

Begründungen zum Schreiben an Stadt vom 13.04.2019

Internet: <https://www.regensburg.de/rathaus/aemteruebersicht/planungs-u-baureferat/tiefbauamt/aktuelle-massnahmen/holzgartensteg-und-grieser-steg>

1. Dringlichkeit der Frankenbrücke (siehe auch Lageplan)

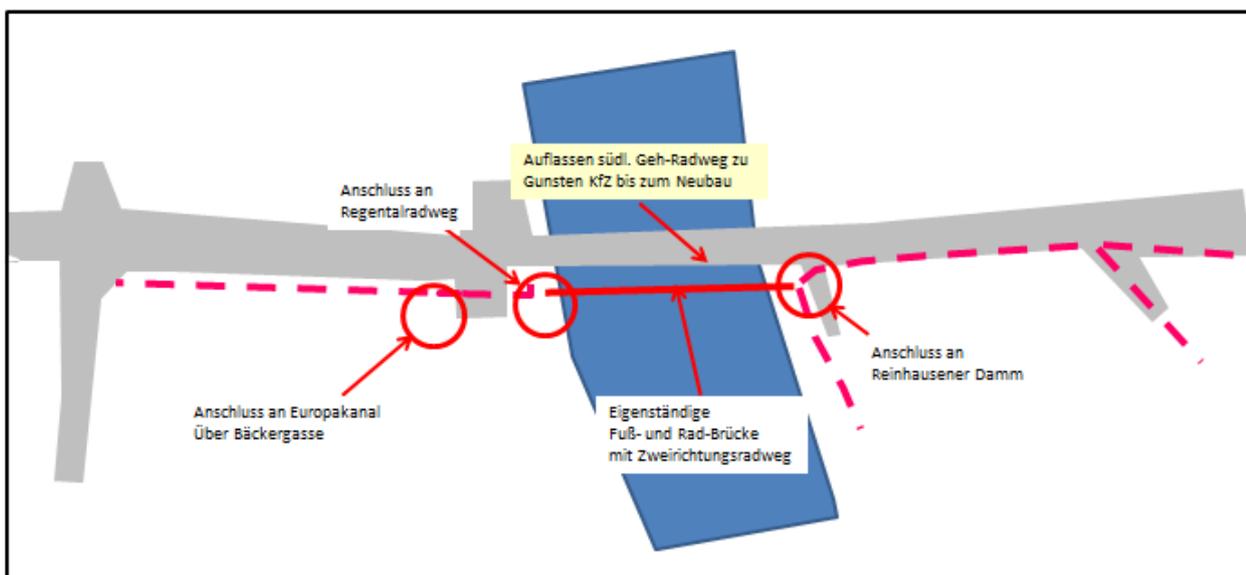
Die Pläne für die neue Frankenbrücke mit Zweirichtungsradweg auf der Südseite werden von uns sehr begrüßt. Die wohl gefährlichste Rad-Brücke in Regensburg kann aber nicht erst „mittelfristig“ entschärft werden.

Aufgrund der aktuellen äußerst gefährlichen Situation für Fußgänger und Radfahrer sollte, wie von uns vorgeschlagen, auf der Südseite der Bau einer eigenständigen Geh- und Randwegebrücke vorgezogen und baldmöglichst realisiert werden. Technisch ist dies unseres Erachtens zeitnah und mit vertretbarem Aufwand bzw. ggf. sogar günstiger als integriert im Straßenbrückenneubau realisierbar. Neben der Beseitigung der Gefahrenstelle hätte ein sehr zeitnaher Bau einer eigenständigen Fuß- und Radbrücke erhebliche Vorteile:

- es werden für den Bau der Frankenbrücke keine Provisorien für Fußgänger und Radfahrer notwendig. Das spart Kosten und vereinfacht die spätere Umsetzung der Straßenbrücke.
- die wegfallende Spur für Radfahrer könnte analog der A93-Brücke Pfaffenstein bis zum Neubau der Frankenbrücke nach geringen Umrüstungsmaßnahmen dem KFZ-Verkehr zu Gute kommen und die Situation im KFZ-Bereich entspannen.
- Anschlüsse an Reinhausener Damm und Regentalradweg können ohne Fixierung auf die einengenden Planungsrandbedingungen der Straßenbrücke einfacher und zweckdienlicher realisiert werden.

Genehmigungstechnisch sehen wir geringe Probleme, zumal der Regen an dieser Stelle keine Bundeswasserstraße ist, die Stadt den notwendigen Zugriff auf Grund und Boden hat, bereits ein Brückenbauwerk in unmittelbarer Nähe existiert und mit der Begründung „Beseitigung eines signifikanten Gefahrenpunktes“ sicher alle Beteiligten sehr bemüht sein werden, das Verfahren zügig und unterstützend abzuwickeln bzw. zu begleiten. Es will sicher keiner für einen mit erhöhter Wahrscheinlichkeit eintretenden Unfall mit verantwortlich sein.

