

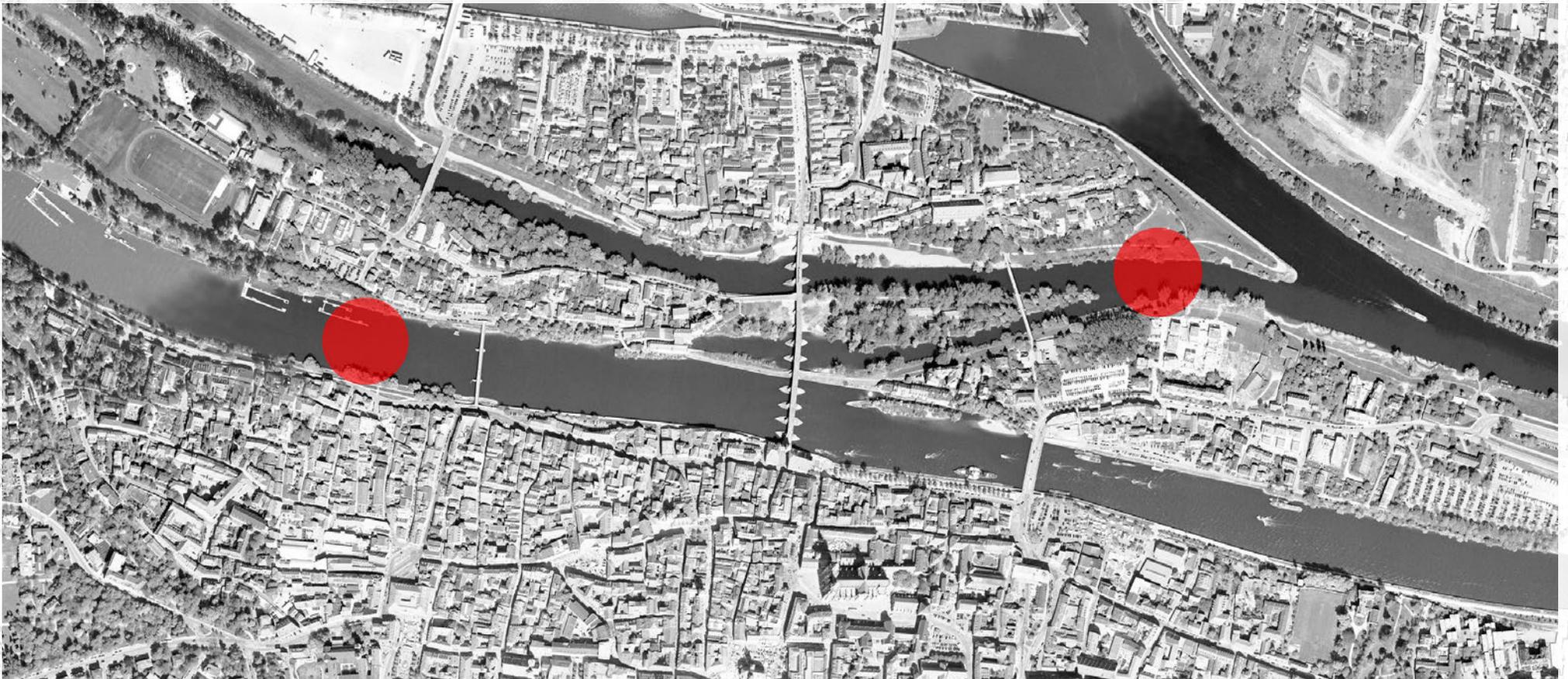
ÖPNV-Ersatztrassen **Regensburg**

Welterbeverträglichkeitsgutachten / Impact Study

Stadt Regensburg - Planungs- u. Baureferat

terra.nova - Büro für Landschaftsarchitektur, München

EISENLAUER VOITH - Architekten und Stadtplaner, München



Welterbeverträglichkeitsgutachten zu 'ÖPNV-Ersatztrassen in Regensburg'

Auftraggeber:

STADT REGENSBURG

Planungs- und Baureferat

D. Martin-Luther-Straße 1

93047 Regensburg

stadtplanungsamt@regensburg.de / www.regensburg.de

Auftragnehmer:

terra.nova

büro für landschaftsarchitektur

Freibadstraße 15 Rgb.

81543 München

info@tn-l.de / www.tn-l.de

EISENLAUER VOITH

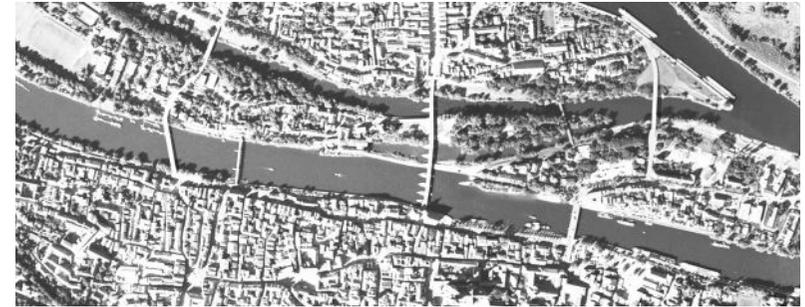
Architekten und Stadtplaner

Zeppelinstraße 59

81669 München

mail@eisenlauervoith.de / www.eisenlauervoith.de

München, im Mai 2010, Ergänzungen im März 2012



Inhalt

1. Anlass und Parameter

- 1.1 Planungshintergrund
- 1.2 Planerischer und thematischer Kontext

2. Gegenstand der Untersuchung / Planungsvarianten

- 2.1 Konzept Ersatztrasse
- 2.2 Westtrasse, Lage und Eckdaten
- 2.3 Osttrasse, Lage und Eckdaten
- 2.4 Tunnelquerung der Donau für Linienbusse

3. Analysen

- 3.1 Morphologie von Stadt- und Dona Raum
- 3.2 Stadt am Wasser
- 3.3 Historischer und topographischer Kontext
- 3.4 Brücken im Umfeld der Trassen

4. Grundlagen

- 4.1 Trassenstandorte und Welterbezone
- 4.2 Outstanding Universal Value 'OUV'
- 4.3 Wahrnehmung im Stadtraum

5. Sichtfeldanalyse

- 5.1 Instrumente und Methodik
- 5.2 Sichtfeldanalyse Westtrasse
- 5.3 Sichtfeldanalyse Osttrasse
- 5.4 Bewertungen

6. Anlagen

- A.1 Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege
- A.2 Widerspruch und Richtigstellungen zur Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege
- A.3 Detailinformationen, Quellen, Abbildungen
- A.4 Impressum

Der Vertragsstaat reichte am 22. Januar 2009 einen detaillierten, aktualisierten Bericht über den Erhaltungszustand des Areals ein. Er informierte darin unter anderem, dass die Steinernen Brücke wegen Restaurierungsarbeiten im August 2008 für den gesamten motorisierten Verkehr gesperrt wurde, und dass der Stadtrat beschlossen hat, auch nach Durchführung der Sanierungsmaßnahmen, die bis 2014 andauern werden, die Steinernen Brücke auf die Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer zu beschränken. Diese Entscheidung bedeutet eine deutliche Verschlechterung der Verkehrsanbindung des historischen Zentrums nach Norden und hat zur Folge, dass seitdem alternative Verkehrsverbindungen in anderen Teilen des Areals und seiner Pufferzone gesucht werden.

Welterbezentrums und ICOMOS begrüßten die Entscheidung des Regensburger Stadtrats, die Benutzung der Steinernen Brücke auch nach der Sanierung auf Fußgänger- und Radfahrerverkehr zu beschränken und nahmen gemäß ihrem **'Entscheidungsvorschlag: 33 COM 7B.105'**^{*}, den vom Vertragsstaat eingereichten, detaillierten Bericht zur Kenntnis. Darin wurde der Bedarf einer neuen Transportroute über die Donau aufgezeigt und ein Wettbewerbsverfahren für zwei Brückenoptionen, die als 'Westtrasse' und 'Osttrasse' bezeichneten Planungsvarianten, vorgeschlagen. Allerdings wurde es als notwendig erachtet, gemäß Vermerk a.): vor Beginn eines Wettbewerbs neben einer Verkehrsstudie für beide Basisstandorte eine Verträglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung des außergewöhnlichen universellen Wertes des Ensembles durchzuführen.

