

Die Geschichte mit der geplanten Südspange R30, von Poign A93 nach Köfering zur B15.

Grundsätzlich ist es gesetzlich so geregelt, dass die Kosten für die Straßen bei verschiedenen Trägern liegen. Für Bundesautobahnen ist der Staat zuständig, gleiches gilt auch für St - Staatsstraßen. Die Kosten für R -Kreisstraßen werden vom jeweiligen Landkreis getragen. Untergeordnete Straßen und Ortsverbindungsstraßen und die Ortsstraßen selbst müssen von der jeweiligen Kommune gebaut und gewartet werden.

Der Überregionale Verkehrer ist Sache des Landes. Das bedeutet im Klartext, wird eine Straße überwiegend vom überregionalen Durchgangsverkehr benutzt, dann ist es Sache des Staates (Bayern). Für diesen Zweck gibt es die Autobahnen und Staatsstraßen. Die Planung obliegt ebenfalls dem Staat, von dem auch das Geld kommt. Wird die Straße aber zur Anfahrt eines Zielgebietes sowie eines Gewerbegebietes im Großraum Regensburg benutzt, dann ist es sehr wohl Sache des Landkreises eine Straße zu planen und zu bauen. Dabei ist aber zu beachten, dass die bestehenden Straßen und Ortsverbindungen nicht tangiert oder gar abgewertet werden oder die Nutzung gar behindert wird. Die Nutznießer im Industriegebiet, die die Straße für den Zuliefer- und Pendlerverkehr benötigen, sind auch für die Kosten heranzuziehen. Die Lohn- und Gewerbesteuern werden ja auch von den Betrieben eingefordert, demnach hat die Stadt- Regensburg und der Landkreis Regensburg zu sorgen, dass die Infrastruktur der Straßen herum stimmt, für die Kosten ist die Stadt Regensburg und der Landkreis Regensburg zuständig. Bei ganz wichtigen Zubringern könnte man den Bay. Staat oder den Bund um Bezuschussung bitten, Geld ist ohnehin genügend vorhanden, weil der Flughafen- Transrapid ins Wasser fiel.

Seit vielen Jahren, schon seit mehr als einer Generation wird gesprochen, dass das überhöhte Verkehrsaufkommen in einigen Dörfern durch den Durchgangsverkehr auf der Staatsstraße St 2329 und die enge kurvige Straßenführung besonders bei großen Fahrzeugen insbesondere in Gebelkofen Probleme aufwirft. In Wolkering – Köfering - Scheuer - Mangolding - Mintraching und Schweighof ist es weniger problematisch, sie mündet dann bei Geisling in die Bundesstraße 8. Diese Straße ist an sich ausreichend ausgebaut. Der Staat oder das Land Bayern sieht hier an der Staatsstraße St 2329 anscheinend keinen Handlungsbedarf und will daran auch nichts ändern. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Straße hat sich aber in den letzten 15 Jahren rasant erhöht, zumindest bis Köfering- Obertraubling. Gefahren durch schwere Unfälle lauern im gesamten Straßenabschnitt, ohne näher auf die einzelnen Gefahrenpunkte einzugehen.

Fakt ist, dass der Fernverkehr von der Autobahn Abfahrt Poign kommend, gerne die verkürzte Straße St 2329 verwenden würde, um schnellstmöglich nach Ober- und Neutraubling oder gar durch Köfering zur B 8 zu kommen. Dabei nimmt der LKW- Fahrer gerne eine Behinderung in Kauf, um nicht über das völlig überlastete Autobahnkreuz Regensburg fahren zu müssen. Zusätzlich ist im Laufe der letzten 15 Jahre hinzugekommen, dass Obertraubling, Neutraubling, Harting und Regensburg- Ost ein gebündelter und überregionaler Industriestandort mit Weltfirmen wurde. Die Materialversorgung per LKW und das Pendler Aufkommen hat sich dabei vervielfacht.

Jetzt sind schlaue Planer auf den Trichter gekommen und wollen vor lauter Menschenfreundlichkeit die Orte Wolkering und Gebelkofen St 2329 und die R 12 Gebelkofen – Eggfing – Obertraubling vom Durchgangsverkehr entlasten und mit der R 30 neu erschließen. Statt eine Umgehungsstraße um Gebelkofen zu bauen (Zuständigkeit der Staat) will man eine komplett neu Trasse bauen, die fernab von jeglicher Logik den Zubringerverkehr nach Ober- und Neutraubling sowie nach Regensburg- Ost bringen soll. Andere Varianten werden ernstlich erst gar nicht ins Auge gefasst.

