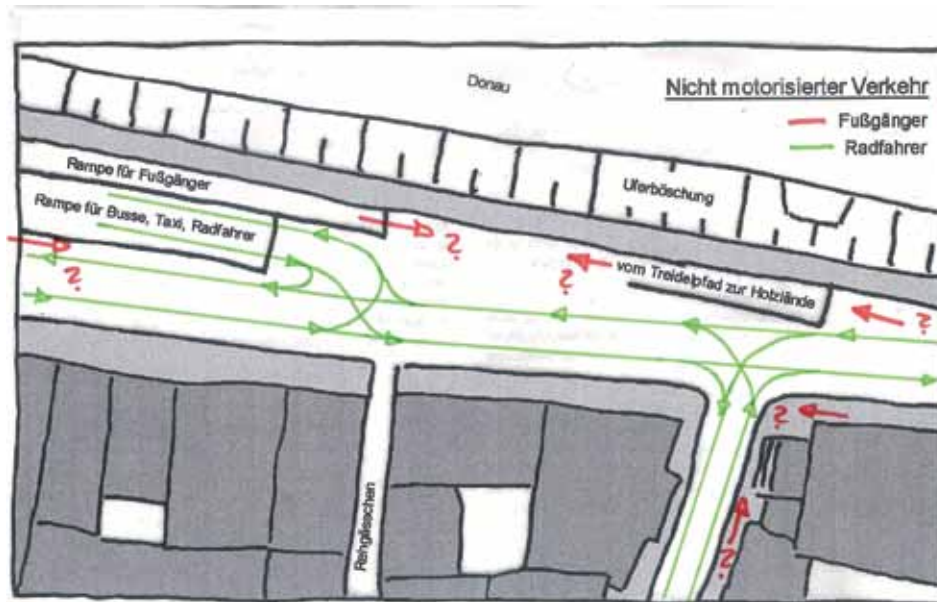
Ausschnitt einer Abbildung aus dem Welterbeverträglichkeitsgutachten (Seite 78)

paradox, im Kernbereich der Altstadt eine neue Ampelanlage aufzustellen, um Verkehr in den Griff zu bekommen, denn man zusätzlich schafft, anstatt durch entsprechende Maßnahmen den Verkehr zu minimieren.

Nicht motorisierter Verkehr

Sowohl Fußgänger als auch Radfahrer müssen sowohl von der Rampe als auch von den drei Straßen Holzländestraße, Keplerstraße und Weißgerbergraben jedes Ziel einfach und gefahrlos erreichen können. Die untenstehende Abbildung zeigt wie weit verzweigt die Verkehrswege für die Radfahrer (grüne Linien) sind. Folgende Problematik tritt auf:

- Zu bedenken ist, dass die Trasse Holzländestraße – Keplerstraße wichtiger Teil des insbesondere im Sommer stark frequentierten Donau-Radweges ist. Um eine Gefährdung zu vermeiden, ist es sicherlich sinnvoll, auch diese Verkehrsteilnehmer mittels Ampel über den Kreuzungsbereich vor der Oswaldkirche zu leiten.
- Für den flussüberquerenden Radverkehr ergibt sich eine deutliche Verlängerung des Weges. Der Weg über den Eisernen Steg beträgt 119 Meter, der Weg vom Rampenanfang Holzländestraße zum Rampenende am Schopperplatz wird mit 220 Metern fast doppelt so lang sein.
- Radfahrer müssen die mindestens 50 Meter lange Rampe mit circa acht Prozent Steigung (nur die Fußgängerrampe weist sechs Prozent Steigung auf) benutzen und sich diese mit den Bussen und Taxis teilen. Viele müssen bei dieser Steigung absteigen und behindern damit den übrigen Verkehr. Außerdem ist die Fahrt bergab bei diesem Gefälle auch nicht ohne Probleme.
- Zu klären ist, ob Radfahrer, die von der Rampe mit Ziel Keplerstraße oder Holzländestraße kommen, sich an Ampeln (Bedarfsampeln?) halten müssen oder sich über Fahrspuren von Bussen und Autos ihren Weg frei suchen können.
- Für die Radfahrer wird durch den eventuellen Bau einer Westtrasse die Verkehrssituation um vieles komplexer und gefährlicher. Beispielhaft für die Verschlechterung ist die Vorstellung des Radverkehrs in einer Situation, wie sie in der Abbildung „Ausschnitt einer Abbildung aus dem Welterbeverträglichkeitsgutachten“ (siehe links) dargestellt ist.



Verkehrsströme des nicht motorisierten Verkehrs (W. Graggo)

In die Abbildung „Verkehrsströme des nicht motorisierten Verkehrs“ wurden die Verkehrswege für Fußgänger nicht eingezeichnet, denn es ist praktisch unmöglich, sinnvolle, gefahrlose Wege für die Fußgänger zu finden.

Folgende Situationen sind besonders kritisch:

- Derzeit können Fußgänger vom Westen kommend auf dem Gehweg auf der Nordseite der Holzlände bis zur Keplerstraße gehen, ohne den Fußgängerbereich zu verlassen. Einziges Problem ist die kurze Engstelle beim Eisernen Steg. Beim Bau der Westtrasse blockiert das Rampenbauwerk den Fußweg. Wie kommen die Fußgänger vom westlichen Teil der Holzlände z. B. auf den nordseitigen Gehweg der Keplerstraße, wie in den Weißgerbergraben, wie auf die Rampe der Westtrasse? So wie es aussieht, ist eine Fahrbahnbenutzung unumgänglich. Dies ist besonders problematisch, da in diesem Bereich die Holzlände durch das Rampenbauwerk deutlich verengt ist. Die wenig attraktive Situation zeigt die weiter vorne stehende Abbildung „Ausschnitt einer Abbildung aus dem Welterbeverträglichkeitsgutachten“.

- Wie kommen Fußgänger vom nördlichen Gehweg der Keplerstraße auf die Fußgänger-/Radfahrer-Rampe? Die Rampe vom Treidelpfad zur Holzlände zwingt die Fußgänger in den Straßenraum von Bussen, Taxis, Autos und Radfahrern.
- Welchen Weg müssen Fußgänger gehen, um von der Rampe in die Keplerstraße zu kommen? Ist die umgekehrte Richtung auf gleichem Weg zurückzulegen?
- Bei Querung der Donau verdoppelt sich der Weg für die Fußgänger. Für Rollstuhlfahrer ist die geplante Rampe mit sechs Prozent behindertengerecht. Aber rechtfertigt dieses eine Argument den gesamten Brückenneubau? Wäre ein Treppenlift (in Venedig nichts Besonderes) am Eisernen Steg nicht die einfachere und billigere Lösung?
- Der Treidelweg entlang der Donau im Bereich der Holzlände ist für die Nutzer besonders unattraktiv, da durch das Rampenbauwerk der Blick auf die Häuser verwehrt wird. Eine mehrere Meter hohe Betonmauer kann durch keinerlei gestalterische Maßnahmen die Situation verbessern.