Lageplan:



2. Problempunkte der aktuellen Planungen (siehe auch Lageplan)

a, Mobilität versus Naherholung und Aufenthaltsqualität

Wir befürchten, dass durch die Brücke am Grieser Spitz, aber auch darüber hinaus der Bereich bis zur Steinernen Brücke seine Aufenthaltsqualität verliert und zu einem „Transitbereich“ .

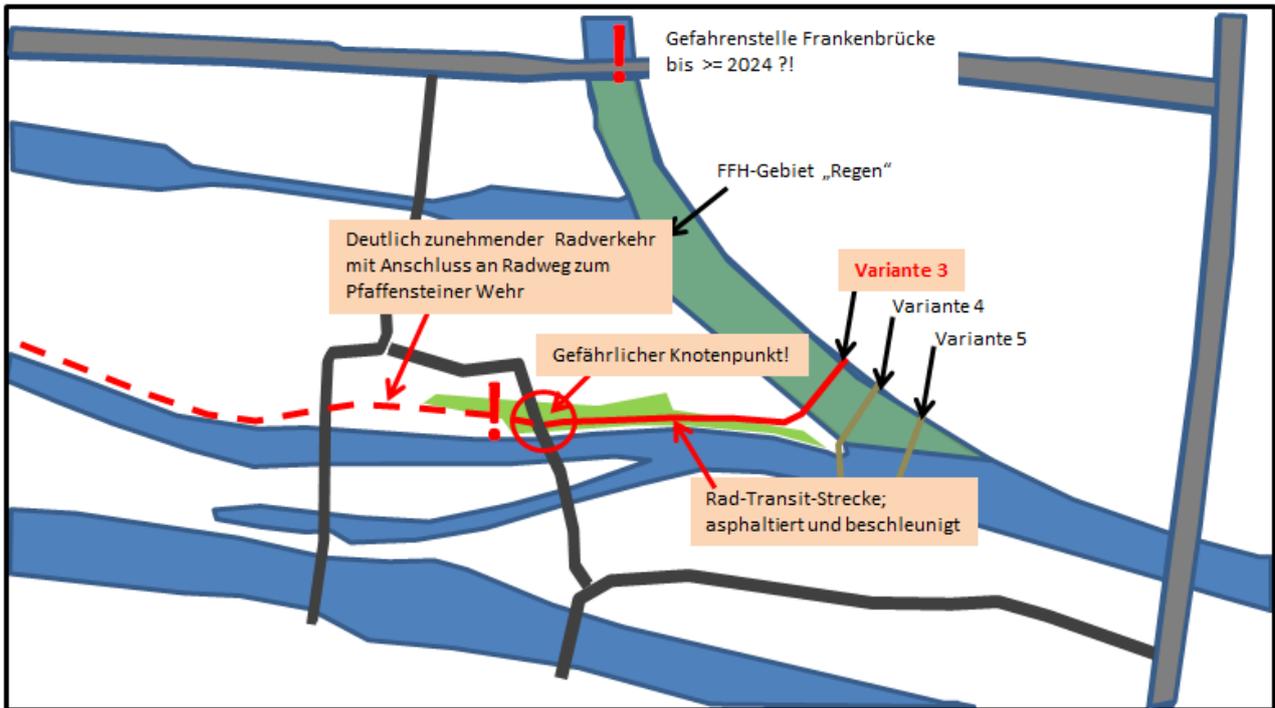
Die Gründe dafür sind:

- Der Bereich zwischen Grieser Steg und geplanter Holzgartenbrücke soll asphaltiert werden. Dadurch erhöhen sich zwangsläufig die Fahrgeschwindigkeiten. Auch der motorisierte Radverkehr bis 25km/h und darüber hinaus wird zukünftig die Regel werden Die Wegeföhrung müsste daher für Fußgänger und Radfahrer getrennt werden. Dies ist aber in der beengten Situation räumlich schwer zu realisieren und wäre mit weiteren Eingriffen verbunden. Der Naherholungswert des Grieser Spitzes ist durch seinen derzeitigen beruhigten Sackgassen- Charakter geprägt, der durch die geplante Holzgartenbrücke aufgehoben würde.
- Der Kreuzungsbereich Hochuferweg / Grieser Steg müsste zudem neu dimensioniert werden. Wir befürchten hier erhebliche Eingriffe in den Baumbestand.
- Das Donauhochufer ab dem Grieser Steg in Richtung Steinernen Brücke würde ebenfalls erheblich mit zusätzlichem Radverkehr belastet, zumal unter der Steinernen Brücke bereits ein asphaltierter Anschluss hindurchführt. Es besteht die Gefahr, dass dadurch ungeplant eine Ost-West-Schnellradtrasse entlang des nördlichen Donauarmes alternativ der Radwegebeziehung am Europakanal entsteht. Die ganze südliche Erholungspromenade von der Steinernen Brücke bis hin zum Grieser Spitz würde dadurch mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit erheblich an Aufenthaltsqualität einbüßen und Konflikte zwischen Fußgängern und spielenden Kindern auf der einen Seite und Radfahrern auf „Transit“ auf der anderen Seite werden erheblich zunehmen und dauerhaft zu „Unfrieden“ föhren.

