

**PETITION
AN DEN
BAYERISCHEN LANDTAG**

**„PLANUNGS-STOPP
FÜR DIE
SALLERNER
REGENBRÜCKE
IN REGENSBURG“**

Träger:

Bürgerinitiative „Lebensqualität ohne Stadtautobahn“

Werner Mayer, Holzschneiderstr. 10, 93059 Regensburg
Christian Hammer, Hirtenstr. 6, 93059 Regensburg
Walter Seidl-Schulz, Arnulf-Enders-Str. 49, 93059 Regensburg
Karin Piller, Bayerwaldstr. 5, 93059 Regensburg

Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 16.05.2006 hat der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen entschieden, die bereits seit 1963 bestehenden Planungen zum Bau der Sallerner Regenbrücke wieder aufzunehmen.

In der Sitzungsvorlage heißt es wörtlich: „Neben den – aufgrund des Baus der Sallerner Regenbrücke – möglichen verkehrsentlastenden Maßnahmen im direkten Umfeld der neuen Brücke, werden Verkehre, die heute über die A 93 (AS Pfaffenstein) und über die Frankenstraße / Walhalla Allee das östliche Stadtgebiet erreichen sollen, zukünftig über die auszubauende Nordgaustraße geführt.“

Wir fordern vom Bayerischen Landtag, auf die Stadt Regensburg dahingehend einzuwirken, das Planungsverfahren für den Bau der Sallerner Regenbrücke umgehend einzustellen.

Wir verweisen auf die Petition, die am 17.01.1998 von der BI „Lebenswertes Regensburg Nord“ unter im Bayerischen Landtag eingereicht und am 21.10.1999 wie folgt beschieden wurde:

„Die Eingabe wird aufgrund der Stellungnahme der Staatsregierung für erledigt erklärt.

Wegen vielerlei wichtiger Baumaßnahmen der Stadt Regensburg (...) wird es noch einige Zeit in Anspruch nehmen, bis es zum Ausbau der Nordgaustraße kommen wird. Bis dahin ergeben sich sicherlich neue Gesichtspunkte. Bei der dann zu beurteilenden Planung soll die Stadt Regensburg

- 1. prüfen, ob nicht in Absprache mit den betroffenen Gemeinden eine Ostumgehung anstelle des Ausbaues zur Entlastung der Nordgaustraße beitragen könnte,*
- 2. prüfen, ob beim Ausbau der Nordgaustraße evt. eine Schallschutzgalerie anzustreben ist.*

Unter Aktenzeichen AV.W.368.11.2 gab es bereits 1989 eine Eingabe an den Landtag von Anton Glas mit folgendem Bescheid:

„Nach Erörterung der Angelegenheit wurde beschlossen, Ihre Eingabe aufgrund der Erklärung der Staatsregierung (...) als erledigt zu betrachten.

Nach eingehender Beratung über Ihre Eingabe sah der Ausschuss keine Veranlassung, bereits vor der Durchführung eines straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens auf die Planungsabsichten der Stadt Regensburg Einfluss zu nehmen.“

Am 14.08.06 wurde von Dr. Gold unter Aktenzeichen P II 3 / WI.0350.15 eine weitere Petition eingereicht, die wir hiermit unterstützen.

Begründung:

- **Verkehrsbelastung:**

Durch den Bau der Sallerner Regenbrücke und den Ausbau des Lappersdorfer Kreisels werden gezielt ca. 25.000 Kfz durch besiedeltes Stadtgebiet geleitet (s. Anlage 1, Ausbau der Nordgaustraße – Übersichtskarte Teil 1,2,3). Gleichzeitig plant die Stadt Regensburg, die Osttangente bis zur B 16 an der nördlichen Stadtgrenze zu verlängern. Die Verkehrsentlastung bereits bestehender Bundes- und Ortsstraßen steht jedoch in keinem Verhältnis zur neuen Belastung, wie die folgende Auswertung der „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg“ (Prof. Kurzak, Transver GmbH, Juni 2005) zeigt:

| Verkehrsanalyse 2003/2004 Kfz pro Tag (Anlage 2) | Prognose 2020 Sallerner Brücke (Anlage 3) | Prognose 2020 Brücke + Osttangente (Anlage 4) | Veränderung in % mit Brücke / mit Brücke und Osttangente |
|---|--|--|---|
| Sallerner Regenbrücke 0 | 25.000 | 25.000 | |
| Osttangente 0 | | 16.000 | |
| Lappersdorfer Straße 12.000-14.000 | 13.000-15.000 | 10.000-13.000 | + 7 % / - 7 % |
| Frankenstraße 33.000-39.000 | 32.000-39.000 | 31.000-39.000 | ± 0 % / ± 0 % |
| Walhalla Allee 32.000-34.000 | 35.000-36.000 | 36.000-37.000 | + 6 % / + 9 % |
| Amberger Straße 3.000-24.000 | 4.000-20.000 | 2.000-14.000 | - 20 % / - 42 % |
| Nordgaustraße 21.000-43.000 | 34.000-50.000 | 32.000-49.000 | + 16% / + 14 % |
| <i>Anmerkung: Die teilweise erheblich differierenden Werte beziehen sich auf unterschiedliche Abschnitte der genannten Straßen.</i> | | | |