Verkehrssituation am Schopperplatz

Auch zur Regelung des Verkehrs auf der Nordseite der geplanten Brücke gibt es praktisch keine Aussagen von Planungsseite. Ein vager, sehr verschleiender Hinweis wird im Welterbeverträglichkeitsgutachten gegeben. Dort findet man auf Seite 17:

„Die Zufahrtsrampen sind mit maximal 6 % Steigung konzipiert Auf der Nordseite ist die Zufahrtsrampe in die räumliche Situation des Schopperplatzes zu integrieren, dessen Niveau dazu leicht angehoben wird. Alternativ zu einem behindertengerechten Ausbau der Nordrampe können dort die Höhenunterschiede mit einem auf der Ostseite der Trasse installierten Lift überwunden werden.“

Diese Aussagen sind jedoch mit gravierenden Problemen verbunden, zum Teil lassen sich die Behauptungen nicht aufrechterhalten. Im Einzelnen:

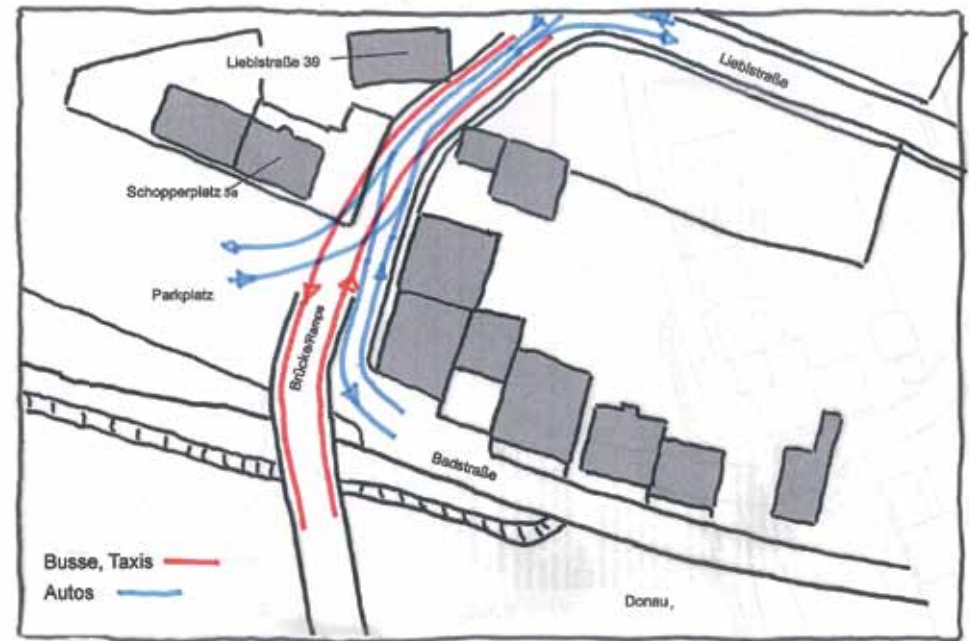
- Die Zufahrt zum Parkplatz Schopperplatz und weiter nach Westen zur RT-Halle und zu den Sportplätzen muss sowohl mit PKW als auch mit LKW, Feuerwehr, etc. möglich sein. Dies hat zur Folge, dass die Rampe deutlich

vor dem Anwesen Schopperplatz 5a zu Ende sein muss. Die mögliche Rampenlänge ist somit etwa 30 Meter, die daraus resultierende Steigung liegt bei mehr als zehn Prozent, also weit mehr als die behindertengerechte Steigung von sechs Prozent. Ein Hauptargument der Befürworter der Westtrasse ist jedoch, dass dieser Donauübergang (im Gegensatz zum Eisernen Steg) behindertengerecht sein soll. Um aus diesem Dilemma zu kommen bieten die Planer zwei Lösungen an:

- Einmal wird vorgeschlagen, einfach das Niveau des Schopperplatzes anzuheben, um die behindertengerechte Steigung zu erreichen. Eine derartige Aufschüttung würde mehr als einen Meter betragen und ist bei den vorhandenen topografischen Verhältnissen nicht möglich. Es ist außerdem schwer vorstellbar, dass die Anwohner einer derart einschneidenden Veränderung ihres Wohnumfeldes zustimmen werden. Die Gebäudeunterkanten sowie die Grundstückshöhen würden ihren gewachsenen Kontext zur Umgebung verlieren. Zudem kann nach einer Geländeanhebung die Zufahrt zu den Garagen nur schwer ermöglicht werden.
- Diese Schwierigkeit bzw. Unmöglichkeit haben die Planer aber offenbar erkannt. Der Alternativvorschlag lautet deshalb: Die Steigung der Rampe wird



Ausschnitt der Abbildung aus dem Welterbeverträglichkeitsgutachten Seite 32



Verkehrsströme im Bereich des Schopperplatzes (W. Graggo)

bei mehr als zehn Prozent belassen. Für die Fußgänger, Rollstuhlfahrer oder Familien mit Kinderwagen wird stattdessen ein Lift an der Ostseite der Rampe angebaut. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird dieser Lift das Ziel mutwilliger Zerstörung sein und einen hohen Wartungsaufwand erfordern, um ständig einsatzbereit zu sein. Man denke nur an Dult-Zeiten und die zahlreichen alkoholisierten Menschen, die dann unterwegs sind. Abgesehen davon: Für die meisten Radfahrer bedeuten zehn Prozent Steigung, dass sie ihr Fahrrad schieben müssen. Bergab sind zehn Prozent Gefälle in eine recht beengte Verkehrsfläche ein Gefährdungspotential.

- Die Zu- und Abfahrt zur Badstraße muss möglich sein. Deshalb muss die Rampe nach Westen versetzt gebaut werden, damit daneben noch der Fahrbereich für die Autos von und zur Badstraße Platz findet. Eine „gerade“ Auffahrt bzw. Abfahrt von der Rampe ist daher nicht möglich. Das Problem wird besonders deutlich, wenn man den Plan des Welterbeverträglichkeitsgutachten zu den Baudenkmälern im Umfeld der Trassen (Seite 32) zugrunde legt.

Obwohl dieser Plan durch die Vergrößerung etwas unscharf ist, erkennt man deutlich, dass die Rampe auf dem Schopperplatz direkt auf das Grundstück von Schopperplatz 5a zuführt (grün gekennzeichnet). Das bedeutet: Um die Brücke überhaupt an dieser Stelle bauen zu können, muss Privatgrund entweder erworben oder enteignet werden. Auch aus der Fotodokumentation des mehrfach zitierten Gutachtens wird dieser Umstand deutlich. Vergleicht man die untenstehenden Abbildungen, so erkennt man an der deutlichen Verkürzung der Hecke der Einzäunung, dass offensichtlich ein Stück vom Grundstück des Anwesens Schopperplatz 5 a fehlt.



Abbildungen aus dem Welterbeverträglichkeitsgutachten 2012, Seite 74 und 75

- Eine sehr problematische Engstelle, ist im Bereich von Lieblstraße 39. Den schmalen und begrenzten Verkehrsraum müssen sich Busse, Autos, Radfahrer und Fußgänger im Begegnungsverkehr teilen. Dies führt zu einer Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer.
- Die Enge des Verkehrsraumes lässt nur einen sehr langsamen Begegnungsverkehr zu.
- Das Abbiegen von Bussen von der Oberpfalzbrücke kommend auf den Pfaffensteinerweg Steg ist sehr schwierig, da der Kurvenradius der Straße kleiner ist als der Kurvenradius der Busse.

Zusammenfassung

Fazit für den südlichen Bereich einer Westtrasse:

Durch den Bau der Westtrasse wird der Verkehr komplexer und gefährlicher, da das bisher schon überbelastete System von drei Straßen durch Brücke und Rampe noch erweitert wird. Der Verkehr von acht Buslinien, der Autoverkehr, die Taxis sowie der Radfahrer- und Fußgängerverkehr können nur aufwändig durch Ampelanlagen geregelt werden. Grünflächen und große Bäume müssten der neu zu schaffenden Straßenfläche geopfert werden. Eine deutliche Verschlechterung wird für die Radfahrer und Fußgänger eintreten.