Sollte seitens der Stadt eine Fahrradtransitroute in diesem Bereich gewollt sein, bedarf es dann aber einer offenen und transparenten Diskussion und eines ganz anderen Planungsansatzes mit getrennten Wegen für Radfahrer und Fußgänger verbunden mit weiteren Eingriffen.

Der BN befürwortet eine schnelle gut ausgebaute Ost-West-Radtrasse ausdrücklich, sieht aber hier den Europakanal als wesentlich geeigneter dafür an. Entlang des Europakanals (im weiteren Verlauf Dultplatz, Bäcker-gasse) gibt es kein oder deutlich weniger Konfliktpotential mit Naherholung und Umweltbelangen als am Südufer von Stadtamhof mit seinem einmaligem Charakter als Naherholungsgebiet.

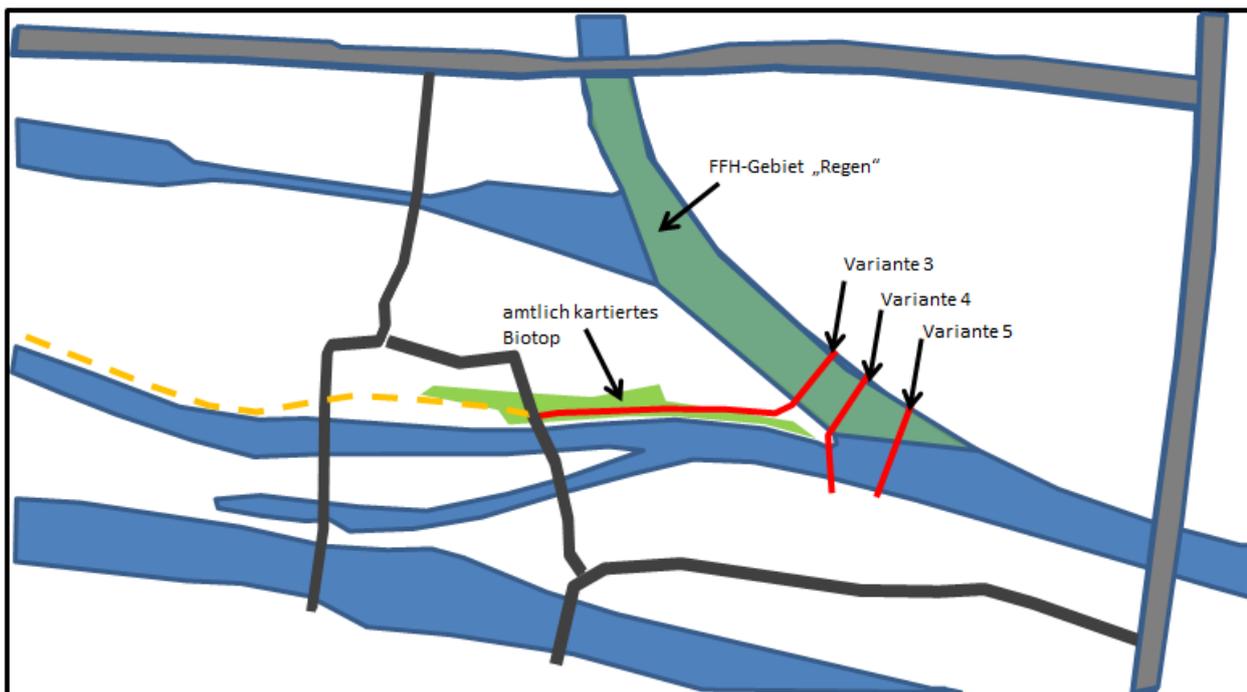
Lageplan:



b, Eingriffe in Biotope

Insbesondere die Wegeverbreiterung und Asphaltierung „Grieser Steg bis Grieser Spitz“ und der geplante Knotenpunkt beim Andreasstadel würden vorhandene Biotope erheblich in Mitleidenschaft ziehen. Zugleich gehört die Regenmündung im Bereich der geplanten Fahrradbrücke zum FFH-Gebiet Nr. 6741-371 „Chamb, Regental- und Regen zwischen Roding und der Donaumündung“.

