

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Meierhofer, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/10946 –**

### **Neubau der Protzenweiher Brücke in Regensburg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Am 13. März 2008 hat ein Transportschiff beim Ausschleusen die Protzenweiher Brücke, die die Regensburger Stadtteile Steinweg und Stadtamhof verbindet, gerammt. Durch das Bersten der an der Brückenkonstruktion befestigten Gasleitung kam es zu einem Brand, der die Protzenweiher Brücke schwer beschädigte. Der Straßen- und auch der Schiffsverkehr waren nicht mehr möglich. Erste Reparaturmaßnahmen sind von der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erfolgt. Der Schiffsverkehr konnte wieder aufgenommen werden, und die Brücke ist für Fußgänger und Fahrradfahrer wieder zugänglich. Kfz-Verkehr über die Brücke ist nicht mehr möglich. Der Kfz-Verkehr von und nach Stadtamhof ist nur zu für die Bevölkerung unzumutbaren Bedingungen über die Oberpfalzbrücke möglich. Linienbusse fahren Stadtamhof nicht mehr an und werden umwegig über die Niebelungenbrücke geleitet. Die Steinernen Brücke ist seit dem 1. August 2008 ebenfalls für Linienbusse gesperrt – ein davon unabhängiger Vorgang, der die Situation für den Stadtteil jedoch zusätzlich erschwert.

Für die Anlieger und insbesondere für die Geschäfts- und Gewerbebetriebe in Stadtamhof ist der jetzige Zustand nicht zumutbar. Wegen der schlechten Erreichbarkeit haben die Gewerbetreibenden zum Teil erhebliche finanzielle Einbußen zu beklagen.

Auf die schriftliche Frage 49 auf Bundestagsdrucksache 16/10284 teilte die Parlamentarische Staatssekretärin des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, mit, dass Vorbereitungen und Abstimmungsgespräche mit der Stadt Regensburg im Gange seien. Eine für die Bürger zufriedenstellende Einigung konnte jedoch nicht erzielt werden.

Die Fertigstellung des Neubaus der Protzenweiher Brücke wird sich nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) bis Mitte/Ende 2011 hinziehen.

1. Ist der Bundesregierung bekannt, welche dramatischen Auswirkungen der jetzige Zustand für die Bevölkerung des Stadtteiles Stadtamhof hat, und was gedenkt die Bundesregierung kurzfristig dagegen zu tun?

Aus Sicht der Bundesregierung stellt sich die Situation wie folgt dar:

Die Sperrung der Protzenweiherbrücke hat auf den Fußgänger- und Radfahrer-Verkehr nur geringe Auswirkungen, da für ein Provisorium gesorgt ist. Für den Kfz-Verkehr ergibt sich aufgrund der Sperrung ein Umweg von wenigen Minuten über die Oberpfalzbrücke.

Die Verkehrssituation für den Stadtteil Stadtamhof, insbesondere die Anbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, hat sich durch die Sperrung der Steinernen Brücke durch die Stadt Regensburg verschärft.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung arbeitet an einer zügigen Wiederherstellung der Protzenweiherbrücke. Der Brückenneubau hat hohe Priorität.

2. Welche konkreten Maßnahmen zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit wurden seit dem Unfall wann unternommen?

Als Sofortmaßnahme wurde im März/April 2008 der Überbau der Brücke gesichert und ein Provisorium für Fußgänger und Fahrradfahrer erstellt. Von April bis Oktober 2008 erfolgte die Vorbereitung der Detailplanung. Dies beinhaltete u. a. Untersuchungen, ob die beschädigte Brücke saniert werden kann, oder ein Neubau erforderlich wird. Weiterhin wurde eine Machbarkeitsstudie für eine Behelfsbrücke erarbeitet und hierüber Verhandlungen mit der Stadt Regensburg geführt. Derzeit werden die Unterlagen zur Vergabe der Planungsleistungen erstellt.

3. Aus welchen Gründen ziehen sich die Planungs- und Bauarbeiten an der Protzenweiher Brücke bis ins Jahr 2011, kam es seit dem Unfall zu Verzögerungen in der Planung, und wenn ja, wie werden diese begründet?

Die Terminplanung entspricht Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten. Berücksichtigt sind dabei u. a. die einzuhaltenden Fristen der Vergabeverfahren und die Herstellung der provisorischen Fußgängerbrücke. Verzögerungen hat es nicht gegeben.