Das bedeutet:

- allein in der Amberger Straße ist überhaupt ein deutlicher Rückgang der Verkehrsbelastung zu erwarten. Die Verkehrslärmbelastung der Bebauung entlang der Amberger Straße kann aber gegenüber dem derzeitigen Zustand auch durch den Bau der Sallerner Regenbrücke nicht spürbar reduziert werden, da erst eine Halbierung der Verkehrsmenge überhaupt hörbar ist. Demgegenüber hätte die Brücke zusätzliche Lärmeinwirkungen für die zum Fluss orientierte und derzeit noch lärmabgewandte Westseite der Bebauung zur Folge.
- die Entlastung der Amberger Straße durch den Bau der Osttangente ist höher als durch den Bau der Sallerner Regenbrücke

Der beschränkten Entlastungswirkung ist gegenüberzustellen, dass durch den direkten Anschluss der Sallerner Regenbrücke über den Lappersdorfer Kreisel an die A 93 auch für den überregionalen Schwerlastverkehr die vier- bis sechsspurig ausgebaute Nordgaustraße als ideale Abkürzung quer durch das Stadtgebiet zur A 3 im Stadtosten angeboten wird. Besondere Bedeutung gewinnt dieser Umstand dadurch, dass mit dieser mautfreien (!) Trasse zudem die stauanfälligen Bereiche nördlich und östlich des Autobahnkreuzes Regensburg umfahren werden können.

Wie sich der zusätzliche Verkehr auf das südöstliche Stadtgebiet auswirkt, zeigt folgende Gegenüberstellung:

| Verkehrsanalyse 2003/2004 Kfz pro Tag (Anlage 2) | Prognose 2020 Sallerner Brücke (Anlage 3) | Prognose 2020 Brücke + Osttangente (Anlage 4) | Veränderung in % mit Brücke / mit Brücke und Osttangente |
|---|--|--|---|
| Nibelungenbrücke 33.000-43.000 | 40.000-50.000 | 39.000-49.000 | + 16% / +14% |
| Weissenburgstraße 22.000-25.000 | 25.000-29.000 | 25.000-29.000 | + 16% / + 16% |
| Adolf-Schmetzer-Straße Richtung Altstadt 11.000-16.000 | 11.000-18.000 | 11.000-17.000 | + 12,5% / + 6% |
| Adolf-Schmetzer-Straße Richtung Hafen 13.000-14.000 | 15.000 | 13.000-14.000 | + 7% / ± 0 % |
| Straubinger Straße 14.000-19.000 | 15.000-23.000 | 15.000-23.000 | + 21% / + 21% |
| Landshuter Straße 15.000-28.000 | 18.000-31.000 | 22.000-31.000 | + 11% / + 11% |
| <i>Anmerkung: Die teilweise erheblich differierenden Werte beziehen sich auf unterschiedliche Abschnitte der genannten Straßen.</i> | | | |

Es ist unverantwortlich, zur Entlastung der A 93 im Bereich Pfaffensteiner Brücke / Pfaffensteiner Tunnel und zur Entlastung des Autobahnkreuzes Regensburg Verkehre abzuziehen und durch Stadtgebiete zu leiten.

- **Feinstaubbelastung:**

Aufgrund der topographischen Kessellage und häufiger Inversionswetterlagen gehört Regensburg zu den Städten, in denen die gesetzlichen Feinstaubgrenzwerte seit Erfassung jedes Jahr überschritten werden. Die WHO empfiehlt aufgrund verschiedener Studien (signifikante Häufung von Atemwegs- und Kreislauferkrankungen an vielbefahrenen Straßen) eine deutliche Senkung der Grenzwerte für Luftschadstoffe.

In Bayern liegt Regensburg mit 54 Überschreitungstagen (Stand vom 15.11.2006) auf Platz 2 hinter München. In einem vom BUND veröffentlichten

Ranking der Aktionspläne zur Luftreinhaltung belegt Regensburg den letzten Platz.