Lageplan:

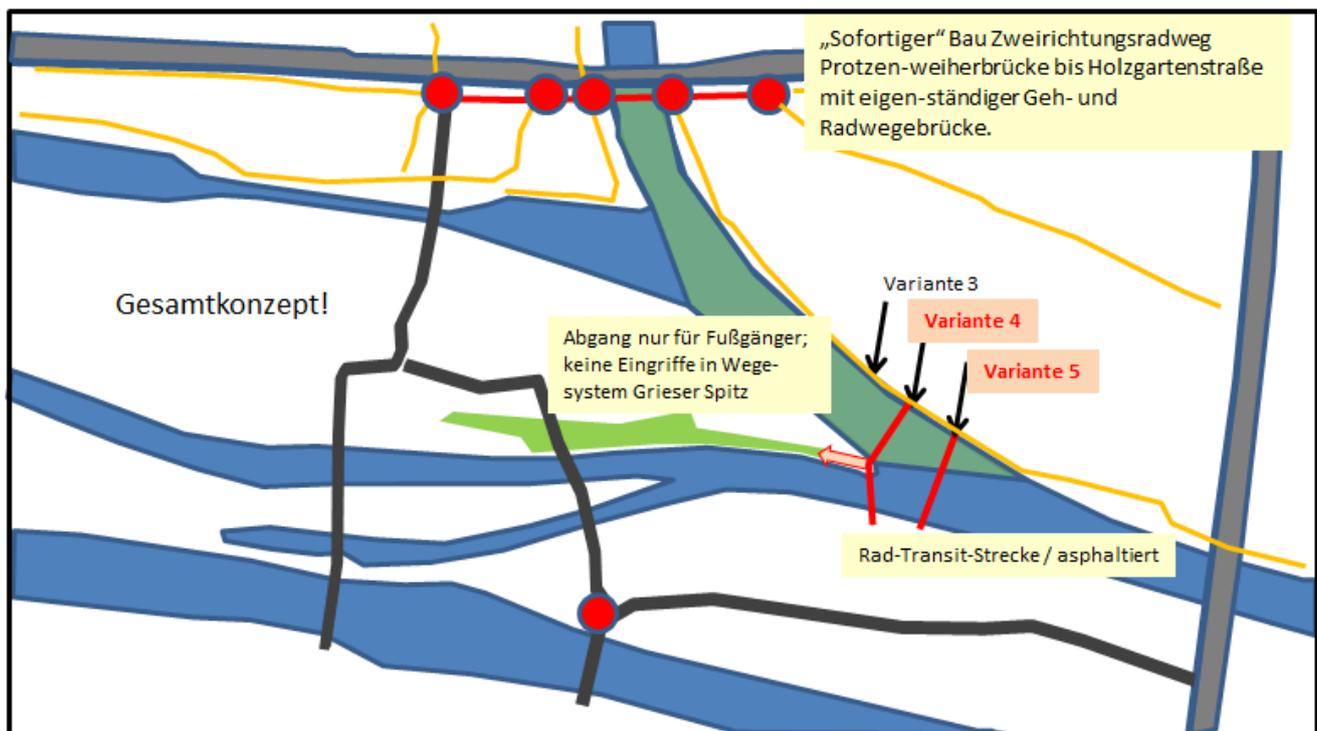


3. Anregungen zur weiteren Planung (siehe auch Lageplan)

Der BN sieht es für die weitere Planung und einen Planungswettbewerb als wichtig an, ein Gesamtkonzept zu betrachten, bei dem sowohl eine Ost-West-Trasse als auch eine Nord-Süd-Trasse mit möglichst großem Erschließungspotential umgesetzt werden.

- Wir sehen es als besonders dringlich an, den Gefahrenpunkt Frankenbrücke zu entschärfen, durch einen zeitlich vorgezogenen Bau einer eigenständigen Rad-Fußbrücke über den Regen mit geeigneten Anschlüssen an die bestehenden und neuen Radwege am Ost und Westufer .
- Geeigneter Anschluss des Regen Westufers an den Europakanal
- Besserer Anschluss der Protzenweiher Brücke an den Europakanal
- Favorisierung der Variante 4 (mit Fußgängerabgang zum Grieser Spitz) als Kompromiss zwischen den verschiedenen Belangen. Von Eingriffen in Biotope bis hin zur Erhaltung der Aufenthaltsqualität am Grieser Spitz und darüber hinaus hat sie erhebliche Vorteile.