4. Ist es möglich, den Neubau/die Reparatur der Protzenweiher Brücke trotz der umfangreichen Vorbereitungstätigkeiten und der wohl nötigen europaweiten Ausschreibungen zu beschleunigen, und wenn ja, welche Schritte wurden bereits eingeleitet, und wenn nein, warum nicht?

Zur Beschleunigung der Maßnahme wurden bei den Vergaben der Planungen und der Baumaßnahme bereits die Mindestfristen zugrunde gelegt. Eine weitere Beschleunigung ergibt sich möglicherweise aus einer Optimierung der Bauabläufe. Dies wird mit der Planung der Brücke berücksichtigt.

Darüber hinaus kann eine Beschleunigung durch eine zügige Abstimmung mit der Stadt Regensburg erreicht werden.

5. Kann durch Hilfestellungen des Freistaats Bayern eine Beschleunigung des Vorhabens erreicht werden?

Eine Möglichkeit zur Beschleunigung der Maßnahmen durch Hilfestellung des Freistaates Bayern wird nicht gesehen.

6. Wie wird vor dem Hintergrund, dass die zerstörte Brücke bis zum jetzigen Zeitpunkt auch negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Schleuse und damit auch auf die Schifffahrt hat, zwischen den Belangen der Bürgerinnen und Bürger und den Belangen der Schifffahrt abgewogen, wenn durch zu treffende Entscheidungen mit zeitlichen Nachteilen für eine der beiden Parteien zu rechnen ist (z. B. falls sich durch Reparaturarbeiten an der Schleuse Verzögerung bei den Brückenarbeiten ergäben)?

Die zerstörte Brücke hat keine Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Schleuse. Gegebenenfalls anfallende Reparaturarbeiten an der Schleuse hätten keinen Einfluss auf die Brückenbauarbeiten.

7. Gibt es eine absolute Priorisierung für die Fertigstellung der Brücke, und wenn nein, warum nicht?

Der Brückenneubau hat hohe Priorität.

8. Ist die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die Brücke dazu dient, die durch den Schifffahrtskanal entstandene Trennung zwischen den Stadtteilen Steinweg und Stadtamhof auszugleichen, der Meinung, dass die für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) jetzt anfallenden weiteren Wege um Stadtamhof anzubinden und die damit verbundenen Mehrkosten für mehr als drei Jahre ausschließlich die Stadt Regensburg tragen sollte, und der Bund nicht die Verantwortung trägt, sich an diesen Kosten adäquat zu beteiligen bzw. diese vollständig zu tragen, und wenn nein, warum nicht?

Die Behinderung des öffentlichen Personennahverkehrs beruht vor allem auf der Sperrung der Steinernen Brücke. Für eine Beteiligung des Bundes an den Mehrkosten, die durch die weiteren Wege für den öffentlichen Personennahverkehr entstehen, gibt es keine Rechtsgrundlage.

9. Wie hoch ist die genaue Summe des an der Brücke entstandenen Schadens?

Eine genaue Kostenschätzung liegt noch nicht vor. Derzeit wird die Höhe der Kosten mit 5 Mio. Euro angesetzt. Diese Schadenssumme enthält neben den Sofortsicherungsmaßnahmen an der Brücke die Kosten für die Planung und den Ersatzneubau der Brücke sowie die Errichtung eines Provisoriums für Fußgänger und Fahrradfahrer während der Bauzeit.

10. War der Eigentümer des Transportschiffes versichert, und wenn ja, wie hoch ist die Abdeckung der Schadenssumme durch die Versicherung?

Das GMS Sento war versichert. Die Versicherungssumme beträgt 250 Mio. Euro. Aufgrund § 5 des Binnenschifffahrtsgesetzes haftet der Eigentümer nur in Höhe von ca. 600 000 Euro für Sachschäden.

11. Gibt es grundsätzliche Bestrebungen der Bundesregierung, aufgrund von Vorfällen in denen die von der Versicherung bezahlten Versicherungsleistungen nicht zur Schadensregulierung ausreichen, die Mindestversicherungssummen zu erhöhen bzw. eine Versicherungspflicht für sämtliche Binnenschiffahrtsstraßen in der Bundesrepublik Deutschland einzuführen?

Aus Sicht der Bundesregierung ist die Einführung einer einheitlichen obligatorischen Haftpflichtversicherung für die gewerbliche Binnenschiffahrt im internationalen Rahmen grundsätzlich erstrebenswert. Ein rein nationales Vorgehen wäre wegen eines unterschiedlichen Schutzniveaus in Europa und auch wegen der daraus resultierenden intramodalen Wettbewerbsnachteile für das deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe nicht vertretbar.