Der Vertragsstaat ist diesem Vorschlag gefolgt. Er legt mit der im Frühjahr 2010 fertiggestellten Untersuchung die Ergebnisse der Überprüfung visueller und physischer Auswirkungen beider Trassenoptionen auf das Erscheinungsbild der Welterbestätte vor. Sie dient insbesondere der Bewer-

tung, in welchem Ausmaß der 'Außergewöhnliche universelle Wert' des Guts durch die jeweilige Trassenoption beeinträchtigt wird.

München, im Mai 2010

Das Regensburger Verkehrsprojekt „Alternative Donauquerung, ÖPNV-Ersatztrassen“ wurde in der Sitzung des UNESCO-Welterbekomitees am 19.-29. Juni 2011 in Paris nicht auf die Tagesordnung zur Beratung aufgenommen. Die Stadt Regensburg bat daraufhin Kishore Rao, Direktor des UNESCO-Welterbezentrums, um eine Stellungnahme zum weiteren Vorgehen. Das UNESCO-Welterbezentrum nimmt im Antwortschreiben vom April 2011 den Vorschlag Regensburgs auf, eine Begutachtungsmission durchzuführen, damit sich Experten vor Ort ein Bild über die Situation machen können und bittet zur Vorbereitung dieser Visite, noch weitere vertiefende Untersuchungen für das Projekt zu beauftragen. Diese sollen sich an den im Januar 2011 von ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) veröffentlichten Standards für solche Gutachten, den HIA-Richtlinien (Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural Heritage Properties) orientieren, um potenzielle Auswirkungen der Planungsprojekte auf den sogenannten „Außergewöhnlichen Universellen Wert“ (OUV – Outstanding Universal Value) der Welterbestätte sowie auf die Authentizität und Integrität des Guts aufzuzeigen.

HIA-Guidance

Die Verfasser der vorliegenden Studie werden beauftragt, die dazu erforderlichen Anpassungen, Ergänzungen und Erweiterungen der Untersuchung zur Welterbeverträglichkeit der beiden Projektalternativen vorzu-

^{*}Quelle:
*State of conservation of World Heritage properties
inscribed on the World Heritage List
WHC-07/31.COM/7B, p. 195*

nehmen. Ergänzende Inhalte zu einer umfassenderen Würdigung historischer und denkmalpflegerischer Aspekte werden durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) und das Amt für Archiv- und Denkmalpflege der Stadt Regensburg beigetragen. Im Laufe des Bearbeitungsprozesses ergeben sich **wesentliche inhaltliche Fragen zur konkreten Anwendung der HIA-Guidance-Bewertungsmatrix. Fernmündliche Abstimmungsversuche** zwischen dem Gutachterbüro und UNESCO-Vertretern ergeben keine Klärung hinsichtlich eines praktikablen Umgangs mit der Bewertungsmatrix. **Es zeigt sich, dass Regensburg diesbezüglich womöglich europaweit Erstanwender ist und daher noch keine Erfahrungswerte im Umgang mit dieser Matrix existieren.** Vertreter von ICOMOS Deutschland bestätigen anlässlich eines Lokaltermins in Regensburg im Februar 2012, dass es in Deutschland noch keinerlei Erfahrungen mit der Anwendung der HIA Guidance gibt und ICOMOS daher bei der Beantwortung inhaltlicher Fragen keine Hilfe leisten kann. Zudem werden von Seiten der deutschen Vertretung der Kultusministerkonferenz beim Welterbekomitee der UNESCO deutliche Zweifel an einem sinnhaften Einsatz der ICOMOS Guidance geäußert. **Da eine Klärung der offenen Fragen in einem zumutbaren Zeitraum gegenwärtig nicht absehbar ist,** entscheiden sich die Gutachter in Abstimmung mit dem Planungs- und Baureferat, der Welterbekoordination sowie dem Amt für Archiv- und Denkmalpflege der Stadt Regensburg und dem BLfD dafür, die Bewertung in schriftlicher Form ohne die Verwendung der Matrix der HIA-Guidance abzuschließen, sich aber strukturell daran zu orientieren.

Einvernehmliche Gesamtbewertung

Im August 2011 bittet das Bayerische Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst mit der Weiterleitung des Schreibens der UNESCO

zur Anwendung der ICOMOS-HIA-Guidance die Stadt Regensburg um eine intensive Zusammenarbeit mit dem BLfD und empfiehlt eine einvernehmliche Gesamtbewertung des Gutachtens zwischen den Verfassern und dem BLfD als gangbaren Weg. Der dazu umgehend aufgenommene Informations- und Koordinationsaustausch führt zu fachlichen Ergänzungen des Gutachtens mit denkmalpflegerischen und historischen Inhalten und zu kontroversen Diskussionen aufgrund unterschiedlicher Bewertungen der Untersuchungsergebnisse. Diese betreffen ausschließlich die zu erwartenden visuellen und physischen Auswirkungen der Planungsoption Westtrasse auf das Erscheinungsbild des Weltkulturerbes. Da aufgrund dieser Konstellation keine einvernehmliche Gesamtbewertung durch die Gutachter und das BLfD zu erzielen ist, wird dieser Dokumentation ein durch das BLfD im März 2012 verfasstes Dokument, eine Mischform aus Gutachten und Stellungnahme zu einzelnen Aspekten und Themen des vorliegenden Welterbeverträglichkeitsgutachtens, angefügt. Da dieses Dokument weder in der Form noch in diversen Inhalten von den Gutachtern unkommentiert akzeptiert werden kann, werden zusätzliche Erläuterungen und Richtigstellungen erforderlich, die den Äußerungen des BLfD nachgestellt und an diese Studie angefügt sind.

Zwei Trassenoptionen / drei Planungsszenarien

Die Regensburger Stadtplanung folgte bislang der planerischen Perspektive, mit der Planungsvariante 'Westtrasse' auch den Eisernen Steg, einem als temporäres Bauwerk konzipierten Provisorium aus der Nachkriegszeit, das auf die Nutzung durch Fußgänger beschränkt ist, zu ersetzen. Im November 2011 benachrichtigte das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege die Stadt Regensburg, dass es sich bei dem 'Eisernen Steg' um ein Baudenkmal nach Art. 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG) handelt. Da die

denkmalfachliche Begründung zur Eintragung dieses Objekts in die Denkmalliste in maßgeblichen Punkten als unzulänglich und fehlerhaft bewertet wurde und kontroverse Wertschätzungen auslöste, wurde durch die Stadt das Benehmen bislang noch nicht hergestellt und ein Gutachten zur wissenschaftlichen Klärung der Denkmalwürdigkeit des Eisernen Stegs gefordert. Da dieser Klärungsprozess zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen ist, werden mit der vorliegenden Untersuchung drei Entwicklungsszenarien überprüft:

01_Westtrasse mit Erhalt des Eisernen Stegs
02_Westtrasse mit Beseitigung des Eisernen Stegs
03_Osttrasse

München, im März 2012

die Verfasser

1.1 Planungshintergrund

Der Stadtrat von Regensburg fasst im Jahr 2008 den Beschluss, die Steinernen Brücke als einmaliges Bau- und Kulturdenkmal von europäischem Rang nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten zu sanieren und die Brücke dauerhaft für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr zu sperren. Damit entfällt die kürzeste und mit täglich ca. 300 Busfahrten gut frequentierte und attraktive öffentliche Nahverkehrsverbindung zwischen dem historischen Zentrum und den im Norden gelegenen Stadtgebieten und Umlandgemeinden. Eine umweltgerechte Erschließung und die direkte Erreichbarkeit aus den nördlichen Stadtgebieten sowie den angrenzenden Gemeinden sind für die Regensburger Altstadt jedoch von existenzieller Bedeutung. Es wird daher als unabdingbar erachtet, „...eine im Vergleich zur direkten Route über die Steinernen Brücke zumindest altstadtnahe Ersatztrasse ausschließlich für den ÖPNV (Busse, Taxis) zu errichten.“*



_*Quelle Zitat:

Berichtsvorlage für das UNESCO-Welterbekomitee zum weiteren Planungsverfahren bezüglich einer alternativen Donauquerung in der UNESCO-Welterbestätte 'Altstadt Regensburg mit Stadtamhof' Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat, 15. Januar 2009

_Abb.:

Sanierung der Steinernen Brücke mit Errichtung eines Behelfsstegs für Fußgänger, März 2010

_Quelle:

terra.nova und EISENLAUER VOITH, München

Die beabsichtigte Maßnahme dient vorrangig dem Ziel, eine Randlage des historischen Zentrums von Regensburg innerhalb des öffentlichen Erschließungsnetzes und die damit verbundenen, nachteiligen strukturellen Folgeerscheinungen für die Welterbestätte 'Altstadt Regensburg mit Stadtamhof' zu vermeiden. Umfassende Basis- und Hintergrundinformationen zu diesem intensiven Planungs- und Abwägungsprozess wurden dem Welterbekomitee mit der Berichtsvorlage vom 15.01.2009 ausführlich zur Kenntnis gebracht. Darin waren zudem ergänzende Angaben über zwei Optionen mit Tunnellösungen enthalten, die jedoch aus finanziellen Erwägungen verworfen werden mussten. Seither konzentriert sich die thematische Auseinandersetzung auf zwei Brückenoptionen, wovon ein Trassenverlauf im Osten und der andere im Westen der Steinernen Brücke konzipiert ist.