Lageplan:



Begründungen zum Schreiben an Stadt vom 14.03.2019

Historie – Planungen:

Die Kreisgruppe Regensburg des Bund Naturschutz setzt sich seit Jahrzehnten auf vielfältige Weise für die Verkehrswende in und um Regensburg ein. Fuß- und Radverkehr und der ÖPNV soll gestärkt werden um die Lebensqualität (Luftqualität, Lärmschutz, städtische Grün- und Frischluftzonen, ...) in der Stadt zu erhalten bzw. zu verbessern. Es sei daran erinnert, dass schon 1987 auf Betreiben der Kreisgruppe die „Initiative Radeln in Regensburg (IRR)“ aktiv wurde, an der auch Stadträte aus allen Parteien beteiligt waren. Ziel war es, die Vorteile des Radfahrens in der Stadt bewusst zu machen und die Bedingungen dafür zu verbessern. Das Ergebnis – eine kartenmäßige Erfassung der Konfliktpunkte und Vorschläge für Verbesserungen – wurden dem damaligen Oberbürgermeister Viehbacher übergeben. Weiterhin wurde zur Gründung einer Gruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) aufgerufen.

Dieses Ziel der Förderung des Radverkehrs verfolgt die Kreisgruppe auch heute. Deshalb erscheint bei erster Betrachtung eine Querung des Regens von der Griesspitze zur Holzgartenstraße ein Projekt zu sein, dem sie vollständig zustimmen könnte. Die Vorgaben erfordern aber eine sehr große Höhenentwicklung und (wohl 8m über Gelände) einen entsprechend großen Platzbedarf für die Rampen und einem massiven Ausbau in 5 m Breite mit entsprechend breiten und eingreifenden Anschlüsse im Grießer Spitz.

Dadurch würde der für die Altstadt absolut notwendige ruhige Naherholungsbereich unwiederbringlich entwertet werden. Weiterhin würde das Landschaftsbild stark geschädigt und der Welterbe-Status gefährdet, weil die Sichtbeziehungen von und zur Kernzone gestört werden. Die hier dargestellten Probleme können auch durch einen Planungswettbewerb nicht behoben werden, da die technischen Vorgaben eine kleinere Lösung nicht zulassen.

Auf der anderen Seite ist der Neubau der Nibelungenbrücke mit guten Radwegen und in wenigen Jahren (wohl eher als ein Holzgartensteg realisiert würde) auch der Neubau der Frankenbrücke nach modernen Standards – auch in Bezug auf die Gehweg- und Radwegvorgaben - vorgesehen. Zudem soll von der Frankenbrücke eine Radwegebeziehung zum nördlichen Regenhochwasserdamm erfolgen, sodass das nördliche Regenufer und die direkt daran anschließenden Siedlungsbereiche unvergleichlich besser an die Protzenweiherbrücke und somit an die Altstadt angeschlossen sind.

Auch werden im Zuge des Hochwasserschutzes zeitnah Unterführungen am westlichen Regenufer Richtung Norden entstehen, so dass diese Radwegeachse auch hier deutlich besser wird. Weiter zeigt ein Wegevergleich für weite Bereiche nördlich der Donau keine Verbesserungen der Wegelängen (siehe Begründungsteil).

Rechtliche und Fachliche Randbedingungen:

Im Bundesnaturschutzgesetz und auch im bayerischen Naturschutzgesetz ist im § 1, Abs. 1 als Ziel angegeben, Natur und Landschaft so zu schützen, dass

1. *die biologische Vielfalt,*
2. *die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und*
3. *die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. (Unterstreichungen durch die Kreisgruppe)*

Weiterhin ist in § 1, Abs. 4 ausgeführt, dass zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft insbesondere

1. *Naturlandschaften und historisch gewachsene Kulturlandschaften, auch mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern, vor Verunstaltung, Zersiedelung und sonstigen Beeinträchtigungen zu bewahren sind, und*
2. *zum Zweck der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich zu schützen und zugänglich zu machen sind.*

Gemäß diesen Grundsätzen zum Schutz von Natur und Landschaft verstößt der Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen vom 18.9.2018 gegen geltendes Naturschutzrecht, da eine Umsetzung der beschlossenen Planung sich auf den Erholungswert und das

Landschaftsbild des Grieser Spitzes äußerst negativ auswirken wird. Das ist nicht nur eine Feststellung des Bund Naturschutz, sie auch in Punkt 3.3 der Beschlussvorlage für den Ausschuss enthalten (Zitat): „Das Naherholungsgebiet am Grieser Spitz dient derzeit vornehmlich der stillen Erholung sowie als Spiel- und Bewegungsfläche. Durch die räumliche Lage zur Altstadt und die derzeitigen Erschließungswege ist die Fläche einer der wenigen qualifizierten Naherholungsräume für die zentrale und östliche Altstadt. Mit der geplanten Brückenbaumaßnahme und den vorgesehenen Veränderungen im Wegesystem wird sich der derzeit ruhige Charakter der Grünanlage deutlich ändern. Erholungssuchende, die die Stille und Abgeschiedenheit des Landschafts- und Naturraums suchen, werden Radfahrern begegnen, die die Grünfläche als Transitraum auf dem Weg von A nach B nutzen.“