Dass der südliche Landkreis eine Südumgehung braucht, ist nicht von der Hand zu weisen. Sicherlich bei der Geländebegutachtung ist es nicht ganz leicht, eine optimale Strecke zu ermitteln, weil schon viel zu lange geschlafen wurde. Die B15 von Landshut kommend ist ein sehr großes Problem, auf 900 Meter Länge durchquert sie Köfering, hier wäre schon längst eine Umgehung fällig und möglich gewesen. Das gesamte Einzugsgebiet bis hinaus nach Mällersdorf – Schierling – Langquaid muss auf der B15 durch Köfering und die Obertraublinger Spinne. Die Planer sollten sich ein Sandkasten- Modell anlegen, damit sie die Verkehrsproblematik besser einschätzen können, die den Bürgern längst bekannt ist.

Die laut Luftlinie mögliche Trassenführung von Poign - Hänghof am Truppenübungsplatz vorbei, könnte zwischen Eggfing und Embach auf die B15 stoßen. Die Geländeführung für eine Straße wäre zwar die kürzeste aber wegen des großen Höhenunterschiedes von ca. 50 Metern nahezu unbrauchbar, beim (Übungsplatz 401 m) bei Eggfing beträgt das Gelände (349 m).

Die Trasse so wie sie jetzt als Variante 5 immer beschrieben wird wäre schon in Ordnung, wenn sie auf der B15 nicht enden würde. Soviel man aber bis Anfang August 2008 erfahren konnte, sollte der Anknüpfungspunkt an die B15 näher am Parkplatz erfolgen, weil dann eine eventuelle Weiterführung bei Niedertraubling nach Neutraubling besser gewährleistet wäre, als, wenn sie näher am Neubaugebiet Köfering einmünden würde. Ein weiterer Problempunkt tut sich mit der Verlegung des Anschlusspunktes B15 auf, weil das Köferinger Neubaugebiet, entgegen der zugesagten Zufahrt mit Lärmschutzwand, dann keine Anbindung an die B15 oder nur eine erschwerte Zufahrt vom Neubaugebiet an die R30 bekommen soll.

Dabei schlägt man gleich mehrere Fliegen (Kosten) mit einer Klappe. Bei dieser Baumaßnahme kann man die jetzt bestehende Staatsstraße St 2329 auf eine Orts- Verbindungsstraße abstufen, den Unterhalt dieser Straße haben dann die entsprechenden Kommunen (je nach Gemeindegebiet) zu tragen. Die neue R30 soll laut Planer aber so ausgelegt werden, dass der Verkehr möglichst störungsfrei fließen kann, das bedeutet, dass nur mit vereinzelt Zufahrten eine Anbindung der Orte möglich ist. Wolkering- Gebelkofen- Thalmassing- Alteglofsheim und Köfering bekämen nur erschwerte Anbindungsmöglichkeiten. Der Planung nach werden einzelne Orte regelrecht abgeschnitten oder könnten nur über Umwege angefahren werden. Ein Widerspruch zu dem, was eigentlich von den Planern als Erschließungsstraße behauptet wird.

Die Straße R3 ab der Kreuzung zwischen Thalmassing und Köfering müsste sogar aufgelöst werden, oder man würde sie teilweise in die R30 integrieren. Durch die geplante Trassenführung werden gleich 5 wichtige Ortsverbindungsstraßen durchtrennt: Weillohe nach Wolkering, Thalmassing nach Wolkering, Thalmassing und Alteglofsheim nach Gebelkofen, Gebelkofen nach Köfering, Egglfing nach Köfering. Nur wenn diese Orte eine Zufahrt zur neuen R30 bekommen, kann man von einer Erschließungsstraße sprechen, ansonsten behindert sie den Regionalen Verkehr mehr, als sie nützt.