Für altstadtnahe und verkehrlich sinnvolle Brückenquerungen über die Donau kommen als Ergebnis eines jahrelangen Bestrebens, zwei Planungskorridore in Betracht, die sich innerhalb der ausgewiesenen Kernzone des Welterbes befinden und jeweils in Randlagen zur angrenzenden Pufferzone verlaufen. Sie werden nachfolgend unter Punkt 2. ausführlich dokumentiert und erläutert. Beide Trassen werden im Rahmen des gegenwärtigen Evaluierungsprozesses als unvorbelastete und gleichwertige Lösungsansätze betrachtet, deren Vor- und Nachteile anhand von mehreren planungsrelevanten Gutachten ermittelt werden. Die Ergebnisse dieser Studien, dazu gehört auch die hier vorliegende Studie zu den visuellen Auswirkungen der beiden Optionen, werden dem Welterbekomitee als Grundlagenmaterial zur Verfügung gestellt, verbunden mit dem Antrag, die Welterbeverträglichkeit beider Planungsoptionen anhand der Unterlagen zu beurteilen und Hinweise auf das weitere Vorgehen zu erlangen.

Die grundsätzliche Ausrichtung des weiteren Entwicklungsprozesses wird auf dieser Beurteilung aufbauen. Außerdem wird die angestrebte Durchführung eines Objektwettbewerbs zur Ausgestaltung einer Brückenkonzepktion analog zu den Punkten 1 bis 5 des Entscheidungsvorschlags '33 COM 7B.105' in enger Abstimmung mit dem Welterbekomitee erfolgen.



*_Abb.:
Sanierung der Steinernen Brücke nach Denkmalpfle-
gerischen Gesichtspunkten
_Quelle:
www.regensburg.de/steinerne/index.php*

1.2 Planerischer und thematischer Kontext

Das vorliegende Gutachten ist eine stadtplanerische und stadtstrukturelle Studie, die ausschließlich die zu erwartenden visuellen Auswirkungen der beiden Trassenoptionen auf das Erscheinungsbild des Welterbes Regensburg mit Stadthof untersucht und bewertet. Auf weitere planungsrelevante Themen wird hier nachrichtlich verwiesen (s. Anhang).*

Situation ÖPNV-Netz

Mit der Sperrung der Steinernen Brücke für den ÖPNV im Jahr 2008 trat für den altstadtorientierten Busverkehr eine deutliche Verschlechterung ein. Die vier betroffenen Linien müssen seitdem weiträumig über die Nibelungenbrücke umgeleitet werden, wodurch längere Fahrzeiten und erhebliche Mehrkosten entstehen. Bemängelt wird ferner, dass der von den Donauarmen eingefasste Stadtteil Stadthof nunmehr über keine direkte Busverbindung zur Altstadt, über die Donau hinweg, verfügt und zur Zeit nur über bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote versorgt wird. Erhebungen zu Fahrgastzahlen im Jahr 2010 ergaben hohe Fahrgastverluste im donauquerenden Verkehr, die als Folge der gesunkenen Attraktivität des ÖPNV-Angebots gewertet werden. Detaillierte Aussagen zu diesem Themenkomplex sind dem entsprechenden Fachgutachten zu entnehmen.

Hochwasserschutz

Die Erarbeitung konzeptioneller Grundlagen für einen technischen Hochwasserschutz im Stadtgebiet von Regensburg ist bereits abgeschlossen. Für die Einbindung der Brückentrassen in die Uferbereiche stellt die lokale Konzeption des Hochwasserschutzes eine maßgebliche Vorgabe dar. Da die Erarbeitung einer konkreten Ausgestaltung des Hochwasserschutzes für diese Bereiche jedoch erst dann sinnvoll ist, wenn feststeht, ob eine der beiden Brückenoptionen realisiert werden wird, sind in den Simula-

Linienetz vor Brückensperrung



Linienetz nach Brückensperrung



_Abb.:
Linienetzalternative zu einer altstadtnahen Donauquerung - verkehrliche und ökonomische Untersuchung
_Quelle Abb.:
Planungsgruppe Nord (PGN), Kassel, 2008
_Quelle Angaben:
Regensburger Verkehrsverbund RVV, 2011

*Liste über vorliegenden Studien oder Gutachten zu weiteren planungsrelevanten Themen sind im Anhang aufgelistet
zu den Gutachten siehe auch:
<http://www.regensburg.de/steinerne/alternativen-fuer-busse/34805>

tionen der Sichtfeldanalyse noch keine Elemente des Hochwasserschutzes integriert. Die Brückentrassen sind jedoch so konzipiert, dass sie die wesentlichen Eckdaten berücksichtigen (z.B. Höhe der Widerlager an den Ufern bei min. 0,30 m über HW 100) und daher problemlos in Zusammenhang mit einem wirksamen Hochwasserschutz realisierbar sind.

2.1 Konzept Ersatztrasse

Als Ergebnis intensiver und langjähriger Untersuchungen sowie planerischer Aktivitäten haben sich zwei mögliche, alternative Planungskorridore herausgebildet, um die als unumgänglich erachtete Errichtung einer zentrumsnahen ÖPNV-Ersatztrasse umzusetzen. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Konzeptionen der sogenannten 'Westtrasse' und 'Osttrasse' ein und basieren auf grundlegenden konstruktiven, technischen, planungsrechtlichen und konzeptionellen Rahmenbedingungen. Sie beinhalten mit dieser Ausführung noch keine gestalterischen Aussagen, die einen konkreten Entwurf auszeichnen. Sie sind jedoch in der vorliegenden Form als volumetrische Testversionen dazu geeignet, wesentliche Erkenntnisse über die visuellen Auswirkungen der jeweiligen Trassenfüh-

rungen im Stadtbild zu ermitteln, da ihre Abmessungen und Konstruktionswerte den zu erwartenden Dimensionen realisierbarer Brückenobjekte prinzipiell entsprechen. Für beide Trassen gilt, dass zum Ausbau eines umweltverträglichen ÖPNV-Netzes die Nutzung einer neuen Brücke auf öffentliche Verkehrsmittel, d.h. auf Busse und Taxis, beschränkt wird. Ergänzend dazu soll eine neue Trasse auch für Radfahrer und Fußgänger ein attraktives Angebot darstellen und eine direkte Verbindung aus dem Norden in die Regensburger Altstadt bereitstellen. Da beide Alternativkonzepte durch ihre jeweilige Lage im Stadtraum unterschiedliche Anforderungen zu erfüllen haben, unterscheiden sich ihre baulichen und verkehrstechnischen Konzeptionen, die nachfolgend dargestellt sind.



*_Abb.:
Ausschnitt Orthofoto Regensburg, mit Darstellung
der beiden Standorte der 'ÖPNV-Ersatztrassen'
_Graphik:
terra.nova und EISENLAUER VOITH, München*

Zwei Planungsvarianten - drei Entwicklungsszenarien

Ergänzend zu den ausgearbeiteten Planungsvarianten für die West- und Osttrasse entsteht durch die Einstufung des Eisernen Stegs als zu erhaltendes Baudenkmal ein drittes Entwicklungsszenario. Das Gesamtkonzept der Planungsvariante Westtrasse enthielt bislang auch den Abbruch des Ersatzbaus für den kriegszerstörten 'Eisernen Steg', der in den Nachkriegsjahren als zeitlich befristetes Provisorium errichtet wurde. Die Westtrasse sollte, als Ersatztrasse in mehrfacher Hinsicht, künftig auch die Fußwegverbindung des Eisernen Stegs übernehmen und gleichzeitig die Option zur Beseitigung der Beeinträchtigungen stadträumlicher Sichtverbindungen zwischen Badstraße und Altstadt einlösen.