Es stehen hier zwei, für sich jeweils positive Ziele gegeneinander: Auf der einen Seite der Schutz eines für die steinerne Altstadt wichtigen grünen Erholungsraumes und auf der anderen Seite das Ziel der Stadt Regensburg, den Radverkehr zu fördern und dafür gute Verbindungswege zu schaffen. Dass sie hier gegeneinander stehen, liegt an technischen Vorgaben zum Bau der freitragenden Fahrradbrücke mit 120 m Spannweite, die bei der Querung der Bundeswasserstraße Donau zu beachten sind. Dazu gehören auf der Seite des Grieser Spitzes:

- Die Berücksichtigung des hundertjährigen Hochwassers (HW 100), d.h. 2,00 m über dem Betriebsweg am nördlichen Ufer des Grieser Spitzes, zusätzlich
- den höchsten Schiffswasserstand, d.h. 4,50 m über dem HW 100, zusätzlich
- ein Sicherheitsabstand zur Brückenunterkante von 1,50 m.
(Selbst wenn der Sicherheitsabstand nicht eingehalten würde, ist ein verstärkter Rammschutz erforderlich, der auch ca. 0,50 m erfordert.)

Durch diese Vorgaben ergibt sich eine Bauhöhe von ca. 7,00 bis 8,00 m Höhe.

Um von dieser Höhe herunter bzw. auf diese Höhe hinaufzukommen, ist eine sehr lange Rampe erforderlich, die wegen ihrer Länge zwei- bis dreimal gegenläufig geknickt sein muss, um mit dem zur Verfügung stehenden Platz auszukommen. Die städtische Beschlussvorlage geht von einer Länge von ca. 100 m aus. Das ist aber wohl zu wenig, da die Steigung nicht über 6 % sein darf, hier jedoch als Hauptwegeverbindung für Alltagsradler und Pendler sowie wegen der Barrierefreiheit sogar eine Steigung von nur 5 % eigentlich besser wäre. Bei 5 % Steigung benötigt man für 1 m Höhe 20 m Rampenlänge, d.h. um auf 7 m Höhe zu kommen, muss die Rampe 140 m lang sein, bei 8 m sogar 160 m. Hinzu kommt, dass pro 10 m Rampenlänge noch ein mindestens 1 m langer und gerader Abschnitt als Rastfläche, z.B. für Rollstuhlfahrer, vorgeschrieben ist. Aus alledem wird deutlich dass die Bezeichnung „Steg“ eine unzulässige Verniedlichung des tatsächlich dann entstehenden riesigen Brückenbauwerkes ist, das immerhin die Höhe der Nibelungenbrücke erreicht (siehe auch Punkt 3.2 „Technische Untersuchung“ der Beschlussvorlage). Weiterhin ist angegeben, dass der Südpfeiler der Brücke und die Stützen für die hinunterführenden Rampen im Überschwemmungsraum der Donau stehen, also einerseits bei Hochwasser gesperrt werden müssten, andererseits aber auch ein Abflusshindernis darstellen, was dem erklärten Ziel der Sicherung der Retentionsräume widerspricht.

Aufgrund dieser technischen Vorgaben würde auf der Spitze des Gries ein Bauwerk entstehen, das die bisherige Funktion des ruhigen Naherholungsgebietes und das Landschaftsbild nicht nur stören, sondern zerstören würde – und das soll sogar in der Pufferzone des Weltkulturerbes Regensburg geschehen, nur wenige Meter von der Kernzone entfernt! Das Welterbe-Steuerungskomitee hat gemäß Beschlussvorlage diese Fahrradbrücke zwar als nicht optimal, aber als möglich beurteilt, wahrscheinlich aber nur deshalb, weil dem Komitee die Dimensionen dieses Brückenbauwerkes in Höhe und Ausdehnung nicht deutlich gemacht wurde. Die Auswirkungen beschränken sich auch nicht auf die Grieser Spitze. Die Fahrradbrücke müsste nämlich laut Beschlussvorlage wegen der Befahrbarkeit für