Es ist widersprüchlich, im Rahmen eines Luftreinhalte-Aktionsplans die Einführung von Umweltzonen im inneren Stadtgebiet prüfen zu lassen und gleichzeitig im hochbelasteten Stadtnorden durch den Bau der Sallerner Brücke den Weg für zusätzliche 25.000 Kfz durch das gleiche Stadtgebiet zu ebnen. Bereits 2003 konnte in der Amberger Straße festgestellt werden, dass 21% des Feinstaubanteils vom lokalen Verkehr verursacht wird.

Erschwerend ist anzuführen, dass das Regental eine Frischluftschneise für die Stadt darstellt. Die Sallerner Regenbrücke durchschneidet dieses Tal, statt Frischluft kommen Abgase in die Wohngebiete.

- **Lärmbelastung:**

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) berücksichtigt nicht die außerordentlich hohe Vorbelastung wie sie in der Pfälzer Siedlung, im nördlichen Bereich der Lappersdorfer Straße aber auch in der Regensburger Straße in Kareth vorhanden ist. Man kann hier nicht mehr mit gutem Gewissen die Ausschöpfung der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV in Anspruch nehmen. In diesen Bereichen ist bereits jetzt eine Unterhaltung nur noch mit gehobener Stimmlage möglich.

Einer schalltechnischen Voruntersuchung zufolge werden in den Wohngebieten in der Nähe der Sallerner Brücke und des Lappersdorfer Kreisels die Immissionsgrenzwerte besonders nachts überschritten. Da aktiver Lärmschutz nicht überall umsetzbar sein soll, ist passiver Lärmschutz mittels Schallschutzfenster vorgesehen. Diese Maßnahme jedoch bewirkt einen massiven Eingriff in das Alltagsleben der Betroffenen, die Gärten und Balkone nicht uneingeschränkt nutzen und nachts nur mit geschlossenen Fenstern schlafen können.

Vom Lärm der neuen Verkehrsströme sind auch die weiter entfernten Wohngebiete an den Berghängen beidseits des Regen betroffen.

- **Naturschutz:**

Das untere Regental im Norden von Regensburg stellt mit seinem Radwanderweg, Sportplätzen und Auflächen ein wichtiges Naherholungsgebiet dar.

Die Sallerner Regenbrücke durchschneidet mit einer Breite von ca. 20,5 m und einer Höhe von ca. 6 m dieses letzte Naherholungsgebiet, an dem uns noch ein Stück natürlicher Flussverlauf übrig verblieben ist.

Das Flussbett des Regen ist bei der EU als FFH-Fläche gelistet. Die derzeitigen Planungen sehen ein Brückenmodell vor, dessen Pfeiler im Flussbett errichtet werden.

Durch den Bau der Sallerner Regenbrücke wird ca. 1 ha Biotopfläche unwiederbringlich vernichtet.

- **Kosten – Nutzen - Relation**

Im zeitlichen Rahmen der Stadtverwaltung ist vorgesehen, noch im Dezember 2006 einen Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bei der Regierung der Oberpfalz einzureichen für die Bauabschnitte 2 und 3, Ausbau der Nordgaustraße zwischen Isarstraße und Amberger Straße mit teilweiser Einhausung und Sallerner Regenbrücke.

Dass die Bauprojekte Sallerner Brücke/Nordgaustraße und Osttangentenverlängerung bis zur B 16 langfristig die Verkehrsprobleme um Regensburg nicht lösen können, wird im Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak festgestellt, der auf die Möglichkeit einer großräumigen Ostumfahrung verweist. Dafür, so erläuterte Dr. Wüst vom Staatlichen Straßenbauamt kürzlich in einem Presseinterview, fände sich jedoch kein Baulastträger. Die jetzt zur Ausschöpfung der Fördermittel mit Hochdruck geplanten Projekte seien eine „Strategie der kleinen Schritte“, in zehn Jahren würden aber vielleicht die Karten neu gemischt.

Wir halten es für unverantwortlich, 100 Millionen € in Projekte zu investieren, deren „verkehrsentslastende“ Wirkung für den Großraum Regensburg langfristig fragwürdig ist. An dieser Stelle sei auf zwei Verkehrsbauwerke Ende der 60er Jahre verwiesen: 6-spuriger Ausbau der Reinhausener Regenbrücke und 6-spuriger Bau der Bayerwaldstraße – seit den Umplanungen der 70er Jahre sind die Bauten überdimensioniert und nicht ausgelastet. Ein immer wieder geforderter Rückbau ist aus finanziellen Gründen jedoch nicht möglich.

Regensburg, den 15.11.2006

Für die Bürgerinitiative
„Lebensqualität ohne Stadtautobahn“

Werner Mayer

Christian Hammer

Walter Seidl-Schulz

Karin Piller