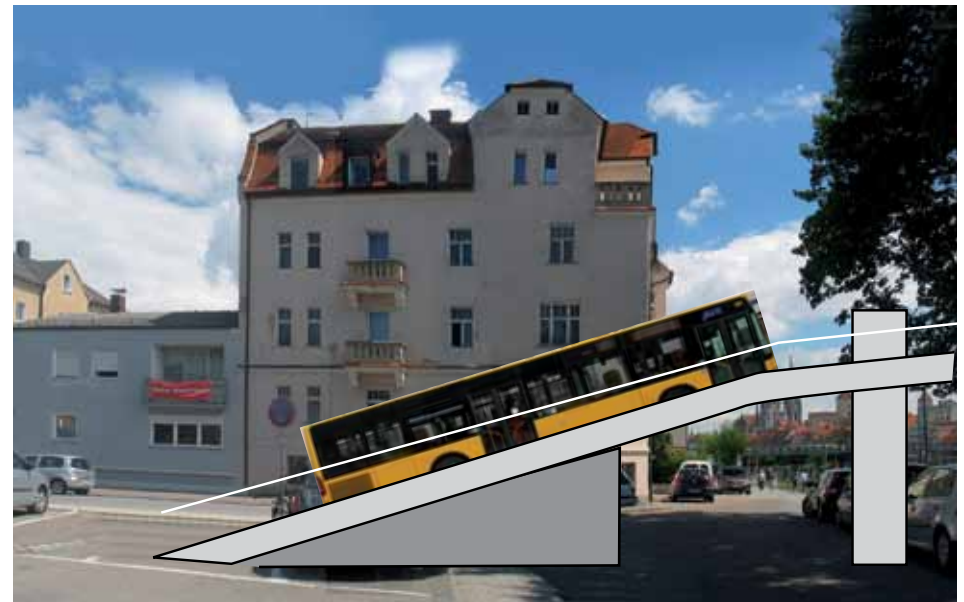
Fazit für den nördlichen Bereich einer Westtrasse:

Für die Rampe muss zusätzliche Verkehrsfläche geschaffen werden. Die Verkehrsführung muss versetzt erfolgen, um weiterhin eine Zufahrt zur Badstraße zu ermöglichen. Die im Welterbeverträglichkeitsgutachten dargestellte Busroute führt über Privatgrund. Eine behindertengerechte Steigung ist auf der Rampe nicht realisierbar – deshalb muss ein Lift vorgesehen werden. Die Verkehrsfläche muss in Bereichen gemeinsam von Bussen, Autos, Taxis, Radfahrern und Fußgängern genutzt werden, was zu einer erhöhten Gefährdung der Verkehrsteilnehmer führt.



Oben: Die Badstraße im jetzigem Erscheinungsbild

Unten: Blick vom Schopperplatz aus auf die Badstraße ohne und mit Brücke (Fotos / Montage: R. Fürst)



Die Märchen vom Brückenübergang ohne Barriere

Es ist richtig, dass der Eiserne Steg für Radfahrer und Kinderwagen nur umständlich, für behinderte Menschen – speziell Rollstuhlfahrer – überhaupt nicht benutzbar ist. Dieses Manko könnte allerdings durch den Einbau eines Liftes an der Süd- und Nordrampe behoben werden. Der Platz wäre auf beiden Seiten vorhanden. Gefordert wurde dieser Einbau schon häufiger – die Stadt lehnte bisher ab.



Im Welteerbeerträglichkeitsgutachten von 2012 wird dieses Problem mit dem Eisernen Steg denn auch angesprochen. Auf Seite 121 heißt es:

„Da der Eiserne Steg als Fußgängersteg konzipiert wurde, der in seiner Ausführung weder für Personen mit eingeschränkter Mobilität noch für den Radfahrer tauglich ist, bleibt sein Beitrag zur Erschließung des Stadtraumes auf die Fußgängerverbindung beschränkt. Eine neue Westbrücke würde hingegen neben der ÖPNV – Verbindung auch eine barrierefreie Fuß- und Radverbindung beinhalten und damit einen maßgeblichen Anteil zur Erschließungsqualität des Stadtzentrums sowie zur Lebensfähigkeit des Stadtraumes beitragen.“

Dies läßt sich schön und beeindruckt sicherlich den einen oder anderen Stadtrat und manche Altstadtkaufleute.

Mit der Realität hat das allerdings nichts zu tun. Die bereits geschilderte Situation am Schopperplatz wird zwar im Gutachten angesprochen, aber sie ist so geschickt versteckt, dass darüber leicht hinweg gelesen wird. Dies ist offensichtlich auch im Stadtrat der Fall. Bis heute jedenfalls ist diese Situation an der Westbrücke noch von niemanden angesprochen oder gar diskutiert worden.

Durch die vorhandene Bebauung und die Straßenbeziehungen am Schopperplatz sind die Platzverhältnisse für die Ab- und Zufahrtsrampe der Westbrücke am Nordufer sehr beschränkt. Die entsprechende Rampe würde eine Steigung von mehr als zehn Prozent aufweisen und wäre für Behinderte nicht benutzbar. Was die Gutachter also vom barrierefreien Zugang schreiben ist nichts anderes als von den Tatsachen ablenkendes Geschwätz – und das wider besseren Wissens.

Mit gerade mal fünf Zeilen gehen sie auf Seite 17 des Gutachtens auf die Problematik ein: „Auf der Nordseite ist die Zufahrtsrampe in die räumliche Situation des Schopperplatzes zu integrieren, dessen Niveau dazu leicht angehoben werden kann. Alternativ zu einem barrierefreien Ausbau der Nordrampe können dort die Höhenunterschiede mit einem an der Ostseite der Trasse installierten Lift überwunden werden.“

Was in der Praxis mit erheblichen Aufwand oder kaum durchführbar wäre (der Schopperplatz müsste um etwa einen Meter angehoben werden), stellen die Gutachter als leicht zu behebbendes Problem dar, eigentlich kaum der Rede wert. Im Stadtrat hatte diese Verschleierungstaktik bislang Erfolg.



*Normgerechte Steigung: Beispiel Pfaffensteiner Steg, Nordseite.
Rot: voraussichtliche Steigung der Rampe am Schopperplatz.*

Ist die Ostbrücke eine Ersatzbrücke der Ersatzbrücke im Westen?

Als Alternative zur Westtrasse wurde in der Vergangenheit immer wieder die Osttrasse über den Grieser Spitz in Spiel gebracht.

Die Ostbrücke ist allerdings keine Alternative. Sie ist – wie die Westbrücke auch – eine fixe Idee der Stadtplanung, die auf Verkehrsplanungen der 60er Jahren zurückgeht. Damals plante man, wie schon ausgeführt, eine Brücke im Westen (Oberpfalzbrücke) und eine im Osten (Bayerwaldbrücke). Die Brückenplanungen wurden zwar aufgegeben, aber was einmal in einem Stadtplan „eingraphiert“ ist, lässt sich so leicht nicht mehr entfernen. So sind beide Brückenstandorte nach wie vor im Flächennutzungsplan der Stadt enthalten.



Luftbild: Stadt Regensburg, Montage: R. Fürst

Als es nun um die Frage einer Ersatzbrücke ging, war es fast schon natürlich, dass auch der Standort Ostbrücke wieder ins Gespräch kam.