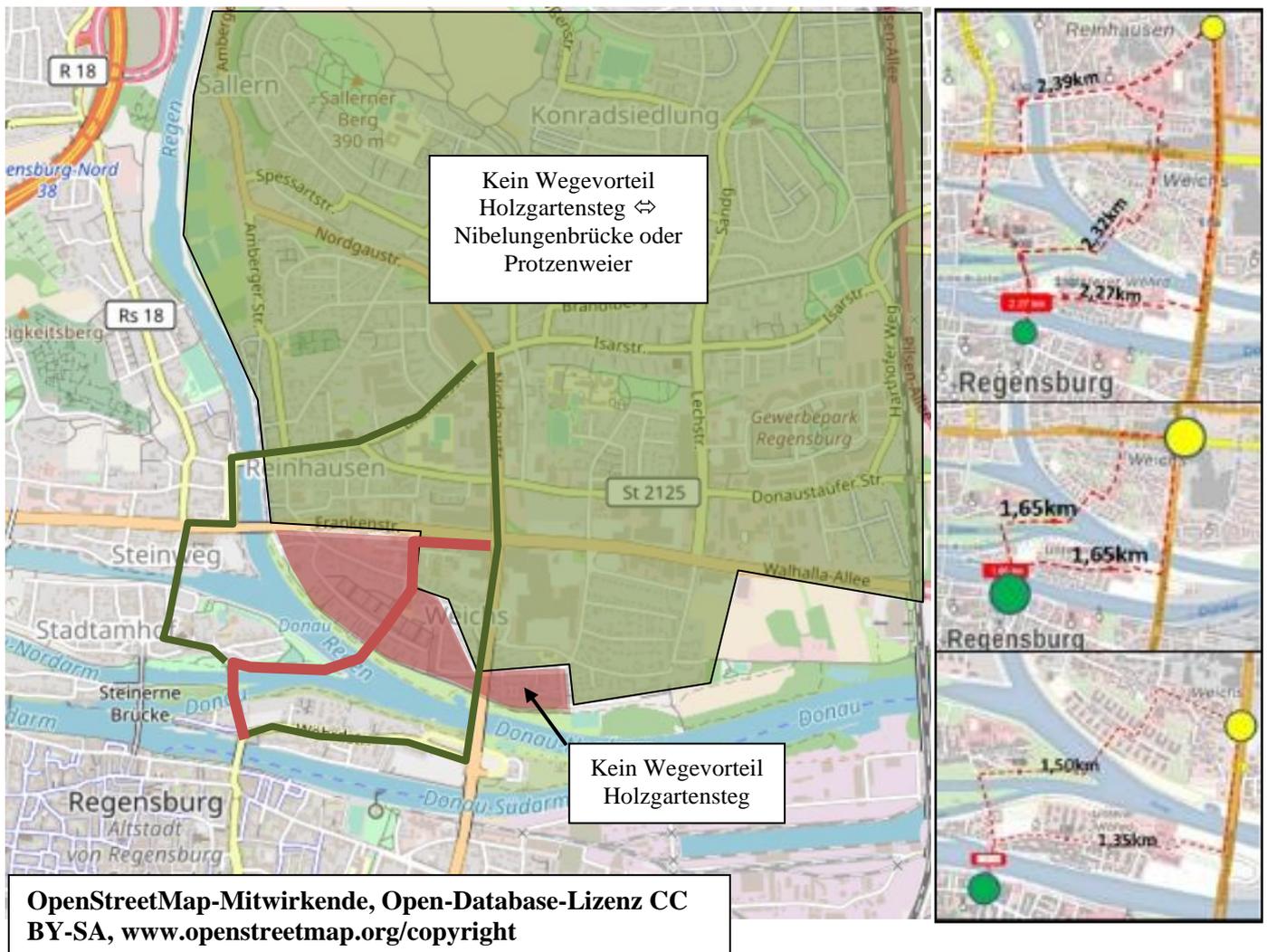
Fahrzeuge der Straßenreinigung, des Winterdienstes und des Brückenunterhalts mindestens 5 m breit sein, d.h. auch die zuführenden Wege müssen diese Breite haben. Das hat zur Folge, dass ein Teil der Bäume bis zum Grieser Steg wegen der Verbreiterung beseitigt werden müsste.

Wegebeziehungen

Diese Beurteilung erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass diese neue Fahrradbrücke gegenüber den bestehenden Donau- bzw. Kanal- und Regenquerungen nur für unmittelbar dem Umfeld der Holzgartensiedlung zuzuordnenden Fuß- und Radverkehr potentielle Vorteile bringt.

Für andere Ziele ergeben sich keine kürzeren Routen, denn

1. das Einzugsgebiet nördlich der Frankenstraße wird aktuell schon über die Protzenweiher oder die Nibelungenbrücke erreicht und hätte durch einen Holzgartensteg keine bzw. wenig Vorteile; zudem wird im Zuge des Hochwasserschutzes Steinweg der Radweg entlang des Regens Richtung Altstadt sehr deutlich verbessert (siehe gestrichelte Linie in der Karte);
2. ist in absehbarer Zeit auch der Neubau der Frankenbrücke nach modernen Standards – also auch in Bezug auf die Gehweg- und Radwegvorgaben – vorgesehen. Von der Frankenbrücke soll auch eine direkte Radwegebeziehung zum nördlichen Regenhochwasserdamm erfolgen, so dass das nördliche Regenufer und die daran anschließenden Siedlungsbereiche unvergleichlich besser an die Protzenweiherbrücke und somit an die Altstadt angeschlossen sind und die Wegvorteile eines Holzgartensteges deutlich abnehmen.