Aufgrund aktueller Entwicklungen und durch die Einschätzung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege (BLfD / s. Pkt. 3.2 Historischer und topographischer Kontext) ist der Eiserne Steg als Baudenkmal zu betrachten, selbst wenn seine Denkmalwürdigkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt inhaltlich noch nicht abschließend geklärt ist. Um die Auswirkungen der Planungsvariante Westtrasse auf das Erscheinungsbild des Weltkulturerbes zu erfassen, sind daher zwei Szenarien zu untersuchen. Der Gesamtumfang der Untersuchungen umfasst damit drei Entwicklungsszenarien:
 01_Westtrasse mit Erhalt des Eisernen Stegs
 02_Westtrasse mit Beseitigung des Eisernen Stegs
 03_Osttrasse



*_Abb.:
 Ausschnitt Orthofoto Regensburg, mit Darstellung der drei zu untersuchenden Entwicklungsszenarien:
 v.l.n.r.
 01 / Westtrasse mit Erhalt des Eisernen Stegs
 02 / Westtrasse mit Abbruch des Eisernen Stegs
 03 / Osttrasse
 _Graphik:
 terra.nova und EISENLAUER VOITH, München*

Schräglage der Brückentrasse zur Uferkante

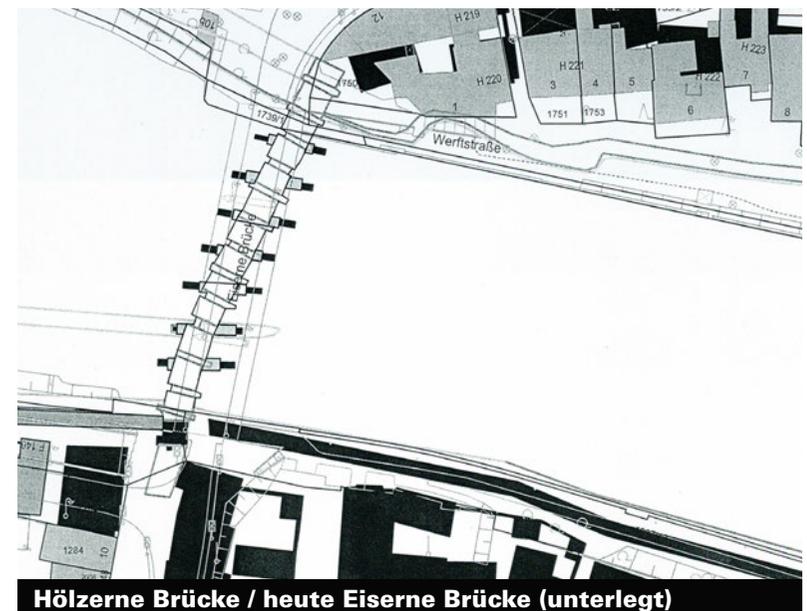
Um die beiden Einmündungsbereiche der Westtrasse in den Stadtraum, den Bereich Holzländerstraße im Süden und den Schopperplatz im Norden, mit dem neuen Brückenschlag zu verbinden, wird die Westtrasse mit einer Auslenkung aus der Rechtwinkligkeit zur Uferkante nach Westen von ca. 20° über die Donau geleitet. Die orthogonale Überbrückung von Einschnitten in der Topographie eines Stadtraums ist in der Regel die wirtschaftlichste Lösung, da sie die kürzeste Verbindung darstellt. Aufgrund stadträumlicher, hydraulischer oder geologischer Voraussetzungen ist ein solcher Lösungsansatz jedoch nicht generell umsetzbar. Zahlreiche Beispiele in zentralen Lagen von historischen Städten, wie den hier ausgewählten Städten Donauwörth, Lübeck, Wien und Rom belegen, dass neben rechtwinkligen Anschlüssen an Uferkanten auch zahlreiche, davon abweichende Linienführungen von Brückenschlägen vorzufinden sind, die aus stadträumlichen Vorgaben und lokalen Rahmenbedingungen abgeleitet wurden. Die ausgewählten Beispiele stellen ausdrücklich keine Vergleichbarkeit zur Situation des Regensburger Stadt- und Donauraums her, sondern verweisen vielmehr auf die große Vielfalt an existierenden Brücken in Schräglage zu Uferkanten in Stadtzentren, die jeweils einen sehr unterschiedlichen historischen Kontext aufweisen.

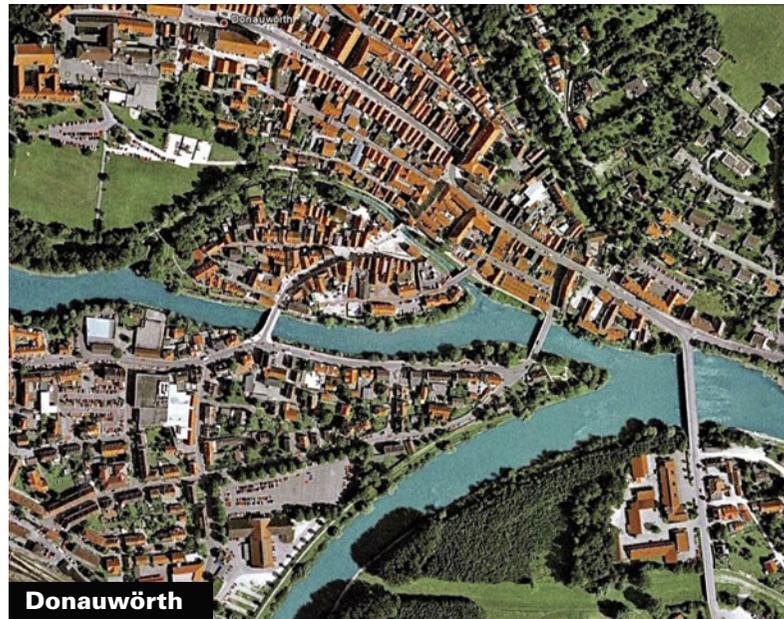
Der dargestellte Sachverhalt wird zudem durch die beiden bedeutendsten Brückenbauten im Regensburger Stadtzentrum bestätigt. Die Steinere Brücke schließt in einem Winkel von ca. 12° an das südliche Donauufer an. Die Eisere Brücke führt heute zwar nahezu rechtwinklig zur Uferkante über die Donau, historische Kartierungen belegen jedoch, dass die an dieser Stelle ehemals errichtete Hölzerne Brücke deutlich von einem orthogonalen Bezug zu den Donauuferrn abwich.

*_Abb. oben:
Steinerne Brücke, südlicher Teilbereich*

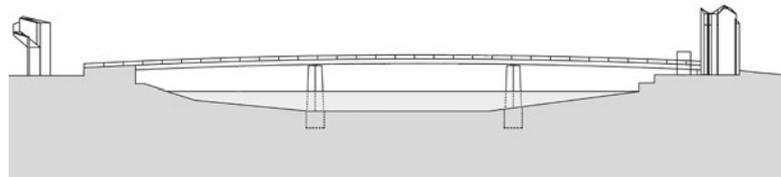
*_Abb. unten:
ehemalige Hölzerne Brücke, Darstellung des
ursprünglichen Trassenverlaufs, unterlegt ist der
heutige Verlauf der Eisernen Brücke*

*_Quellen:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
Tiefbauamt, Abteilung Brücken- und Wasserbau*

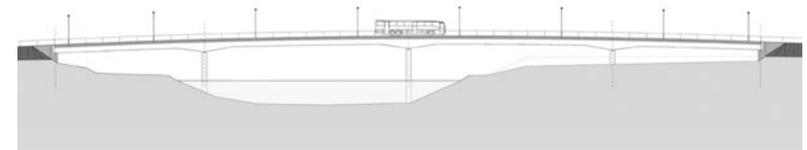




Westtrasse / Balkenbrücke mit 3 Feldern



Osttrasse / Balkenbrücke mit 4 Feldern



Tragwerk und Brückentypologie der Testobjekte

Trotz unterschiedlicher stadträumlicher Rahmenbedingungen wurde für beide Testentwürfe der Brücken dieselbe Tragwerkskonzeption und Brückentypologie gewählt. Auf eine stützenfreie Überbrückung der Donauarme wurde bei beiden Konzeptionen bewusst verzichtet, da sich die dafür geeigneten Konstruktionen wie z.B. Fachwerk-Balkenbrücken, oder Bogen- und Stabbogenbrücken sehr markant und zeichnerhaft in den Blickperspektiven des Stadtraums abbilden würden. Zudem wurden Konstruktionsarten, die Haupttragelemente oberhalb der Fahrtrasse vorsehen, wie z.B. Hängebrücken mit Pylonen, nicht berücksichtigt.

