

# Brücken sind theoretisch machbar

**VERKEHR** Eine vom Landkreis in Auftrag gegebene Studie ergibt Präferenzen für Trassen in Sinzing und Kneiting. Die Stadt stellt sich aber nach wie vor quer.

VON NORBERT LÖSCH, MZ

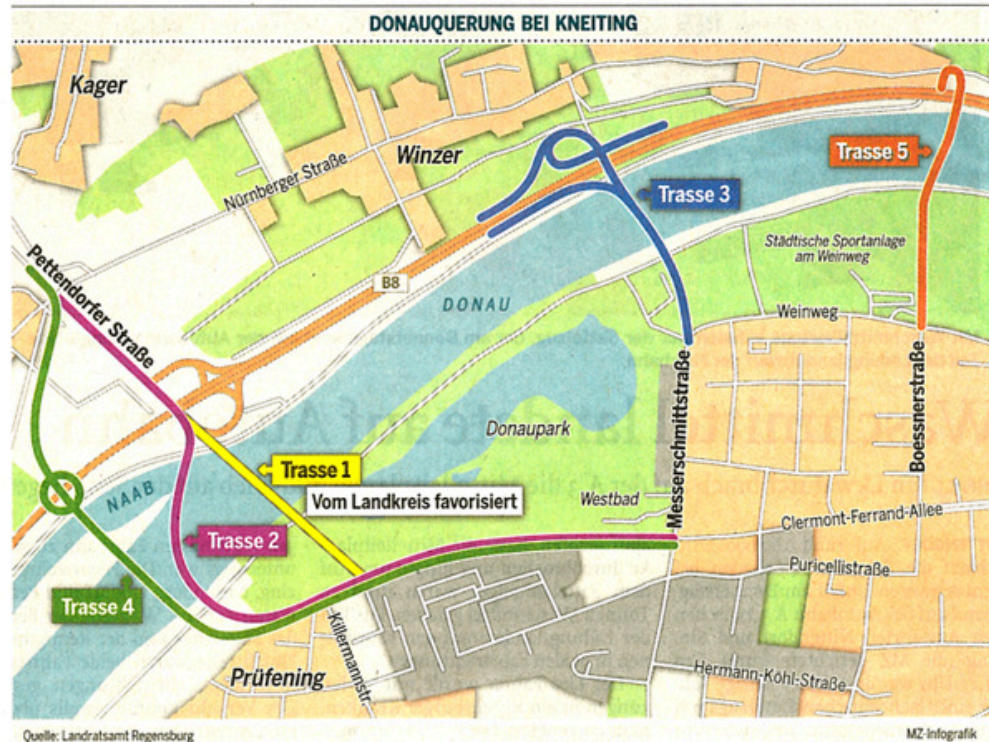
**REGENSBURG.** Sowohl eine Nahverkehrsbrücke Sinzing als auch eine Brücke von Kneiting zum städtischen Donau-Ufer sind technisch machbar, planfeststellungs- und zuwendungsfähig. Zu diesem Ergebnis kommt eine vom Landkreis in Auftrag gegebene Machbarkeitsuntersuchung. Für beide Bauwerke gibt es mittlerweile vom Landkreis favorisierte Trassen und auch Kostenberechnungen.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie stellte Verkehrsreferent Dr. Christoph Häusler am Donnerstag im Wirtschaftsausschuss des Kreistags vor. In der Sitzungsvorlage hatte Häusler noch einmal die weitgehend ablehnende Haltung der Stadt Regensburg zu beiden Projekten dargestellt. Demnach hat der Stadtplanungsausschuss schon vor knapp zwei Jahren beschlossen, der Sinzinger Nahverkehrsbrücke bei der Suche nach weiteren Donau-Übergängen keine Priorität einzuräumen und auch keine Mittel dafür bereitzustellen. Man wolle das Projekt aber weiter begleiten, „damit eine Wahltrasse gefunden werden kann, die dann planerisch freizuhalten ist“.