Beispiel Fuß- und Fahrradbrücke Bandlberg

Ein gerade gebautes Beispiel für eine solche Fahrradbrücke steht am Nordende des neuen Wohngebietes unterhalb des Brandlberges. Sie überspannt hier sowohl die Pilsen-Allee (ehemalige Ost-tangente) als auch die Eisenbahnstrecke nach Schwandorf und verbindet die Posener Straße mit dem neuen Wohngebiet. Sie ist aber nur eine kleinere Ausführung als der „Holzgartensteg“ an der Griesspitze. Die Brücke hat eine Fahrbahnbreite von 3 m und überquert Straße und Eisenbahn in 4,50 m Höhe. Sie hat auf der Seite der Posener Straße zwei gegenläufige Rampen von 72 und 60 m Länge und eine dreimal abgesetzte Treppe. Die Fotos zeigen die dortige Situation:



Die Fahrradbrücke am nördlichen Ende des neuen Wohngebietes unterhalb des Brandlberges überquert die Pilsen-Allee und die Eisenbahnstrecke nach Schwandorf/Weiden/Hof



Die Fahrradbrücke hat eine Breite von 3 m

Brücke, zwei Rampen, Treppe und Lärmschutzwand



Erste (70 m) und zweite (62 m) Rampe Die erste Rampe vom Umkehrpunkt aufwärts

Holzgartensteg

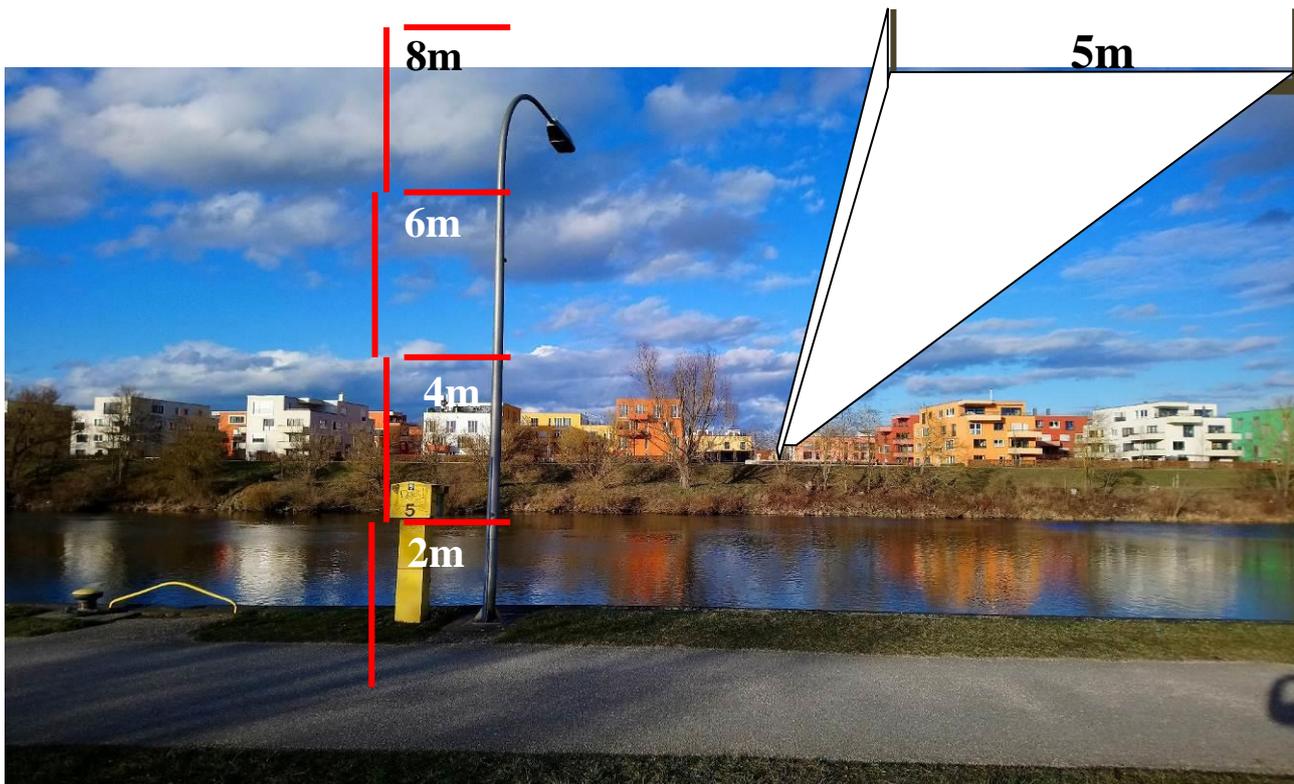


Erste und zweite Rampe von der Posener Straße



Treppe von der ersten Rampe

Grobe Brücken-Animation ohne Widerlager, Rampen, Pylon



Beispiele Wegebreiten vorhandener Wege/Brücken



Zugang Griebler Spitz von Süden

