

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Maria Scharfenberg BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN**

vom 08.03.2005

Ersatztrassen für die Steinerne Brücke in Regensburg

Ich frage die Staatsregierung:

1. Ist nach Auffassung der Staatsregierung die Sperrung der Steinernen Brücke in Regensburg nach einer notwendigen Generalsanierung für jedwede Art des motorisierten Verkehrs notwendig oder ist es denkbar, dass der öffentliche Personennahverkehr, z.B. in Form von Kleinbussen, die Brücke nach einer Sanierung wieder nützt?
2. Wie beurteilt die Staatsregierung die derzeitigen Pläne für Ersatzbrücken ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr und eventuell auch für Fußgänger und Radfahrer
 - a) hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und der Alternativen (bestehende Brücken; Tunnellösung)?
 - b) hinsichtlich der Möglichkeiten und der Höhe einer finanziellen Förderung?
3. Wurde in Bayern in der Vergangenheit eine Brücke ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr und/oder Fußgänger sowie Radfahrer vom Freistaat oder anderen Zuschussgebern finanziert?
 - a) Wenn ja: In welchen Kommunen und in welcher Höhe?
 - b) Wenn nein: Sind jemals Anträge auf Förderung einer solchen Brücke gestellt worden und warum wurden diese möglicherweise abgelehnt?
4. Wann wurde die Staatsregierung erstmals seitens der Stadt Regensburg kontaktiert, um Fördermöglichkeiten für eine neue Donaubrücke abzuklären?
5. a) Welche Auswirkungen auf das Projekt hat die Tatsache, dass bei der Realisierung der Westtrasse der zu überquerende Abschnitt der Donau eine Bundeswasserstraße ist?
b) Ist eine Abstufung der Bundeswasserstraße Donau im Bereich westlich der Steinernen Brücke durch den Bund denkbar, nachdem dieses Teilstück für den Schifffahrtsverkehr infolge des Wehres entbehrlich geworden ist?
6. Besteht seitens der Stadt Regensburg nachträglich die Möglichkeit, die Trasse, obwohl derzeit nur für den öffentlichen Personennahverkehr vorgesehen, dann doch für den motorisierten Individualverkehr zu öffnen?

7. Wie wirkt sich die finanzielle Situation der Stadt Regensburg auf die Höhe einer möglichen Förderung aus?
8. Hat die Stadt Regensburg nach Ansicht der Staatsregierung hinreichend berücksichtigt, ob und wie sich die mittelfristig ebenfalls geplante Stadtbahn auf einen zukünftig in anderer Form zu organisierenden öffentlichen Personennahverkehr auswirkt?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern

vom 12.04.2005

Zu 1.:

Die Untersuchungen der Stadt Regensburg, die stets mit Beteiligung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege durchgeführt wurden, haben ergeben, dass vor allem der Busverkehr zusammen mit anderen Faktoren die Schädigung der Steinernen Brücke verursachte. Danach würde dieser Kausalzusammenhang auch nach einer denkmalgerechten Sanierung fortbestehen, wenn die Busse im Linienverkehr weiterhin die Steinerne Brücke dauerhaft nutzen würden. Die Überlegungen der Stadt sind nachvollziehbar.

Außerdem bliebe bei einem Linienverkehr die unzureichende Situation erhalten, dass der ständig zunehmende Fußgänger- und Radverkehr zusammen mit dem Busverkehr sich die stark beeengte Verkehrsfläche auf der Brücke teilen muss.

Zu 2. a):

Nach den vorliegenden Unterlagen würden beim Wegfall der Steinernen Brücke als ÖPNV-Verbindung über die Donau ohne den Bau einer Ersatzbrücke Umwege für den ÖPNV entstehen, die zu einer Verminderung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr führen. Daneben würden für den ÖPNV zusätzliche Kosten (Betriebskosten/Einnahmefälle) von bis zu 750.000 € im Jahr entstehen.

Die Überlegungen der Stadt für eine Ersatzbrücke sind daher plausibel. Bei einer Tunnellösung ist mit deutlich höheren Kosten als bei einer Ersatzbrücke zu rechnen.

Zu 2. b):

Die Ersatzbrückenlösung für den ÖPNV und den Fußgänger- und Radverkehr ist nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) als Kreuzungsmaßnahme einer öffentlichen Kommunalstraße mit einer Bundeswasserstraße grundsätzlich aus dem GVFG förderfähig. Von der Stadt Regensburg ist dabei nachzuweisen, dass die allgemeinen Fördervoraussetzungen des § 3 GVFG erfüllt sind.

Eine verbindliche Aussage über die Förderhöhe ist erst bei Vorliegen eines entscheidungsreifen Zuwendungsantrages möglich. Bei der Bemessung der Förderhöhe wird u. a. die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt Regensburg zum Zeitpunkt der Antragstellung berücksichtigt.

Zu 3.:

Reine Busbrücken wurden in Bayern in den vergangenen Jahren unserer Kenntnis nach nicht gefördert.

In der Stadt Gemünden a. Main wurde der Neubau einer Geh- und Radwegbrücke über den Main (Bundeswasserstraße) mit Mitteln aus dem GVFG/FAG in Höhe von rd. 1,06 Mio. € gefördert.

Zu 4.:

Im Dezember 2004 auf Verwaltungsebene.

Zu 5.:

Die Einstufung als Bundeswasserstraße ist nicht davon ab-

hängig, ob die Wasserstraße bzw. ein Teil davon für den Schifffahrtsverkehr benötigt wird. Eine Abstufung der Bundeswasserstraße Donau im angesprochenen Bereich kann der Bund nur einvernehmlich mit dem Land bewirken.

Zu 6.:

Die Widmung der Straße liegt in der Zuständigkeit der Stadt im Rahmen ihres Selbstverwaltungsrechts.

Zu 7.:

Ja, siehe hierzu auch Antwort zur Frage Nr. 2 b), letzter Absatz.

Zu 8.:

Nach den uns vorliegenden Informationen sind die Planungen für eine Ersatzbrücke und eine Stadtbahn Teil eines Gesamtkonzeptes der Stadt Regensburg, bei dem beide Projekte nicht in Konkurrenz stehen. Dieses Gesamtkonzept unterliegt nicht der Beurteilung durch die Staatsregierung.