Bei der anschließenden Diskussion über diesen Standort wurde bald klar: Dieser Standort ist für den ÖPNV zum einen völlig ungeeignet. Zum anderen wäre es eine städtebauliche „Todsünde“, hier eine Brücke zu bauen. Derzeit ist diese Osttrasse zwar ein wenig aus dem Fokus gerückt, allerdings ist anzunehmen, dass diese von RVV und Stadtverwaltung rasch wieder aus dem Hut gezaubert wird, wenn die Westbrücke nicht durchgesetzt werden kann. Frei nach dem Motto: „Hauptsache wir bauen eine Brücke“.



Modell Ostbrücke an der Grieser Spitz (Stadtplanungsamt Regensburg)

Was spricht für eine Ostbrücke?

Für eine Ostbrücke (im übrigen auch die häufig diskutierte Tunnellösung) spricht eigentlich gar nichts. Einem Bericht von regensburg-digital zufolge räumen auch Mitarbeiter der Stadtverwaltung zwischenzeitlich ein, das es sich dabei um eine rein strategische Variante handelt – um die Anwohner von Ost- und Weststrasse gegeneinander auszuspielen. Den bereits oben angesprochenen Aktionismus, unbedingt eine Brücke zu bauen, darf man allerdings nicht unterschätzen. Eine zentrale Losung des RVV lautet schließlich: Wir brauchen eine Donauquerung. Egal wo.



Was spricht gegen eine Ostbrücke?

Die Ostbrücke stünde in einer Entfernung von etwa 600 Metern zur Nibelungenbrücke. Eine Linienführung der Busse von der Drehergasse in Steinweg zur Altstadt über eine Ostbrücke würde durch einen „leeren Raum“ führen. Bei der Strecke über die Nibelungenbrücke werden hingegen viele attraktive und gut frequentierte Haltestellen passiert. Hervorzuheben sind Avia-Hotel und Donaueinkaufszentrum. Stadthof würde von den Bussen über eine Ostbrücke nur am Rande angefahren.



Stimmung an der Grieser Spitz, Foto: S. Bandemehr / Montage: R. Fürst

Der Anschluss der Brücke an das Straßensystem im Norden würde durch eine über 500 Meter lange neue Erschließungsstraße im Nordosten von Stadtamhof, über den Grieser Spitz, erfolgen. Dabei würde ein beliebtes und in dieser Form einmaliges Naherholungsgebiet durchschnitten. Der äußerst gut besuchte Kinderspielplatz am Gries läge unmittelbar neben dieser neuen Straße. Die Gefahr für Kinder – vor allem durch Taxis – liegt auf der Hand.

Wegen der Hochwasserabflusszonen müsste das Gelände ab dem Kinderspielplatz bis zum Donauarm um bis zu zwei Meter abgesenkt werden, was natürlich einen erheblichen Eingriff in das Naherholungsgebiet bedeuten würde – mit Folgen für die vielfältige Tier- und Pflanzenwelt am Grieser Spitz.

Der Anschluss der Brücke an der Südseite der Donau am Unteren Wöhrd (Maffeistraße) würde ein hochwertiges, erst vor einigen Jahren errichtetes Wohngebiet kreuzen und bestehende Wohnanlagen stark belasten. Die Einmündung der Maffeistraße zur Wöhrdstraße müsste mit einer Ampelanlage versehen werden. Für die Thundorferstraße und der Keplerstraße würde eine Osttrasse keine Entlastung von Bussen bringen.

Im übrigen wäre es eine nie mehr gutzumachende städtebauliche Sünde, ein derart gut funktionierendes und von der Bevölkerung immer stärker angenommenes Naherholungsgebiet mitten in einer Stadt, in der Pufferzone des Welterbes, mit einer Straße und Brücke zu durchschneiden. Deutschland-, ja weltweit versucht man die Uferzonen von Flüssen, Seen und Meeren von störenden Einflüssen frei zu machen und der Bevölkerung als hochwertige Wohn- und Erholungszonen zur Verfügung zu stellen. Will Regensburg genau das Gegenteil machen?

Dass es sich immer noch Stadträte, Stadtplaner RVV-Verantwortliche gibt, die nicht in der Lage sind, sich von dieser Unsinnspannung zu distanzieren, ist uns völlig unverständlich.

Wir sind uns sicher, dass die überwältigende Mehrheit der Regensburger Bürgerinnen und Bürger diese Planungen ablehnt. Sollte es tatsächlich zu konkreten Planungen für eine Ostbrücke kommen, wird auf jedem Fall eine breite Mehrheit bei einem Bürgerentscheid diesen Wahnsinn zu Fall bringen.



Maffeistraße Foto: ÖPNV



Maffeistraße Foto: Fürst

Die Suche der Stadt nach einer Rechtfertigung für eine Ersatzbrücke

Die bis jetzt gemachten Feststellungen unserer Dokumentation zu den Ersatzbrücken zeigen auf:

1. Die Sperrung der Steinernen Brücke für den Autoverkehr war notwendig und überfällig.
2. Eine Ersatzbrücke im Altstadtbereich (Westbrücke) ist aus Sicht der Denkmal- und der Stadtbildpflege nicht möglich.
3. Abgesehen von Punkt 2 ist eine Ersatzbrücke im Westen der Altstadt auf Grund der topographischen Gegebenheiten, der vorhandenen Straßenstruktur, einschlägigen Normen und gesetzlichen Vorgaben nicht realisierbar.
4. Die durch die Westbrücke entstehenden Verkehrsverhältnisse an den Brückenköpfen und den Anschlussstraßen sind nicht befriedigend lösbar.
5. Auch eine Westbrücke wird kein barrierefreier Übergang zur Altstadt sein.
6. Eine Ersatzbrücke im Osten der Stadt würde unwiederbringlich ein Naherholungsgebiet mitten in der Altstadt zerstören und für den ÖPNV gegenüber der Nibelungenbrücke keinerlei Vorteile bringen.

Bis jetzt wurden über eine Millionen Euro und unzählige Beamtenstunden für diese, nach unsere Sicht unsinnigen Planung ausgegeben und es wird immer noch Steuergeld nachgeschoben.

Trotz Ausschlusskriterien gegen eine Ersatzbrücke im Altstadtbereich, die in jahrelangen Diskussionen herausgearbeitet und immer wieder angeführt wurden, beharren die politischen Entscheidungsträger in Stadt und Landkreis, die städtischen Planer und die Exponenten von Wirtschaftsverbänden und RVV nach wie vor auf deren Bau.

Im nachfolgenden Abschnitt dieser Dokumentationen wollen wir uns mit den Argumenten der Brücken-Befürworter auseinandersetzen. Hervorzuheben ist, dass die im ersten Teil unserer Dokumentation angesprochenen Punkte wie Denk-

malschutz, Stadtbildpflege oder Landschafts- und Naturschutz kaum diskutiert werden. Stattdessen steht nahezu ausschließlich die Notwendigkeit einer Ersatzbrücke für den ÖPNV im Vordergrund.

Wir führen im Folgenden jeweils die Argumente der Befürworter mit unseren Er widerungen auf. Im ersten Teil beschäftigen wir uns mit dem Begleitschreiben, das die Stadtverwaltung zusammen mit dem von ihr in Auftrag gegebenem Welterbeverträglichkeitsgutachten an die UNESCO geschickt hat. Im zweiten Teil diskutieren wir Aussagen von Brückenbefürwortern, die bei öffentlichen Veranstaltungen und gegenüber lokalen Medien gemacht wurden.

