

Zwei Brückenprojekte im Fokus



Sinzinger Nahverkehrsbrücke: Bei der technischen Machbarkeitsstudie wird das Gebiet zwischen der Bahnbrücke der Eisenbahnstrecke nach Ingolstadt und der Sinzinger Autobahnbrücke ins Auge gefasst.

Der Landkreis Regensburg macht sich eingehende Gedanken über die Verkehrsentwicklung und die Verkehrsströme im Großraum Regensburg. Dabei hat der Landkreis zwei Projekte ins Auge gefasst, deren Realisierung er zukünftig für sinnvoll erachtet: Die Sinzinger Nahverkehrsbrücke und die Kneitingener Donaubrücke.

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern von Stadt, Landkreis, Kreisräten sowie den betroffenen Gemeinden, wurde eingesetzt, um über mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation zu beraten. Nachfolgend ein Zwischenbericht zum derzeitigen Stand der Überlegungen. Um in die nahe Stadt zu kommen und die Donau zu queren benützen Bürger aus dem Raum Sinzing und den westlichen und nordwestlichen Landkreis heutzutage mit der A3 (Sinzinger Autobahnbrücke) und der A93 (Pfaffensteiner Autobahnbrücke) Fernverkehrsstraßen, deren Verkehrsaufkommen in den letzten



Kneitingener Donaubrücke: Irgendwo im Bereich der Pettendorferstraße, die in die B8 mündet, wäre eine Donauquerung denkbar.

Jahren kontinuierlich gestiegen ist. Eine Situation, die auf Dauer wenig Sinn gibt, zumal dadurch einiges an unnützen, die Umwelt belastenden Umwegen entsteht, vor allem, wenn das Ziel in den westlichen Stadtteilen Regensburgs liegt.

Diesen Missstand hat der Landkreis erkannt und ist planerisch aktiv geworden. „Das Besondere dabei ist, dass sich der Kreis der Projekte angenommen hat, obwohl er eigentlich gar nicht als Straßenbaulastträger in Betracht kommt. Das ist ein bemerkenswerter, neuer Ansatz, den Landrat Herbert Mirbeth vorangetrieben hat“, so Dr. Christoph Häusler, Leiter der Verkehrsentwicklung im Landkreis Regensburg.

Hohes Verkehrsaufkommen

Am Anfang stand ein erstes Verkehrsgutachten, das der Landkreis in Auftrag gab. „Hierbei bewahrheiteten sich unsere grundsätzlichen Überlegungen. Die Untersuchung ergab, dass man bei der Sinzinger Nahverkehrsbrücke von einem Verkehrsaufkommen von 9.400 Fahrzeugen in beiden Richtungen an den Wochentagen ausgehen könnte und dass die Brücke gut angenommen werden würde. Das gilt auch für die Kneitingener Donaubrücke. Hier wird ein Verkehrsaufkommen von 16.100 Fahrzeugen prognostiziert. Auch das ist ganz schön ordentlich. Die beiden Brücken würden sich auch effektiv in das bestehende Verkehrsnetz einfügen, wobei die positiven Effekte, wie etwa die Vermeidung von Umwegfahrten und die Entlastung von Wohngebieten, nicht von der Hand zu weisen sind“, so Dr. Häusler.

Varianten auf dem Prüfstand

Dennoch sind beide Projekte grundsätzlich umstritten. Vor allem die Kneitingener Donaubrücke stößt auf wenig Gegenliebe bei den Verantwortlichen der Stadt Regensburg, würde doch hier der Donaupark „zerschnitten“. Zudem fürchtet man mehr Verkehr in den westlichen Wohngebieten der Stadt. Erste Untersuchungen weisen eher in eine andere Richtung. „Der Sinzinger Nahverkehrsbrücke steht die Stadt offener gegenüber“, informiert Dr. Häusler.

Doch wo würden die Brücken genau errichtet werden? „Wir sind hier noch am Anfang der technischen Machbarkeitsstudien und der Variantenfindung. Diese Varianten müssen wir dann bewerten, um die beste Lösung zu finden, wobei auch ökologische Fragen, Kostenfragen und Fragen des Grundbesitzes eingehend untersucht werden müssen“, so Dr. Häusler. Bei der Sinzinger Nahverkehrsbrücke wird zumindest der Raum zwischen der Bahnbrücke nach Ingolstadt und der Sinzinger Autobahnbrücke untersucht.

Stadtseitig würde die Brücke dann über die Prüfeninger Schloßstraße an das Verkehrsnetz angeschlossen werden. Bei der Kneitingener Donaubrücke sticht zumindest auf der nördlichen Donauseite die Pettendorferstraße ins Auge, die in die B8 mündet. Auf der südlichen Donauseite könnte man sich eine Trasse zwischen dem Industriegelände von Infineon und dem Westbad vorstellen, die dann in die Clermont-Ferrand-Allee mündet. „Aber wie schon gesagt, wir stehen hier noch am Anfang der Variantenfindung“, so Dr. Häusler.