## Unterschiedliche Positionen

Im Gegensatz zum Landkreis favorisiere die Stadt eine dreispurige Sinzinger Autobahnbrücke, ergänzt durch einen Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindung. Die Kneitinger Brücke wird rundweg abgelehnt. Stattdessen setzt die Stadt auf die Salerner Regenbrücke und die Osttangente beziehungsweise auf Parallelbrücken zur Pfaffensteiner Autobahnbrücke.

Beide Brücken-Projekte ließ der Landkreis von Verkehrsgutachter Prof. Harald Kurzak und dem Ingenieurbüro EBB planen. Dabei ergaben sich im Fall Sinzing sechs und für Kneiting fünf mögliche Varianten. Alle Varianten wurden anhand der Kriterien Technik, Wirtschaftlichkeit, Verkehr, Umwelt und Bürger auf den



► Die für Sinzing favorisierten Trassen-Varianten vier und sechs würden nach überschlägigen Berechnungen 20,7 beziehungsweise 18,6 Millionen Euro kosten. Für die nach Einschätzung der Fachleute „ausgewogenste Lösung“, Variante vier, wurde eine tägliche Verkehrsbelastung von 8200 Fahrzeu-

## KOSTEN UND VERKEHRSEFFEKTE

gen errechnet. Die Verkürzung der Fahrstrecken zwischen Sinzing und der Stadt würde sich auf 6700 Kilometer täglich summieren.

► Für die Kneitinger Brücke wird klar die Variante eins favorisiert. Bei einer Baulänge von 1100 Metern werden Baukosten von rund 20 Millionen Euro er-

wartet (einschließlich Grunderwerb und Nebenkosten). Für das Bauwerk wird eine Verkehrsfrequenz von 16 400 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert. Diese würden sich zusammengerechnet eine Fahrstrecke von fast 26 000 Kilometern sparen. Der – auch ökologische – Effekt wäre durchaus beachtlich. (nl)

Prüfstand gestellt und bewertet.

Das Ergebnis für Kneiting: Als Trasse zwischen der Bundesstraße 8 und dem Stadtwesten eigne sich eine direkte Verbindung in der Verlängerung der von Pettendorf kommenden Kreisstraße am besten. Für diese Variante eins wurden Kosten von 20,2 Millionen Euro errechnet. Bei den Nachteilen verkennt der Landkreis nicht, dass die Anbindung auf Stadtseite den Donaupark durchschneiden würde. Dieser Eingriff ließe sich laut dem Verkehrsreferenten aber relativieren – zum Beispiel mit einer Einhausung.

Für Sinzing kommen zwei Varianten in die engere Auswahl. Beides sind

Parallelen zur bestehenden Bahn- und Fußgängerbrücke. Der „Sieger nach Punkten“, die Variante sechs, ist mit geschätzten Baukosten von 18,6 Millionen Euro auch noch die günstigste Lösung. Negativ schlägt die zu erwartende Verkehrsbelastung der Brückendorfer Straße zu Buche. Die Brücke müsste in kommunaler Trägerschaft der Gemeinde Sinzing gebaut werden, die sich eine finanzielle Beteiligung durch den Landkreis erhofft.

Laut Landrat Herbert Mirbeth könne sich der Kreistag unabhängig von der Haltung der Stadt jetzt jeweils für eine Variante entscheiden und die Detailplanung einleiten. Die Stadt betrachte die Verkehrsproblematik

„ausschließlich vom Pfaffensteiner Tunnel aus, während wir sagen, das sind völlig verschiedene Verkehre“. Mit dem Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung habe man belastbare Argumente für künftige Diskussionen um weitere Donau-Übergänge.

## „Blockade“ der Stadt kritisiert

Sitzungsteilnehmer kritisierten erneut die abwehrende Haltung der Stadt gegenüber den aus Sicht des Kreises dringend benötigten Donau-Querungen. „Was kann man gegen die Blockade der Stadt tun?“, fragte etwa Kreisrat Hans Jeserer (FDP) – ohne eine befriedigende Antwort zu bekommen.