Das Begleitschreiben des Stadtplanungsamtes zum Welterbeverträglichkeitsgutachten (Mai 2010)

Stadtverwaltung: „Die Steinernen Brücke hatte vor ihrer Sperrung eine bedeutende Verkehrsfunktion für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Vier Buslinien wurden über die Brücke geführt und verbanden die nördlichen Stadtteile und Stadtrandgemeinden auf kurzem Wege mit der Altstadt.“

Donauanlieger: Die nördlichen Stadtteile und die Stadtrandgemeinden sind mit 23 Buslinien mit über 513 Fahrten pro Tag und Richtung und einer Bahnlinie direkt mit der Altstadt verbunden. Davon fuhren vier Linien über die Steinernen Brücke mit circa 140 Fahrten pro Tag und Richtung.

Stadtverwaltung: „Eine Fahrgasterhebung aus dem Jahre 2007 ergab, dass mit diesen vier Buslinien insgesamt 5.420 Fahrten pro Tag über die Steinernen Brücke durchgeführt wurden (...).“

Donauanlieger: Diese Aussage ist grundsätzlich falsch. Wir unterstellen der Stadtverwaltung nicht, dass sie bewusst falsche Angaben gemacht hat, sondern dass ihr „nur“ ein Übertragungsfehler unterlaufen ist. Wahr ist: Die vier Buslinien fuhren circa 140 mal pro Tag und Richtung über die Brücke und beförderten dabei rund 2.700 Personen über die Donau (5.420 insgesamt pro Tag in beiden Richtungen). Insgesamt werden pro Tag und Richtung mit den 23 Linien des ÖPNV circa 16.000 Menschen pro Tag über die Donau befördert.

Stadtverwaltung: „(...) wobei die Altstadt mit ihren Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten das wichtigste Fahrtziel war.“

Donauanlieger: Nach Fahrgastzählungen, die 2007/ 08 von der „Planungsgruppe Nord“ für die Stadt Regensburg durchgeführt wurden (das sogenannte Liniennetzgutachten) hatten lediglich 35 Prozent der Fahrgäste der vier Linien die Altstadt zum Ziel. Der Anteil der Fahrgäste, die ausdrücklich zum Einkaufen in die Altstadt kamen, wurde nie ermittelt.

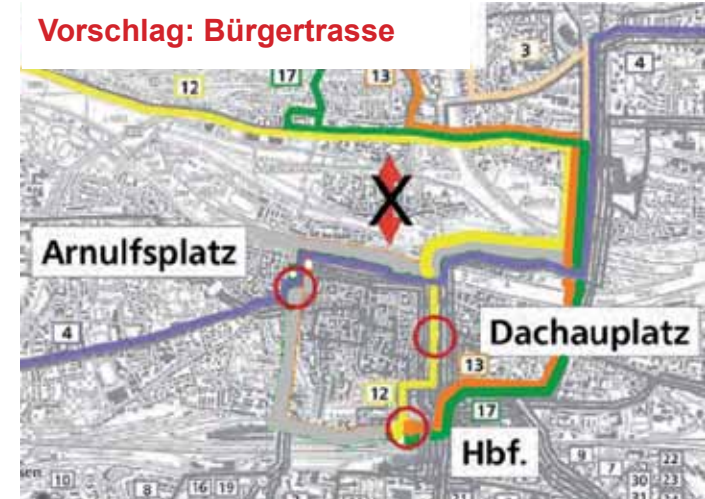
Stadtverwaltung: „Darüber hinaus fanden über die Steinernen Brücke auch viele Fahrten zwischen den nördlichen Stadtteilen und dem Stadtwesten statt, in dem zahlreiche Infrastruktureinrichtungen angesiedelt sind (weiterführende Schulen, Krankenhäuser, Westbad, Freizeitanlagen) wobei meist ein Umsteigen am Arnulfplatz (westliche Altstadt) erfolgte.“

Donauanlieger: Die Linie 4 hat seit der Umstellung eine für die Benutzer wesentlich bessere Linienführung ohne Nachteile für die Fahrgäste. Bei einer sinnvollerer Linienführung der Linien 12, 13 und 17 könnten diese wesentlich besser den Bedürfnissen der Fahrgäste (insbesondere der Umsteiger) angepasst werden. Entsprechende Vorschläge der Donauanlieger wurden von der Stadtverwaltung ebenso ignoriert wie vom RVV.

Stadtverwaltung: „Auf sämtlichen Linien kommt es in den donauquerenden Verkehrsbeziehungen zu teils erheblichen Fahrzeitverlängerungen, die teilweise mehr als 10 Minuten betragen.“

Donauanlieger: Bei der Linie 4 kam es unter Beibehaltung aller Altstadthaltepunkte (und der zwei zusätzlichen, sehr attraktiven Haltepunkte DEZ und Donaustauer Straße) zu einer Fahrzeitverkürzung von zwei Minuten. Bei der Linie 12 kam es zu einer Fahrzeitverlängerung von zwei Minuten – dafür kamen aber zwei zusätzliche, ebenfalls sehr attraktive Haltepunkte (DEZ und Avia-Hotel mit Siemensgymnasium und Baumarkt) hinzu. Bei den Linien 13 und 17 kam es zu einer Fahrzeitverlängerung von circa neun Minuten. Auch hier kamen die Haltepunkte DEZ und Avia-Hotel hinzu. Würde der RVV den Vorschlägen der Donauanlieger zur Umstellung dieser Buslinien folgen, würden sich die Fahrzeitverlängerung für die meisten Fahrgäste aufheben.

Stadtverwaltung: „Der Stadtteil Stadtamhof, aus dem noch im Jahre 2007 760 Fahrgäste pro Tag den ÖPNV nutzten, ist nicht mehr an das Busliniennetz angebunden.“



Donauanlieger: Auch diese Aussage ist falsch. Und es ist schwer, hier noch an ein Versehen zu glauben. Richtig ist: Vor der Sperrung der Steinernen Brücke benutzten pro Tag und Richtung circa 100 Fahrgäste aus Stadtamhof die vier Linien (Liniennetzgutachten). Auch durch die Umstellung der Buslinien ist Stadtamhof mit der Linie 17 direkt und mit den nahegelegenen Haltepunkten Frankenstraße/ Drehergasse und Wöhrdstraße weiter noch sehr gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen.

Stadtverwaltung: „Bezogen auf das tägliche Fahrgastaufkommen der vier Linien sind fast zwei Drittel der Fahrgäste von Verschlechterungen betroffen.“

Donauanlieger: Bei der Linie 4 treten keine Verschlechterungen auf – im Gegenteil (siehe oben). Bei der Linie 13 und 17 ergeben sich für die Fahrgäste ab der Haltestelle DEZ zwar zeitliche Nachteile, diese können aber durch eine neue Linienführung (z. B. auf der Basis der von uns vorgeschlagenen Bürgertrasse) voll kompensiert werden. Dazu kämen für diese Linien noch einige zusätzliche attraktive Haltestellen hinzu. Die Linien 12, 13 und 17 wurden kurz nach dem Krieg eingeführt. Die damals festgelegte Linienführung wurde seit rund 60 Jahren nie hinterfragt, obwohl sich die Stadt und damit die Bedürfnisse der Fahrgäste weiterentwickelt haben, weg von der Altstadt vor allem in die östlichen Stadtteile. Es war ohnehin überfällig, die Linienführung dieser vier Buslinien, auch ohne Sperrung der Steinernen Brücke, neu zu konzeptionieren.