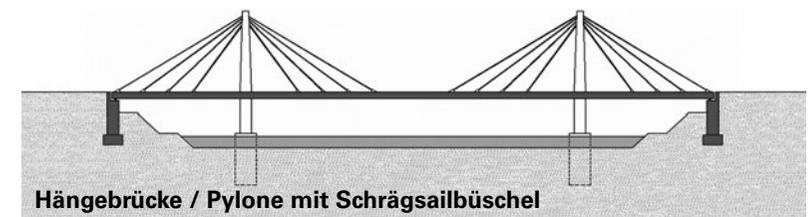
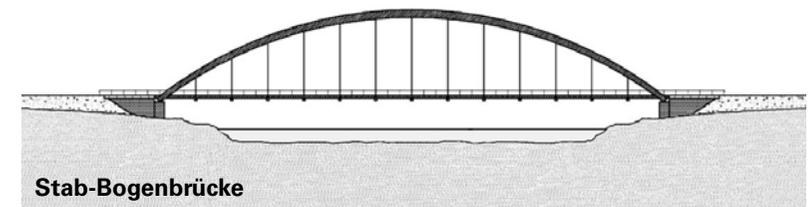
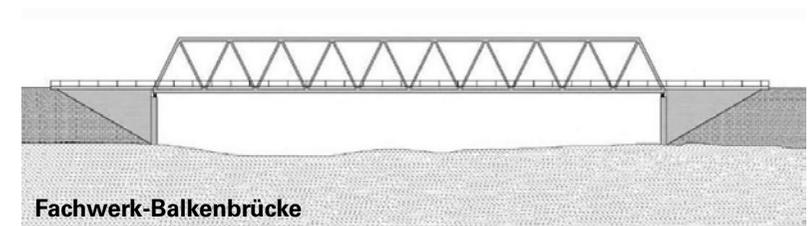
Beide Testentwürfe sind daher als Deckbrücken konzipiert, die konstruktiv als Mehrfeld-Balkenbrücken ausgebildet sind. Diese konstruktiven Anordnungen ermöglichen im Unterschied zu stützenfreien Überbrückungen der Flussräume oder zu Haupttragwerken in Gestalt von Überbauten relativ geringe Abmessungen der horizontalen Tragwerkelemente und damit ein schlankes Erscheinungsbild der Brückenobjekte im Stadt- und Landschaftsraum.

*_Abb. oben:
Schemaansichten zu den von der Stadt Regensburg entwickelten Tragwerken für die beiden Testentwürfe der West- und der Osttrasse*

*_Quellen:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat, Tiefbauamt, Abteilung Brücken- und Wasserbau
_Graphik:
terra.nova und EISENLAUER VOITH, München*

*_Abb. rechts:
Darstellungen unterschiedlicher Typologien von Brückentragwerken mit Tragelementen, die über der Ebene der Fahrtrasse liegen*

*_Quellen:
Handbuch Brücken: Entwerfen, Konstruieren, Berechnen, Bauen und Erhalten, Gerhard Mehlhorn (Hrsg.), Heidelberg 2007, 2010
_Graphik:
terra.nova und EISENLAUER VOITH, München*



2.2 Westtrasse / Lage und Eckdaten

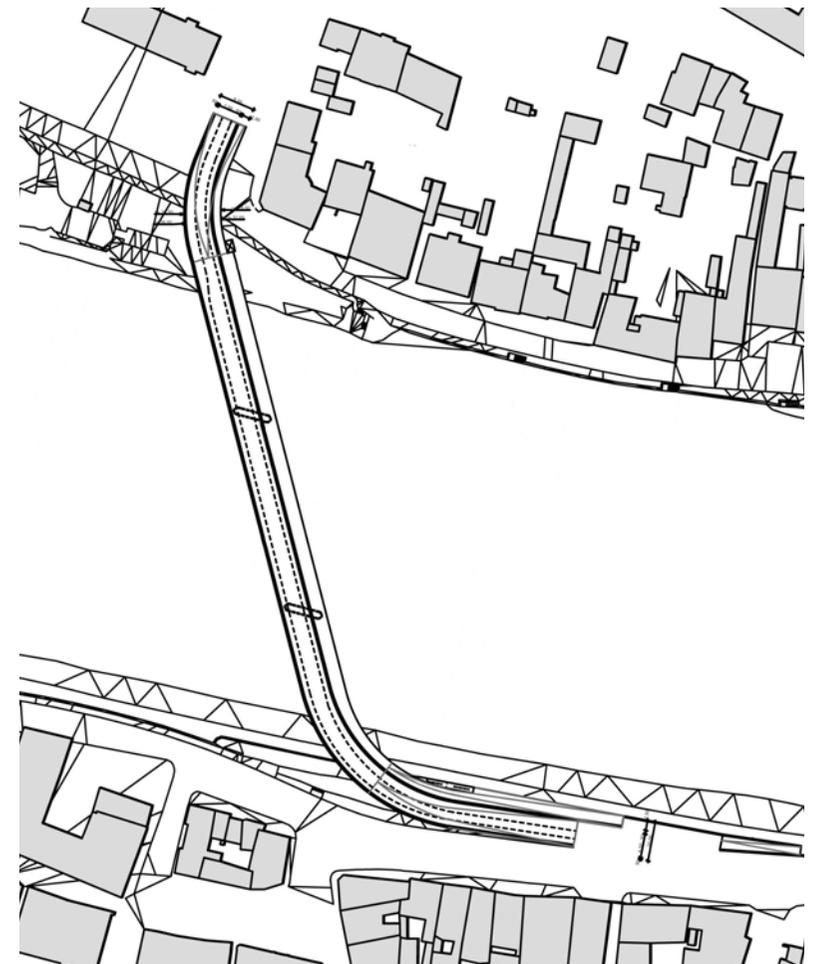
Für die Westtrasse wurde aufgrund der örtlichen Bedingungen und ihrer sehr zentrumsnahen Lage eine spezifische verkehrstechnische Konzeption entwickelt. Die üblicherweise beidseitig einer Fahrspur angeordneten Fußgängerwege werden in der vorgeschlagenen Entwurfsvariante zusammengefasst und auf der Ostseite angeordnet. Dadurch entsteht auf der Brücke eine breite Zone für Passanten, vergleichbar einer Promenade, die zudem aus leicht erhöhter Position den freien Blick auf die Stadtsilhouette bietet. Westlich davon befinden sich zwei Fahrspuren, die den Kraftfahrzeug- und Radverkehr aufnehmen.

Die Zufahrtsrampen sind mit maximal 6 % Steigung konzipiert und können dadurch barrierefrei ausgebildet werden. Aufgrund der stadträumlich stark beengten Situation ergibt sich für die Anordnung der südlichen Rampe die konzeptionelle Besonderheit, dass diese parallel zum Flusslauf geführt werden muss. Auf der Nordseite ist die Zufahrtsrampe in die räumliche Situation des Schopperplatzes zu integrieren, dessen Niveau dazu leicht angehoben werden kann. Alternativ zu einem barrierefreien Ausbau der Nordrampe können dort die Höhenunterschiede mit einem auf der Ostseite der Trasse installierten Lift überwunden werden.

Die Ankunftshöhe der Rampen im Uferbereich liegt unter Einhaltung der Mindesthöhen für den Hochwasserschutz bei maximal 335,50 müNN und damit ca. 3,00 m über dem Niveau des angrenzenden Stadtraums, was ungefähr der Höhe eines Wohngeschosses entspricht. Der höchste Punkt der Brücke in der Mitte des Flusses liegt ca. 1,50 m über der Ankunftshöhe der Rampen.

