

Die Firmen in **Haslbach**

Kompetenz im Regensburger Norden



Zusammenfassung

zum Termin mit Herrn MdB Aumer

„infrastrukturelle Probleme in und um Regensburg und im Gewerbe-/Industriegebiet Haslbach“

am

17. Dezember 2018

bei der Firma

Schön Holzhandel GmbH
Münchberger Straße 7
93057 Regensburg



Teilnehmer der Veranstaltung:

Herr MdB Peter Aumer	Bundestag
Herr Stefan Aumüller	Aumüller Druck
Herr Christian Bannert	HDR Bannert
Herr Norbert Biller	staatliches Bauamt Regensburg
Herr Hans Dechant sen.	Baustoff Kontor
Herr Maximilian Dechant	Baustoff Kontor
Herr Klaus Hornburg	Schreinerei andersartig
Herr Thomas Hossfeld	Tagblatt Straubing
Herr Karl-Heinz Kneidl	IG Haslbach und Ingenieurbüro Karl-Heinz Kneidl
Herr Franz Mayer mit Begleitung	Malerbetrieb Mayer
Herr Christian Melzl	Biomasse Melzl
Herr Josef Mös	Seniorenbeiratsvorsitzender der Stadtverwaltung und Siedlervereinigung Konradsiedlung
Frau Christina Primbs	Schön Holzhandel GmbH
Herr Manfred Rieger	staatliches Bauamt Regensburg
Herr Lorenz W. Scherer	FP Finanzpartner AG
Herr Wolfgang Seitz	Seitz Werkzeugbau
Frau Brigitte Schlee	Stadtrat Regensburg
Herr Horst Schmidt	Schmidt Werbetechnik
Herr Julian Schön	Schön Holzhandel GmbH
Frau Karin Schön	Schön Holzhandel GmbH
Herr Ralf Strasser	Mittelbayerische Zeitung
Herr Andreas Träg	Schreinerei Träg
Herr Heinz Träg	Schreinerei Träg
Herr Warenspanner	Büro MdB Aumer

Anlass der Veranstaltung

Frau Schön, die Geschäftsführerin der Schön Holzhandlung GmbH hat Herrn MdB Aumer Anfang November zu sich in das Unternehmen eingeladen, um ihm die aktuellen Probleme vor Augen zu führen, welche alle Pendler in und um Regensburg, insbesondere die Firmen in Haslbach, täglich erwarten. Leider hat sich dieser Termin aus genau diesen Gründen (Verkehrschaos) verschoben, so dass sich Herr MdB Aumer bereit erklärte einen neuen Termin zu vereinbaren, zu dem er persönlich Vertreter der Stadt Regensburg und des staatlichen Bauamtes einladen wird.

Dieser Termin fand am Nachmittag des 17. Dezember 2018 statt.



Top 1: Überregionale Probleme in und um Regensburg

In einem Vortrag zeigte die IG Haslbach auf, wie und woher die aktuellen infrastrukturellen Probleme in und um Regensburg entstanden sind.

Die A3 und die A93 wurden in den späten 60er und in den 70er Jahren geplant und gebaut. Die Trasse der A3 ist so gelegt worden, dass deren Lage das damalige Stadtgebiet von Regensburg begrenzte und der zu erwartende Lärm nicht in das Stadtgebiet geleitet wird.

Die A93 wurde damals knapp am westlichen Rand des Stadtkerns vorbeigeführt, da man die A93 nutzen konnte um eine zusätzliche Brücke über die Donau ohne Kosten für die Stadt Regensburg zu erhalten. Das Verkehrsaufkommen auf der A93 war marginal, da die Oberpfalz aufgrund ihrer Begrenzung im Osten durch den „Eisernen Vorhang“ vom „großen Wirtschaftswachstum“ abgekoppelt war.

Nach dem Fall des „Eisernen Vorhanges“ hat sich der Verkehr aus der „Schwarzmeer-Region“ exponentiell vervielfacht. Speziell die A93 wird seither genutzt, wenn der Verkehr aus der „Schwarzmeer-Region“ Norddeutschland als Ziel hat. Hinzu addiert sich der Pendlerverkehr, der sich aus der südlichen Oberpfalz und den Landkreisen Kelheim, Regensburg und Straubing auf dem Weg zur Arbeitsstelle in und um Regensburg täglich den stauärmsten Weg suchen muss.

Nachdem es neben der A93 für den Schwerverkehr keine sinnvolle Umgehung von Regensburg gibt, entsteht unter anderen durch das Nadelöhr „Pfaffensteiner Tunnel“ das bestehende Verkehrschaos.

Verstärkt wird diese Situation durch folgende Punkte:

Planung und Politik haben das Problem jahrelang verdrängt und zu spät mit der Suche nach Lösungsansätzen begonnen.