Stadtverwaltung: „Auf Dauer wäre mit einem Rückgang der Fahrgastnachfrage um ca. 970 Fahrgäste pro Tag bzw. um 285.000 Fahrgäste pro Jahr zu rechnen, womit für den Regensburger Verkehrsverbund (Betriebsgesellschaft) Erlösausfälle in Höhe von 170.000 € pro Jahr verbunden wären.“

Donauanlieger: Die Donauanlieger haben nach der Linienumstellung umfangreiche Fahrgasterhebungen durchgeführt. Wir konnten keinen Fahrgastrückgang im donauüberschreitenden Verkehr feststellen – im Gegenteil. Die Auslastungen der Busse nahm – bedingt durch die zwei zusätzlichen Haltepunkte DEZ und Avia-Hotel – wesentlich zu. So konnten wir beispielsweise bei einer Zählung am 15. März 2012 am DEZ bei den Linien 12, 13 und 17.463 Ausstiege registrieren.

Stadtverwaltung: „In Bezug auf die Stadtentwicklung sind darüber hinaus folgende Wirkungen relevant: Neben der nicht mehr vorhandenen Direktanbindung der Geschäftsbereiche von Stadtamhof würde vor allem das bis 2008 beste-

hende Erschließungsgleichgewicht der Altstadt dauerhaft beeinträchtigt, wobei die Geschäftsbereiche der westlichen Altstadt gegenüber denen der östlichen Altstadt auf Grund ihrer schlechteren Erreichbarkeit ins Hintertreffen gerieten. Des Weiteren lässt die gebündelte Führung der Linien über die Nibelungenbrücke eine Stärkung des nördlich der Altstadt gelegenen Donau-Einkaufszentrums (DEZ) erwarten. Entsprechende Kaufkraftverschiebungen zu Lasten der Altstadt sind bereits eingetreten. Der Welterbebereich Altstadt mit Stadtamhof braucht aber einen lebendigen Einzelhandel, um zukunftsfähig bestehen zu können.“

Donauanlieger: Im Altstadtbereich und in Stadtamhof findet im Geschäftsbereich seit einigen Jahren ein enormer Strukturwandel statt. Die geschäftliche Entwicklung in der Altstadt geht immer mehr in Richtung gehobener Konsum-, Freizeit- und Tourismusbereich. Der Konsumbedarf in Massenkonsument, Lebensmittelkonsum, Elektronik, Möbel und dergleichen kann selbst von den Bewohnern der Altstadt und von Stadtamhof nicht mehr in der Altstadt gedeckt werden. Die Bewohner der Altstadt und Stadtamhof decken ihren Bedarf für das tägliche Leben genauso wie die Bürger der übrigen Stadt und der Region in den großen Einkaufszentren außerhalb der Altstadt. Die Geschäfte der Altstadt und das Donau-Einkaufszentrum konkurrieren nicht mehr miteinander, sondern ergänzen sich in ihrem Warenangebot. Ob die 100 Fahrgäste, die in Stadtamhof den ÖPNV benutzen, tatsächlich die geschäftliche Entwicklung von Stadtamhof beeinflusst haben, sei dahingestellt. Ob es zu Kaufkraftverschiebungen durch die Busumstellung in der Altstadt kam, kann auf Grund der geringen Zahl statistisch bei besten Willen nicht ermittelt werden (siehe dazu noch die Ausführungen weiter unten).

Stadtverwaltung: „Da sich die Fahrzeiten zu den zahlreichen weiterführenden Schulen westlich der Altstadt deutlich verlängern, ist bei künftigen Schülergenerationen mit einer Umorientierung der Schulwahl auf besser erreichbare Schulstandorte zu rechnen, dort sind aber keine entsprechenden Kapazitätsreserven vorhanden.“

Donauanlieger: Den Autoren des Begleitschreibens ist offensichtlich entgangen, dass ab dem Schuljahr 2010 im Einzugsbereich der Linien 12/17/13/14 und 15 ein neues Gymnasium eingerichtet wurde. Vor allem die Gemeinde Lappersdorf (Linien 13/14 und 15) wird alles unternehmen, die Schüler am eigenen Gymnasium zu halten. Im Übrigen werden, wie auch schon vor der Sperrung der

Steinernen Brücke, Schulbusse für die Schulen des Stadtwestens eingerichtet. Die Abfahrtszeiten und die Fahrzeiten der Schulbusse unterscheiden sich nicht von denen vor der Sperrung der Brücke. Auch entstanden dadurch keine Mehrkosten.

Zusammengefasst sind wir etwas fassungslos darüber, mit wie vielen verzerrenden und schlicht falschen Behauptungen die städtische Verwaltung nicht nur die Öffentlichkeit, sondern auch das Welterbezentrum in die Irre führt, um eine Ersatzbrücke durchzusetzen. Wir nehmen dies zur Kenntnis.



Anmerkungen zur 3D-Visualisierung der geplanten Westtrasse an der Holzländestraße

Aufgabenstellung war die Einbindung der geplanten Westtrasse in die vorhandene Raumsituation an der Holzländestraße als 3D-Visualisierung. Die Bemaßungen sollten sich dabei an den Planvorgaben der Stadt Regensburg sowie – hinsichtlich der Westtrasse – an den Angaben im Welterbeverträglichkeitsgutachten, Stand März 2012, orientieren.

Der aktuelle Bestand ist auf der Website der Stadt Regensburg unter <http://stadtplan2.regensburg.de/tabs.php?tab=stadtportal> dokumentiert.

Die Höhenmaße stellte mir das Amt für Stadtentwicklung zur Verfügung.

Die geplante Westtrasse wird im besagten Gutachten z. T. widersprüchlich dargestellt. Der Grundriss auf Seite 17 zeigt eine längere, schwächer ansteigende Fußgängerrampe sowie eine kürzere, stärker ansteigende Busrampe nahezu parallel zur oberen Uferböschung. Dabei beschränkt sich die Grünfläche auf einen Restbestand der oberen Uferböschung sowie auf einen schmalen Grünstreifen, der westlich an die Rampe anschließt. Die Schnittdarstellung auf Seite 36 erwecken den Eindruck, dass der alte Baumbestand an der Holzländestraße erhalten bliebe, obwohl die Grundrissdarstellungen auf der gleichen Seite, wie auch der Grundriss auf Seite 17, dies widerlegen. Die Bildmontage auf Seite 67 zeigt einen geschlossenen Maueranstieg von der Uferpromenade bis auf Straßenniveau ohne eine obere Uferböschung. Die Bildmontage der Westansicht auf Seite 79 zeigt einen Rampenverlauf ohne Grünfläche. Die Schnittdarstellung der Brücke auf Seite 18 entspricht – auch hinsichtlich der Proportionen von Passanten und Bussen – nicht der Schnittdarstellung der Rampe auf Seite 36.