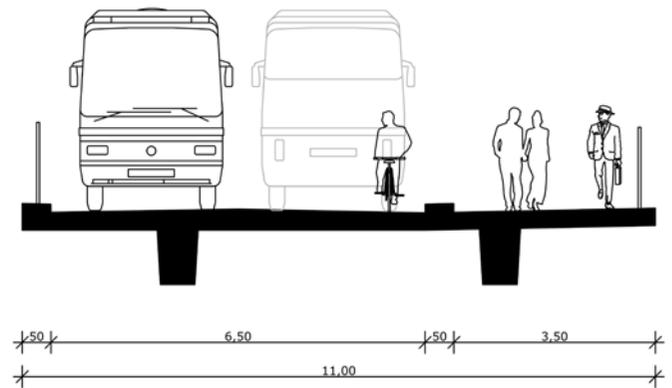
*_Abb.:
Lage der Westtrasse im Stadtraum, mit den angrenzenden Stadträumen*

*_Quellen:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
Tiefbauamt, Abteilung Brücken- und Wasserbau
_Graphik:
terra.nova und EISENLAUER VOITH, München*



Tragwerk und Abmessungen Westtrasse - Variantenentwurf Gutachter:

- _ 3 Felder / 2 Pfeiler im Flussraum (Hydraulische Voruntersuchungen)
- _ Widerlager vertikal in der Ebene des Hochwasserschutzes (keine Einengung des Flussraums!)
- _ Rampenlängen: Süd ca. 60,00 m (Mitte) / Nord ca. 31,00 m
- _ OK Widerlager auf 'HW 100' + 0,30 m (333,80 + 0,30 = 334,10 müNN)
- _ Ankuftshöhe Rampe: max. 335,50 müNN (HW 100 = 333,80 + FB 0,30 m + Konstr. ca. 1,40 m)
- _ Anfahrtshöhe: ca. 332,50 müNN (Holzländestr.)
- _ Höhendifferenz ca. 3,00 m
- _ Durchfahrtshöhe Schiffe auf MW + 6,80 m
- _ Stichhöhe Bogen Brückenkonstruktion ca. 1,50 m
- _ Radius Brückenbogen ca. 1.400 m
- _ OK Scheitel Brückenkonstruktion min. ca. 337,00 müNN
- _ Länge Brücke West = ca. 140 m (Abstand Widerlager)
- _ Breite Brücke West = 9,50 bis 11,00 m
- _ keine massiven Brüstungen
- _ kein aktiver Schallschutz (geringe Belegungs- und Verkehrsdichte)



Abkürzungen:

OK = Oberkante

HW 100 = hundertjähriges Hochwasser, Pegelstand

MW = mittlerer Wasserstand der letzten 20 Jahre

FB = Freibord

Abb. oben:

Entwurfsvariante, Querschnitt durch die Konstruktion der Westtrasse

Quelle:

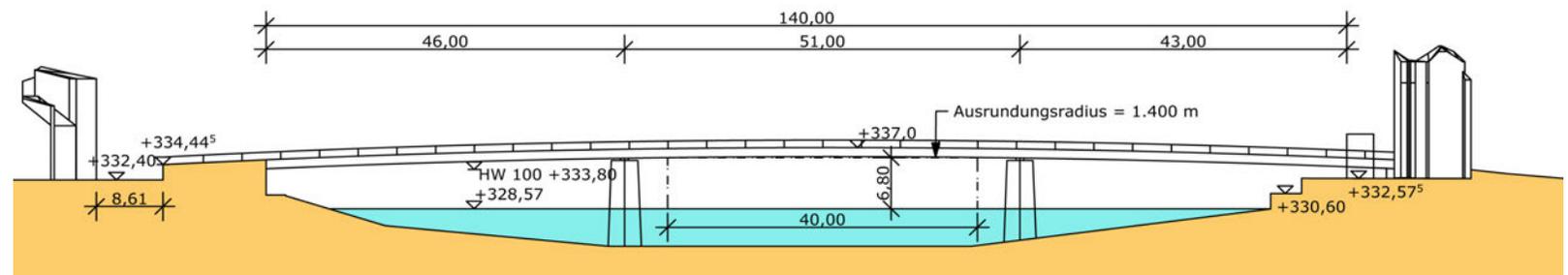
terra.nova und EISENLAUER VOITH, München

Abb. unten:

Schemaansicht der Westtrasse, Blick von Osten

Quellen:

STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat, Tiefbauamt, Abteilung Brücken- und Wasserbau

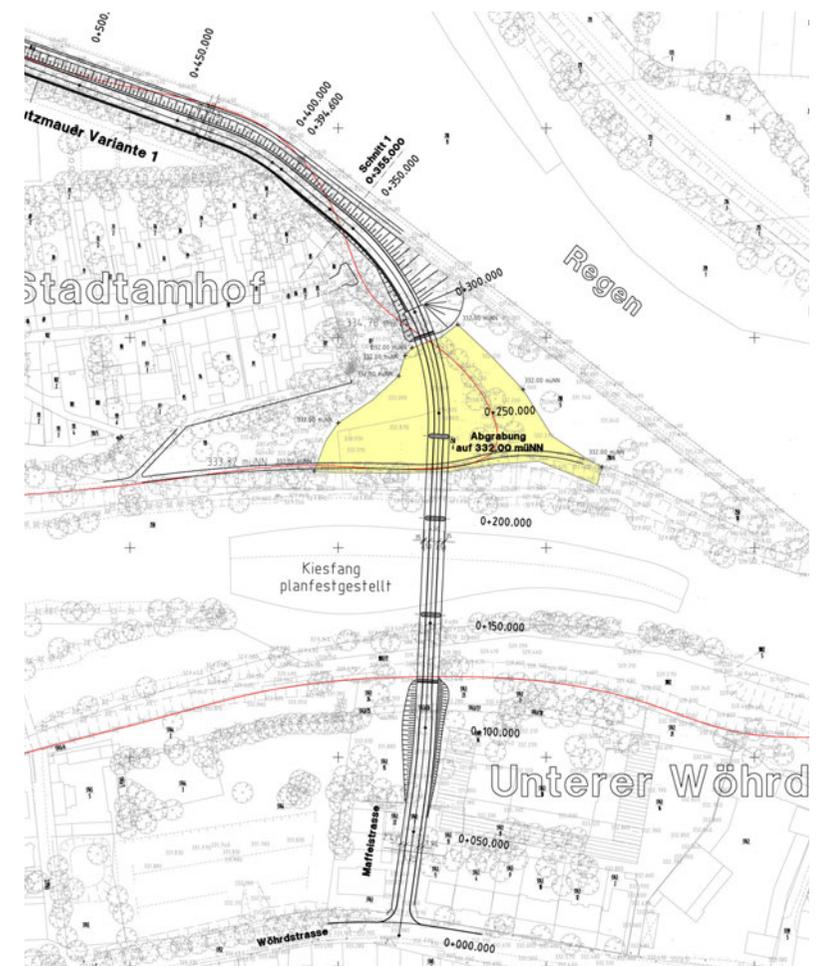


2.3 Osttrasse / Lage und Eckdaten

Im Gegensatz zur Westtrasse führt die Osttrasse im Wesentlichen durch den Landschaftsraum im Umfeld des 'Grieser Spitzes'. Die Zufahrt von Süden erfolgt zwar aus der Fortsetzung der Maffeistraße nach Norden, und damit aus dem baulichen Gefüge des Unteren Wöhrd, erhebt sich aber unmittelbar daran anschließend über den nördlich angrenzenden Donaualtarm. Nach der Überquerung des landschaftlich geprägten Flussraums folgt die Trasse der nordwestlichen Uferkante des Regen und kann dort in leicht erhöhter Lage in den erforderlichen, zukünftig zu realisierenden Hochwasserschutz eingebunden werden. Die Trasse berührt somit im nördlichen Teilbereich nahezu ausschließlich zentrumsnahe Grünanlagen mit Freizeit- und Erholungsfunktion.

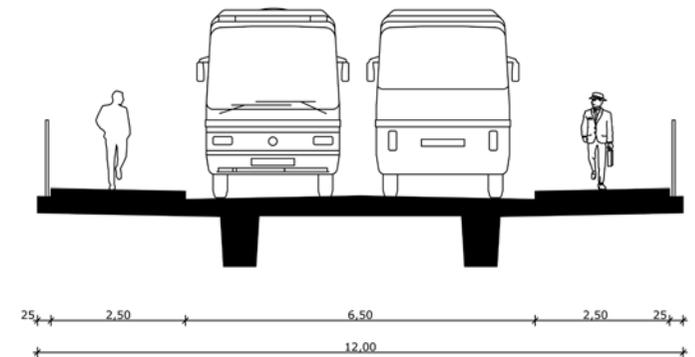
Die Trasse erhält die übliche Ausstattung mit einer zweistreifigen Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr, in welche auch die Radwegfunktion integriert ist. Begleitend dazu sind beidseitig Fußwege angeordnet, die in dieser Konzeption keine Besonderheiten enthalten. Die Rampen münden an beiden Uferseiten ohne Verschmälerung des Querschnitts jeweils geradlinig in den Stadtraum ein. Sie lassen somit keine Einschränkung der Begegnungsfälle erwarten, da die räumlichen Gegebenheiten diese erlauben. Aufgrund der etwas geringeren Höhendifferenzen zwischen Stadtraum und Trassenlage, können beide Rampenneigungen etwas flacher ausgeführt werden und sind damit ohne Einschränkungen auch barrierefrei benutzbar. Da keine konkreten Berührungspunkte mit denkmalgeschützter Bebauungsstruktur gegeben ist, sind die Auswirkungen dieser Trassenoption in einem anderen Kontext zu bewerten.