Die Bundespolitik hat sich und die Planer durch entsprechende Gesetze so in der Handlungsfähigkeit eingeschränkt, dass sich Planung und Ausführung durch das subjektive Interesse von Einzelpersonen auf Kosten von Zehntausenden von geschädigten Personen in die Länge ziehen bzw. verhindert wird.

Der Regulierungswahn der Bundespolitik und das Bestreben hin zu einer exzessiven Planwirtschaft hat den Bürokratismus in Deutschland so aufgebläht, dass pragmatische, kostenschonende Vorgehensweisen sowohl in der Infrastruktur als auch im Bauwesen nicht mehr möglich sind.

Die exzessive Detaillierung von Normen und Vorschriften lassen die Baukosten explodieren.

Deshalb wird der Politik in diesen Themen „Staatsversagen“ vorgeworfen.

Erfreulich war aber die Aussage des staatlichen Bauamtes, dass man derzeit dabei ist, die B20 und die B85 so zu ertüchtigen, dass die seit ca. 20 Jahren notwendige „Umfahrung von Regensburg durch den Schwerverkehr“ entsteht. Von Osten her kommender Verkehr mit Ziel Norddeutschland kann nach der Fertigstellung der Maßnahmen von Straubing über Cham nach Schwandorf die Region Regensburg weiträumig umfahren. Mit umgekehrten Ziel ist derselbe Effekt gegeben.



Wer sich über die beiden Maßnahmen informieren will, findet die Projektbeschreibungen im Internet (z. B. „<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B020-G060-BY/B020-G060-BY.html>“). Sehr erfreulich finden wir dabei, dass im Punkt 1.7 eine, wenn auch dürftige, „Kosten-Nutzen-Analyse“ enthalten ist.

Top 2: Regionale infrastrukturelle Probleme in und um Regensburg

Die meisten der regionalen Probleme entstehen dadurch, dass die Stadt Regensburg gewohnt ist, im Stadtgebiet nach eigenem Gusto schalten und walten zu können. Eine Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden und dem Landkreis scheint schwierig zu sein. Vielfach werden Gründe und Planungen konstruiert um sich nicht im gebotenen Maß mit den anderen Planungsträgern abstimmen zu müssen.

Klassische Beispiele sind:

- die Situation der Berufspendler von und nach Regensburg
- die Umgestaltung des Lappersdorfer Kreisels
- die Situation auf der Pilsenallee und deren Umfeld
- verbesserte Anbindung der Pilsenallee an die B16
- die Gemeindeverbindungsstraße im Ödental
- das interkommunale Gewerbegebiet.

Einige Lösungen der Situation wurden aber vom staatlichen Bauamt vorgestellt. Die B16 wird bzw. ist schon aktuell mehrstreifig ausgebaut. Die Pilsenallee soll im Bereich der Brücke der B16 über die Coburger Straße optimaler an die B16 angebunden werden. Allerdings wird die von der IG Haslbach vorgeschlagene Variante der Verlängerung der Pilsenallee bis zur B16 (östlich des Thanhofes) als nicht realisierbar betrachtet. Vermutlich wird einer der vom Landratsamt vorgeschlagenen Varianten der Vorzug gegeben. Jedoch erscheint eine weitere Zu-/Abfahrt nach Haslbach am Nordende der Hofer Straße als wahrscheinlich.

Allerdings sind diese Mitteilungen nur ungesicherte Informationen, da die Planungsprozesse noch im Gang sind und die Genehmigungen zu diesen Prozessen noch ausstehen.

TOP 3: infrastrukturelle Probleme in Haslbach

Aufgrund der aktuellen Parksituation in Haslbach entstehen die meisten der derzeitigen Probleme. Die Beschilderung ist dergestalt, dass ein „Schilderwald“ entstanden ist, der bisweilen sehr unübersichtlich ist.

Eine Umfrage bei den Firmen in Haslbach hat gezeigt, dass es sinnvoll wäre, dass ein „generelles Parkverbot außer in dafür vorgesehenen Flächen“ in Haslbach sinnvoll wäre. Bei dieser Umfrage wurde eine große Anzahl von Fotos mitgeschickt, welche belegen, welche Probleme durch das derzeitige Parkmodell in Haslbach entstehen. Diese Fotos haben die Diskussionen zu dieser Thematik stark angeregt.



Die große Beteiligung der Anwesenden zu diesem Thema hat gezeigt, wie brisant die Situation in Haslbach derzeit ist. Die Tendenz dieser Beteiligung belegt eindeutig, dass der Vorschlag der IG Haslbach zur Lösung des Parkproblems dringend einer konstruktiven und einvernehmlichen Abstimmung mit der Stadt Regensburg bedarf.

Leider haben die Vertreter der Stadtverwaltung das Treffen kurzzeitig abgesagt, weshalb keine Diskussion mit Vertretern der Stadtverwaltung möglich war. Herr MdB Aumer hat sich aber aufgrund der Wortmeldungen bereit erklärt, einen neuen Termin mit der Stadtverwaltung zu arrangieren.