Trotz dieser Differenzen im Gutachten habe ich mich bemüht, entsprechend den Vorgaben eine möglichst realistische Darstellung im metrischen Maß 1:1 zu erstellen. Alle vorhandenen Maßangaben wurden numerisch eingegeben. Fehlende Bemaßungen wurden anhand der unterlegten Pläne „durchgepaust“. Dabei konnten auch Widersprüche im Gutachten behoben werden. Anzumerken bleibt, dass eine perspektivische Darstellung auch die tatsächlich wahrgenommenen Proportionen berücksichtigt. *Dr. Alexander Löhr*

Bild links: Winterstimmung am Standort der Ostbrücke, Foto: S. Bandemehr

Aussagen von Politikern, Behörden und Wirtschaftsverbänden

Erich Dollinger, Bürgermeister von Lappersdorf: „Durch die Linienumstellung sind 50.000 Einwohner im Umland von der Altstadt abgehängt.“ (Mittelbayerische Zeitung vom 10. Okt. 2011)

Donauanlieger: Diese Aussage ist schlicht falsch. Die von Erich Dollinger angesprochenen drei Linien 12, 13 und 17 decken ein Gebiet ab, in dem (inklusive Steinweg) insgesamt rund 16.000 Menschen leben. Diese sind aber nach wie vor sehr gut an das ÖPNV-Netz und an die Altstadt angeschlossen. Dazu haben sie noch zwei attraktive Haltestellen dazugewonnen (Avia-Hotel, DEZ). Allerdings erhöht sich die Fahrzeit zur Altstadt bei der Linie 12 um zwei Minuten; bei denen Linien 13 und 17 um neun Minuten. Die Fahrzeitverlängerung der Linien 13 und 17 könnten aber durch Umstellung der Linien auf den Vorschlag der Bürgertrasse aufgehoben werden. Neben diesen drei Linien wird das betroffene Gebiet noch mit den Linien 14 und 15 im Ein-Stunden-Takt versorgt, was eine zusätzliche schnelle Verbindung zur Altstadt nach wie vor gewährleistet.

Welche Kosten verursacht die Linienumstellung?

RVV: „Durch die Sperrung der Steinernen Brücke stellt der RVV eine enorme Kostensteigerung von über 750.000 € fest. Diese gliedern sich wie folgt auf:“ (Pressemitteilung vom 30.06.2011)

1. Schulbuskosten durch Direktbusse vom Einzugsbereich der drei Linien zu den Schulen im Stadtwesten von 74.000 € pro Jahr.

Donauanlieger: Schon vor der Umstellung der Linien fuhren fahrplanmäßig Schulbusse in den Stadtwesten. Damals wurden sie über die Steinernen Brücke geführt, jetzt fahren sie über die Westumgehung. Die Abfahrtszeiten und die Fahrzeiten sind die gleichen wie vor der Umstellung. Die Streckenlängen der Linien sind etwa gleich (Quelle: Vergleich der RVV-Fahrpläne von 2006 und 2012). Die angegebenen Mehrkosten von 74 000 € sind durch die Brückensper- rung nicht entstanden.

2. Anruf-Sammel-Taxi für Stadthof von 7.500 € pro Jahr

Donauanlieger: Diese Kosten haben nur bedingt mit der Sperrung der Steinernen Brücke zu tun. Das Anruf-Sammel-Taxi wurde durch die Zerstörung der Protzenweiherbrücke durch einen Schiffsunfall im Jahr 2008 notwendig (es konnte kein Linienbus mehr über Stadthof fahren). Seit der Reparatur der Kanalbrücke ist Stadthof mit der Linie 17 wieder direkt an das öffentliche Bussystem angeschlossen. Die Sammeltaxis wurden eingestellt. Mehrkosten bestehen deshalb nicht mehr.

3. Einnahmeausfälle durch Fahrgastverluste von 84.000 € pro Jahr

Donauanlieger: Auf Grund sorgfältiger Zählung der Fahrgäste und Beobachtung des Fahrgastverhaltens durch Mitglieder unseres Vereins konnte kein Fahrgastrückgang festgestellt werden – im Gegenteil. Die Linien 4, 12, 13 und 17 haben bis zum DEZ eine Fahrgastzunahme zu verzeichnen. Im donauüberschreitenden Verkehr sind die Fahrgastzahlen gleich geblieben. Einnahmeausfälle durch einen Fahrgastrückgang hat der RVV deshalb durch die Umstellung der Linien nicht.

4. Mehrkosten für Umwegfahrten von 506.000 € pro Jahr

Donauanlieger: Durch die Linienänderung der Linie 4 entstehen keine Umwegfahrten und damit keine Mehrkosten. Durch die Umleitung der Linie 12 entstehen geringfügige Umwegfahrten, deren Mehrkosten durch die hohe Fahrgastzunahme mehr als ausgeglichen sind. Durch die Umleitung der Linien 13 und 17 entstehen zur Zeit Umwegfahrten von circa 130.000 Kilometern pro Jahr. Leider veröffentlicht der RVV seine Kalkulation zur Bestimmung der Kilometerkosten bei Umwegfahrten bestehender Linien nicht. Auf Nachfrage bei Busunternehmen deuteten diese allerdings an, dass die vom RVV angegebenen Mehrkosten von 506.000 € pro Jahr viel zu hoch veranschlagt sein dürften, konkret um mindestens 60 Prozent. Die Mehrkosten sind also nicht höher als 200.000 € pro Jahr – diese können aber eingespart werden, wenn die zwei Linien auf die vorgeschlagene Bürgertrasse umgestellt würden.

Welche Auswirkungen hat die Linienumstellung auf die Altstadt?

OB Hans Schaidinger: „Jetzt nach einem Jahr Sperrung der Brücke kann schon nachgewiesen werden, dass 100.000 Menschen pro Jahr weniger in die Altstadt mit dem ÖPNV fahren.“ (Pressekonferenz am 08.11.2010)

RVV-Geschäftsführer Karl Raba: „Vor der Sperrung der Brücke haben 1.626 Fahrgäste pro Schultag mit den Linien 12, 13 und 17 die Donau stadteinwärts mit dem Fahrtziel Altstadt überquert. Im Jahr 2010 nutzten nur noch 1.241 Fahrgäste diese Verbindung. Dies entspricht einem Rückgang von 23,7 Prozent.“ (Regensburger Wochenblatt, 06.07.2011)

Donauanlieger: Die Zahl 100.000 klingt verdächtig rund – und das ist sie auch. Die Donauanlieger konnten durch Fahrgastzählungen nachweisen, dass aktuell nicht weniger Fahrgäste über die Donau befördert werden als vor der Umstellung.

Nehmen wir aber einfach an, die Donauanlieger haben falsch und der RVV richtig gezählt. Selbst dann stimmt die Aussage des Oberbürgermeisters von 100.000 weniger Altstadtbesuchern durch die Linienumstellung nicht. Es wird schlicht und einfach getrickst, um die werbewirksame Zahl 100.000 zu bekommen. Tatsächlich wären es nur 30.000 Altstadtbesucher weniger pro Jahr.

Auf 100.000 kommt der RVV so:

Vor der Umstellung der Linien 12, 13 und 17 wurden von diesen 1.626 Personen pro Tag über die Donau befördert. Nach dem Liniennetzgutachten der Planungsgruppe Nord stiegen von diesen 1.626 Personen 32 Prozent an Altstadthaltestellen aus: Das ergibt circa 500 Altstadtbesucher pro Tag.

Nach der Linienumstellung führen nach RVV-Angaben 1.241 Personen über die Donau. Wenn davon ebenfalls 32 Prozent in der Altstadt ausstiegen (was anzunehmen ist), dann sind das circa 400 Personen.