*_Abb. :
Lage der Osttrasse im Stadtraum, mit den angrenzenden Stadträumen
_Quellen und Graphik:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
Tiefbauamt, Abteilung Brücken- und Wasserbau*



Tragwerk und Abmessungen Osttrasse:

- _ 4 Felder / 3 Pfeiler, davon 2 im Fluss (Hydraulische Untersuchungen)
- _ Rampenlängen: Süd ca. 45,00 m / Nord ca. 62,00 m
- _ OK Widerlager auf 'HW 100' + 0,30 m
(333,30 + 0,30 = 333,60 müNN)
- _ Ankunftshöhe Rampe: ca. 335,40 müNN
(HW 100 = 333,30 + FB 0,30 m + Konstr. ca. 1,80 m)
- _ Anfahrtshöhe: ca. 333,20 müNN (Maffeistr.)
- _ Höhendifferenz ca. 2,20 m
- _ Durchfahrtshöhe Schiffe auf MW + 6,50 m
- _ Stichhöhe Bogen Brückenkonstruktion ca. 1,50 m
- _ Radius Brückenbogen ca. 1.900 m
- _ OK Scheitel Brückenkonstruktion min. ca. 337,30 müNN
- _ Länge Brücke Ost = ca. 148 m (Abstand Widerlager)
- _ Breite Brücke Ost = 12,00 m
- _ keine massiven Brüstungen
- _ kein aktiver Schallschutz (geringe Belegungs- und Verkehrsdichte)



_Abkürzungen:

OK = Oberkante

HW 100 = hundertjähriges Hochwasser, Pegelstand

MW = mittlerer Wasserstand der letzten 20 Jahre

FB = Freibord

_Abb. rechts:

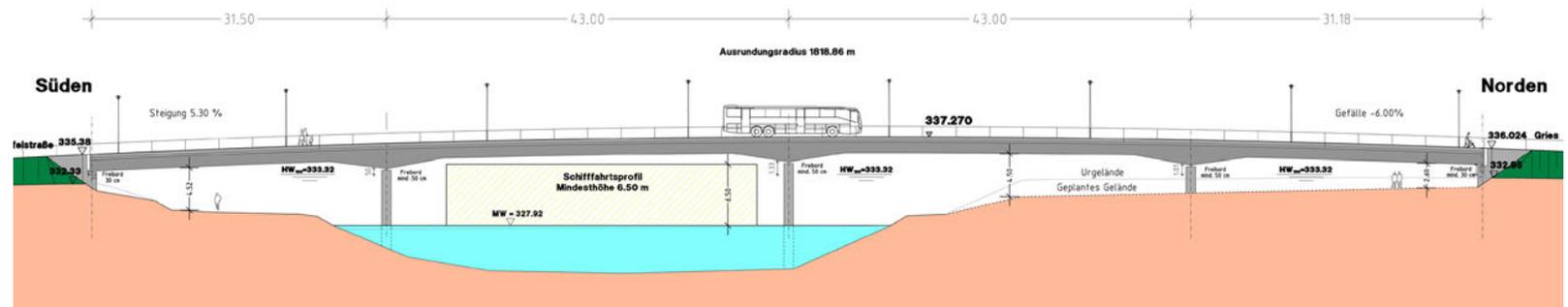
Querschnitt durch die Konstruktion der Osttrasse

_Abb. unten:

Schema Ansicht der Osttrasse, Blick von Osten

_Quellen und Graphik:

STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
Tiefbauamt, Abteilung Brücken- und Wasserbau



2.4 Tunnelquerung der Donau für Linienbusse

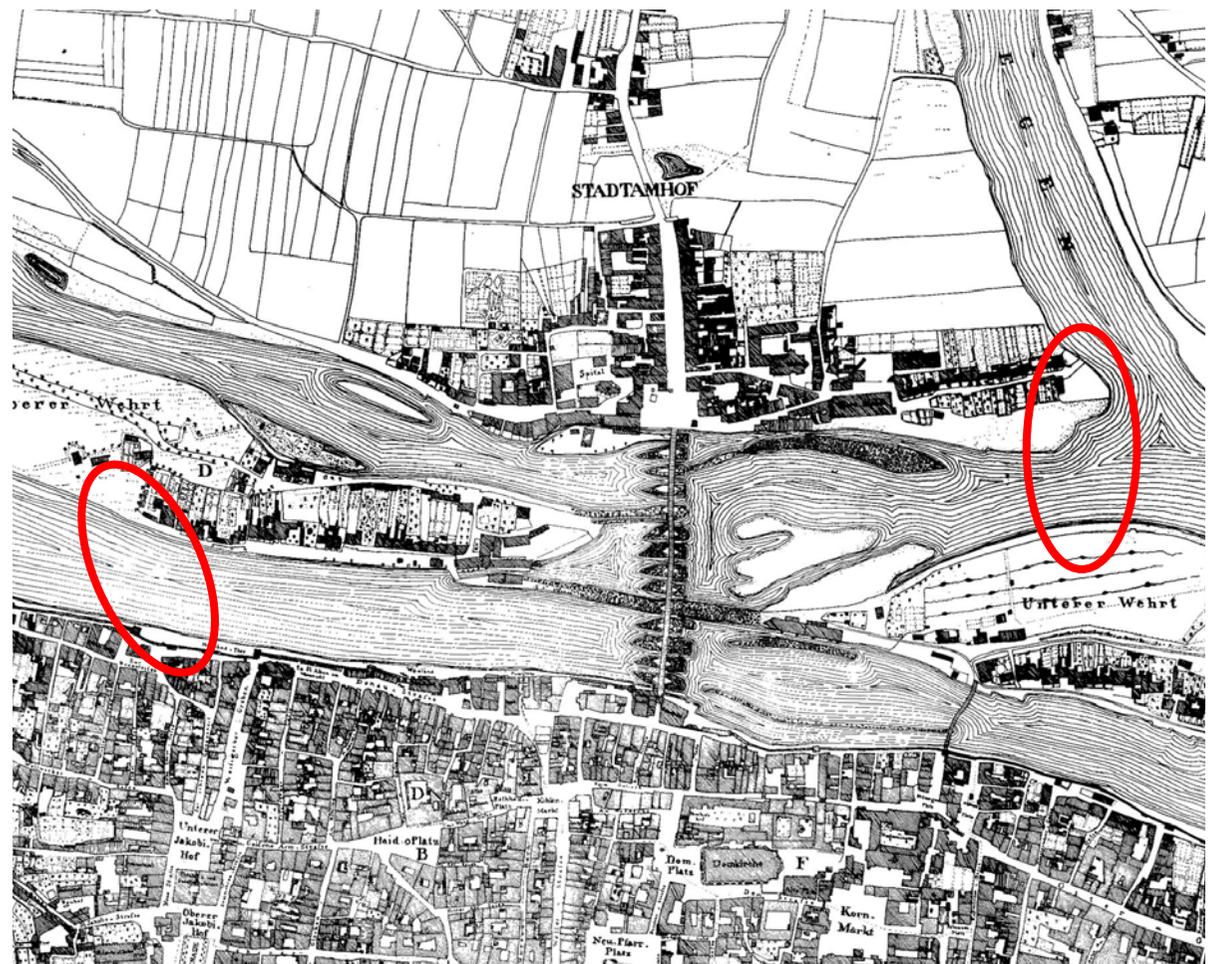
Bei den Überlegungen zu einer Ersatztrasse für Linienbusse wurde auch die Option einer altstadtnahen Tunnelverbindung eingehend geprüft. Westlich der Steinernen Brücke sind aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine sinnvollen Tunnellösungen möglich. Östlich der Steinernen Brücke wurden denkbare Tunnelführungen zwischen 'Stadtamhof' und dem 'Unteren Wöhrd' mit Unterquerung des Donau-Nordarms untersucht.