Derzeit sind die Industrie -Zulieferanten gehalten die Staatsstraße St 2329 zu meiden, der Zulieferverkehr wird daher vermehrt über das Regensburger Autobahnkreuz nach Neutraubling- Harting geleitet. Das Verkehrsaufkommen auf der A3 ist aber dort fast nicht mehr tragbar, zudem ergibt sich ein enormer Umweg, der nicht nur Zeit sondern den Unternehmern auch viel Geld kostet, was wiederum gefährdete Arbeitsplätze bedeuten kann

Für mich steht eindeutig fest, dass die geplante Kreisstraße R30 nur eine Zubringerstraße für die Industrie werden soll, mit Menschenfreundlichkeit für Bürger der Anliegergemeinden hat dieses Vorhaben aber nichts zu tun. Obertraubling wird im täglichen Stau und Gestank ersticken, wenn die Straße an der B15 endet, dann muss nämlich der gesamte Verkehr über die Obertraublinger Spinne, das wird ein Horror, ich freue mich schon darauf.

Viele Bürger im südlichen Landkreis haben es noch nicht geschnallt, dass die „ganz tolle neue Kreisstraße R30“ eine ganz linke Nummer ist, sie wird als Erschließungsstraße des südlichen Landkreises mit Nord- Südfunktion propagiert und setzt dabei die Staatsstraße St 2329 außer Kraft. Mit der Südspange Poign – Köfering, der R30 wird den Bürgern bewusst vorgegaukelt, dass es sich hierbei um eine Erschließungsstraße handelt, in Wirklichkeit wird es vorrangig eine Trasse für den Zulieferverkehr der Industrie in beide Richtungen.

Meines Erachtens wäre die einzig richtige Lösung, eine südliche Umgehungsstraße von Regensburg zu bauen, die die A93 bei Poign mit der A3 E56 bei Rosenhof verbindet, damit wäre nicht nur dem südlichen Landkreis geholfen, sondern den ganzen Großraum Regensburg, einschließlich Regensburg Stadt. Es ist höchste Zeit und die letzte Chance, ehe alles zugebaut wird.

Vermutlich wird im Kreistag bei einer der nächsten Sitzungen noch nicht das letzte Wort über die geplante R 30 gesprochen sein. Bei der jetzigen Parteienstruktur wird es aber nicht ganz so einfach werden mit einer mehrheitlichen Zustimmung, denn, wenn mehr logisch denkende Kreisräte das Modell – Südspange so ausgiebig studiert und durchdacht haben wie ich, dann bleiben noch viele ungeklärte Fragezeichen offen, ganz abgesehen von der Grundstücksbeschaffung. Wer sich die Gebiets- und Raumverhältnisse vor Ort und auf der Karte genau ansieht, kann nicht zweifelsfrei und bedenkenlos zustimmen, nur weil der Planer und der Auftraggeber es gerne so haben möchte.

Die wischi-wasche Nachricht von der Pressestelle aus dem Landratsamt Regensburg vom 21.1.2008, „Wir setzen uns mit Nachdruck dafür ein, dass die R 30 nördlich von Köfering durch den Bund oder Ersatzweise den Freistaat Bayern um Niedertraubling herum fortgeführt wird“, betonte der Landrat. Hierzu möchte ich als Schreiber noch meine Anmerkung machen, die Anbindung an Neutraubling macht aber nur dann Sinn, wenn eine Einfahrt zur A 3 oder B 8 bei Rosenhof gegeben ist.

Am Brückenbeispiel Regensburg sieht man wieder, dass auch Regensburg jahrelang die Verkehrsplanung mit den Donaubrücken verschlafen hat. Eine Kultur-und Welterbestadt mit nur zwei intakten Brücken, der Stadtteil Stadthof ist fast (Ausnahme Oberpfalzbrücke) von der Außenwelt verkehrstechnisch abgeschnitten, es ist einfach nicht zu fassen, armes Regensburg. Über eine Stadthalle oder gar ein Jahnstadion wird schon jahrelang erfolglos diskutiert, aber auf die Reihe kriegt man das in Regensburg nicht, weder das eine noch das andere und schon gar keine Donau- oder Regenbrücke.

Meine Gedanken und Worte zur derzeitigen Situation der Südspange Poign- Köfering und Donaubrücke.

Herbert Winkler Chronist und Ortsheimatpfleger
Köfering, den 5.8.2008