Das heißt: Durch die Linienumstellung führen pro Tag circa 100 Menschen weniger in die Altstadt. Bei 300 Werktagen ergibt das circa 30 000 Menschen im Jahr. Der Trick des RVV: Vor der Umstellung wurden 1.626 Personen, nach der Umstellung 1.240 Personen über die Donau befördert. Das wären circa 380 Personen weniger, was bei 300 Werktagen die „magischen“ 100.000 Men-

schen weniger ergibt. Dass die Altstadtbesucher davon nur ein knappes Drittel ausmachen, verschweigt der RVV.

Ralf Kammermeier; Vorsitzender der Werbegemeinschaft Altstadt:

„Heute kann man sagen, dass die Sperrung der Steinernen Brücke in der Altstadt Schaden hinterlassen hat.“ (Mittelbayerische Zeitung, 26.8.2011)

„So kann die vom RVV genannte Zahl von rund 100.000 weniger Fahrgästen im Jahr aus den Gemeinden im Einzugsbereich der drei Linien klar an den Kassen des Einzelhandels und anderer Wirtschaftszweige der Altstadt abgelesen werden.“ (Mittelbayerische Zeitung, 10.10.2011)

Donauanlieger: Die Altstadt besuchen IHK-Angaben zufolge im Durchschnitt täglich mehr als 17.000 Menschen. Die Linien 12, 13 und 17 beförderten vor der Sperrung der Steinernen Brücke täglich circa 500 Menschen in die Altstadt (Liniennetzgutachten). Sollten durch die Sperrung der Brücke tatsächlich circa 100 Fahrgäste (siehe oben) weniger mit diesen drei Linien in die Altstadt fahren (was aber nicht der Fall ist), kann im Verhältnis zu den 17.000 Menschen, die täglich durchschnittlich die Altstadt besuchen beim besten Willen statistisch kein wirtschaftlicher Schaden nachgewiesen werden. Ohnehin hat Herr Kammermeier seine allgemein gehaltenen Ausführungen zu Schäden beim Einzelhandel mit keinerlei Zahlen untermauert.

Karl Raba RVV Hauptgeschäftsführer: „Die Ersatzbrücke könne so gebaut werden, dass sie kaum auffällt.“ MZ 10. Mai 2012

Donauanlieger Was soll man von so einer Aussage halten? Die Brücke ist ca. 10 m breit und hat eine Konstruktionshöhe von mindestens 1 m. Sie steht auf zwei Pfeilern, wird an der höchsten Stelle mindest. 4,5 m über den mittleren Wasserstand hoch sein und aus Beton gebaut werden. Sie wird die Donau diagonal mit einer Länge von ca. 150 m überspannen. An den Brückenköpfen sind steile massige Auffahrtsrampen notwendig. Hinter Efeu kann man diese Brücke sicherlich nicht verstecken!

Herbert Mirbeth, Landrat: „Ohne Weiterentwicklung wird aus einer Stadt irgendwann ein Museum.“ (Mittelbayerische Zeitung vom 26. Aug. 2011)

Donauanlieger: Dieser Aussage bedarf es keines Kommentars!

Ehrlicher Dialog statt Manipulation

Wie die vorliegende Dokumentation zeigt, gibt es für die Notwendigkeit einer Ersatzbrücke keine stichhaltigen Argumente. Ein eventueller Nutzen und der dadurch entstehende Schaden stehen in keinerlei Verhältnis.

- Im Osten würde eine solche Brücke ein einmaliges Naherholungsgebiet samt Spielplatz zerstören, ohne irgendwelche Vorteile für den ÖPNV zu bringen.
- Im Westen würde ein Betonmonstrum entstehen, das nur unter größtem Aufwand halbwegs behindertengerecht gebaut werden könnte, erhebliche Verkehrsprobleme mit sich bringt und unter Gesichtspunkten des Denkmalschutzes nicht durchsetzbar sein wird.
- Die vom RVV und der Stadtverwaltung präsentierten Zahlen zu angeblichen finanziellen und Fahrgastverlusten sind so nicht haltbar, die behaupteten Auswirkungen auf die Altstadt nicht einmal statistisch messbar.

Fundierte und mit Argumenten unterlegte Kritik gibt es seit Jahren an diesen Plänen, nicht nur von den Anwohnern, sondern von vielen Bürgerinnen und Bürgern, vom Landesamt für Denkmalpflege und vom Denkmalrat ICOMOS International.

Den Planern in der Stadtverwaltung, dem RVV, den Stadträten (sofern sie sich informieren) und allen voran dem Oberbürgermeister muss all dies bekannt sein.

Doch wie reagiert man darauf?

- Mit persönlichen Beschimpfungen gegen die Donauanlieger, das Bürgerbündnis und das Landesamt für Denkmalpflege in Person von Generalkonservator Egon Greipl.
- Mit Ablenkungsmanövern, Halbwahrheiten und belegbar falschen Aussagen, die sich auch in angeblichen Gutachten und fehlerstrotzenden Begleitschreiben wiederfinden (Auf die Tricksereien bei einer artenschutzrechtlichen Prüfung zur Ostbrücke sind wir in unserer Dokumentation nicht einmal eingegangen.).

Unterdessen wird weiter Geld ausgegeben, um die Planungen voranzutreiben.

Als letzten Strohalm verweisen der Oberbürgermeister und sein Planungsstab nun in schöner Regelmäßigkeit auf die UNESCO und versuchen durch Hinterzimmergespräche mit dort vermeintlich maßgeblichen Personen ein wie auch immer geartetes Umdenken zu erreichen.

Dieses Vorgehen ist nichts anderes als ein Abschieben von Verantwortung. Man drückt sich vor einer Entscheidung.

Entsprechend erfolglos war dieses Unterfangen bislang: Trotz Druck und zum Teil peinlichem Drängens der Stadt Regensburg gibt es keine Stellungnahme der UNESCO. Ein Antrag der Stadt zu den Brückenplänen wurde bei der Sitzung des Welterbekomitees nicht behandelt. Der Termin für eine Gutachter-Mission, die nach Regensburg kommen soll, um sich vor Ort ein Bild zu machen, wird immer wieder verschoben. Kurz gesagt: Die UNESCO hält sich raus.

Auch die Donauanlieger haben in ihrer Dokumentation die Welterbeorganisation bewusst weitgehend herausgehalten. Die UNESCO ist in dieser Phase überhaupt nicht zuständig. Sie entscheidet lediglich darüber, ob ein Ort zum Welterbe erklärt oder gegebenenfalls wieder von der Liste gestrichen wird.

Die Entscheidung über ein Ja oder Nein zur Brücke liegt bei der Stadt Regensburg selbst. Dies kann und wird ihr keine UNESCO abnehmen. Die UNESCO kann lediglich Hinweise geben und einen solchen gab es bereits in Form der Stellungnahme des Denkmalrats ICOMOS International.

Hans Schaidinger, die ihm unterstellten Planer und die Stadträte von CSU, SPD und Grünen können nun weiter das Urteil des dafür zuständigen Landesamts für Denkmalpflege, von ICOMOS International sowie Argumente und Kritik aus der Bürgerschaft ignorieren, darauf weiter mit Beschimpfungen und Halbwahrheiten reagieren.

Vernünftiger wäre es vom Oberbürgermeister, dem Stadtrat und dem RVV, sich endlich und endgültig von den Brückenplänen zu distanzieren, nicht weiter sinnlos Geld zu verschleudern, und die Stadtgesellschaft zu spalten. Die Stadtverwaltung sollte aufhören mit der UNESCO und seinen Unterorganisationen zu „spielen“. Der Welt-erbestatus ist für die Stadt und den Bürger viel zu wertvoll, um ihn zu gefährden.