Die Stadt Regensburg legte zu diesem Thema mit einem Stadtratsbeschluss vom 14.10.2008 fest, Tunnelvarianten mangels Realisierungschancen nicht weiterzuverfolgen. Ein Bustunnel würde insbesondere zeitliche und technische, und somit auch finanzielle Risiken beinhalten. Insbesondere würden die mit einem Tunnel verbundenen Investitions- und Betriebskosten in keinem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen einer Ersatztrasse stehen. Außerdem würde ein Tunnelbau erheblich in Grünflächen, Auenbereiche und Baumbestände eingreifen. Eine Tunnellösung wäre daher in verkehrlicher, betrieblicher und landschaftsplanerischer Hinsicht nicht sinnvoll. Auch eine aktuelle, im Jahr 2010 durchgeführte vertiefte Nachuntersuchung zu einem Bustunnel, kommt zu dem gleichen Ergebnis.

3.1 Morphologie von Stadt- und Donauraum

Die beiden nachfolgend zu untersuchenden ÖPNV-Ersatztrassen unterscheiden sich aufgrund ihrer jeweiligen Lage im Stadtraum sehr deutlich. Dies gilt vornehmlich in Bezug auf die geschichtliche Entwicklung beider Standorte. Für die Westtrasse wurde eine zentrumsnahe Lage im Versorgungsbereich der Schiffsländen ausgewählt. Diese war als Handels- und Wirtschaftsraum über Jahrhunderte hinweg von großer Bedeutung und wurde bereits mit den ersten Besiedlungsmaßnahmen ein definierter Ort und fester Bestandteil des Stadtgefüges.

Die örtliche Situation der Osttrasse auf dem 'Gries' lässt über die Jahrhunderte hinweg keine maßgeblichen Besiedlungsaktivitäten erkennen. Im Gegensatz zur Westtrasse bleibt der Einmündungsbereich des Regen in die Donau lange Zeit ein undefinierter Ort und wurde nicht durch bauliche Interventionen, sondern durch die Flussläufe verändert und geformt.



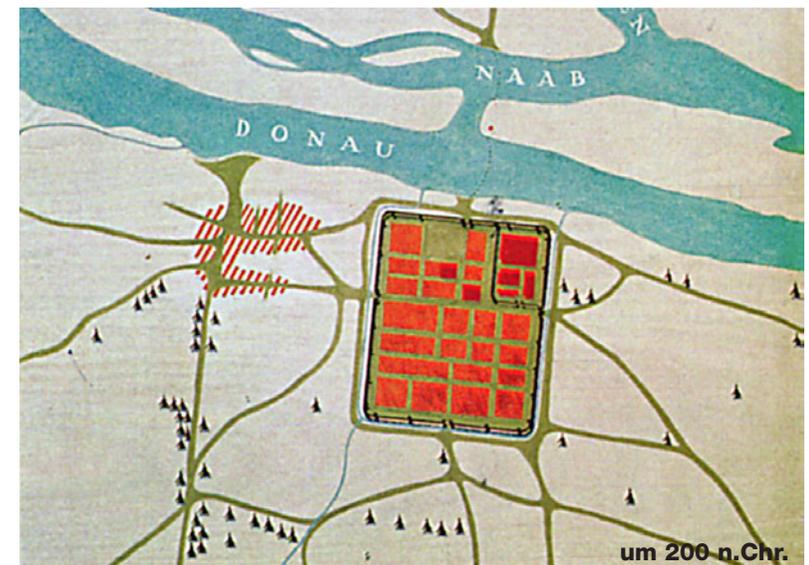
*_Quelle Abb.:
Stadtplan Regensburg um 1912
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
Regensburg, 2004*

Bereits mit den ersten Besiedlungsspuren des heutigen Regensburger Stadtgebiets aus dem 1. Jh. n.Chr. entstanden enge Wechselbeziehungen zwischen Landschafts-, Fluss- und Siedlungsraum. Das Delta von Naab, Regen und Donau war mit seinen natürlichen Grenzlinien ein attraktiver Standort, der infolge seiner Lagegunst fortlaufenden Transformationen unterworfen wurde.

Mit der Errichtung des römischen Legionslagers 'Castra Regina' im 2. Jh. n.Chr. entstand ein konkreter Ort direkt am Ufer der Donau im Einmündungsbereich des Regen (Regina), der zur Kennzeichnung dieses Besiedlungspunktes herangezogen wurde. Damit war die Wandlung des Landschaftsraums zum Territorium eingeleitet und die Keimzelle der mittel-

terlichen Stadt Regensburg geschaffen. Westlich des Lagers entwickelte sich sehr zügig eine Zivilsiedlung (cababae), die in etwa so groß wie das eigentliche Lager war und vermutlich deshalb bereits städtischen Charakter hatte. Das Überwinden der Donau und die Anbindung an das nördliche Umland war daher auch für den Grenzstandort und dessen Versorgung von großer Bedeutung.

Dennoch entstanden weder zur Zeit der römischen Besiedlung noch in den beiden Jahrhunderten nach der markanten Ausdehnung der Stadtmauern um 920 n.Chr. bauliche Infrastrukturen über die Donau hinweg, auch wenn in der Kartierung 'um ca. 920 n.Chr.' eine feste Wegebeziehung über Donau und Naab eingetragen ist. Erst im Zuge der weiteren



*_Quelle Abb.:
40 Jahre Altstadtsanierung in Regensburg
- Eine Zwischenbilanz
Eine Dokumentation der Stadt Regensburg, 1995*

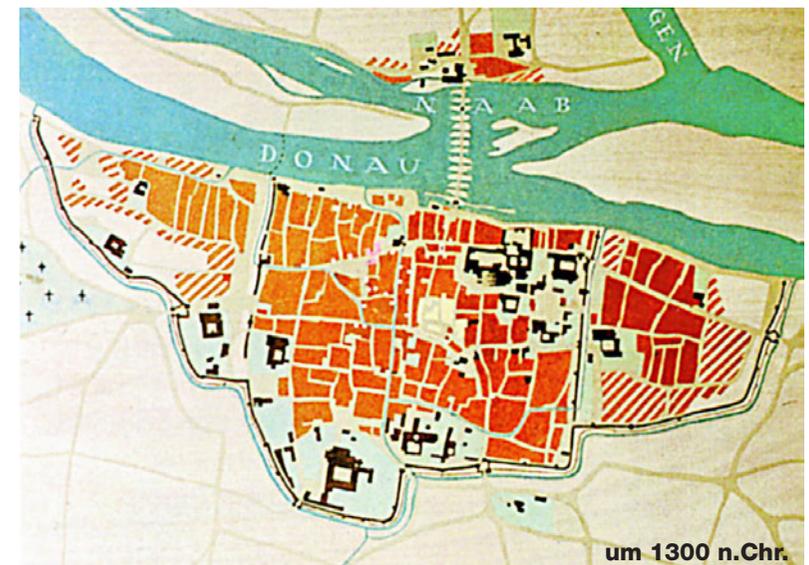
Ausdehnung des Stadtgebiets und noch ca. 50 Jahre vor der Integration der Westner- und Ostenvorstadt in einen vergrößerten Mauerring, wurde die Steinernen Brücke errichtet, die nachweislich ab 1147 voll funktionsfähig war. Sie war im Mittelalter der einzige gemauerte Donauübergang zwischen Ulm und Wien und somit von großer überregionaler, verkehrsstrategischer und wirtschaftlicher Bedeutung. Mit dieser Verbindung wurde auch der nördliche Brückenkopf 'Stadtamhof' erschlossen und physisch in das Stadtgebiet integriert.

Ein zweiter, jedoch deutlich später realisierter und weit weniger bedeutender Brückenschlag nach Norden band die Insellage des Unteren Wöhrd an die Stadt an.

Der aufkommende Fernhandel bewirkte im frühen Mittelalter ein wirtschaftliches und kulturelles Aufblühen der Stadt Regensburg, das sich auch auf die Bedeutung und die Bestimmung des stadtnahen Donauraums auswirkte. Die am nördlichen Rand der Altstadt, dem südlichen Donauufer gelegenen Anlegestellen der 'Holzlände' und der 'Weinlände', belegen noch heute die damalige wirtschaftliche Funktion des Flussraums und seine Einbindung in den urbanen Kontext. Historische Stiche aus dieser Epoche zeigen ein reges Treiben auf der Donau. Sie lassen zudem im Bereich des konkreten Trassenverlaufs der Westtrasse im Bereich der ehemaligen Holzlände eine bauliche sehr markante Ausprägung der zentrumsnahen Uferzone erkennen, die durch die Stadtmauer entlang des



um 920 n.Chr.



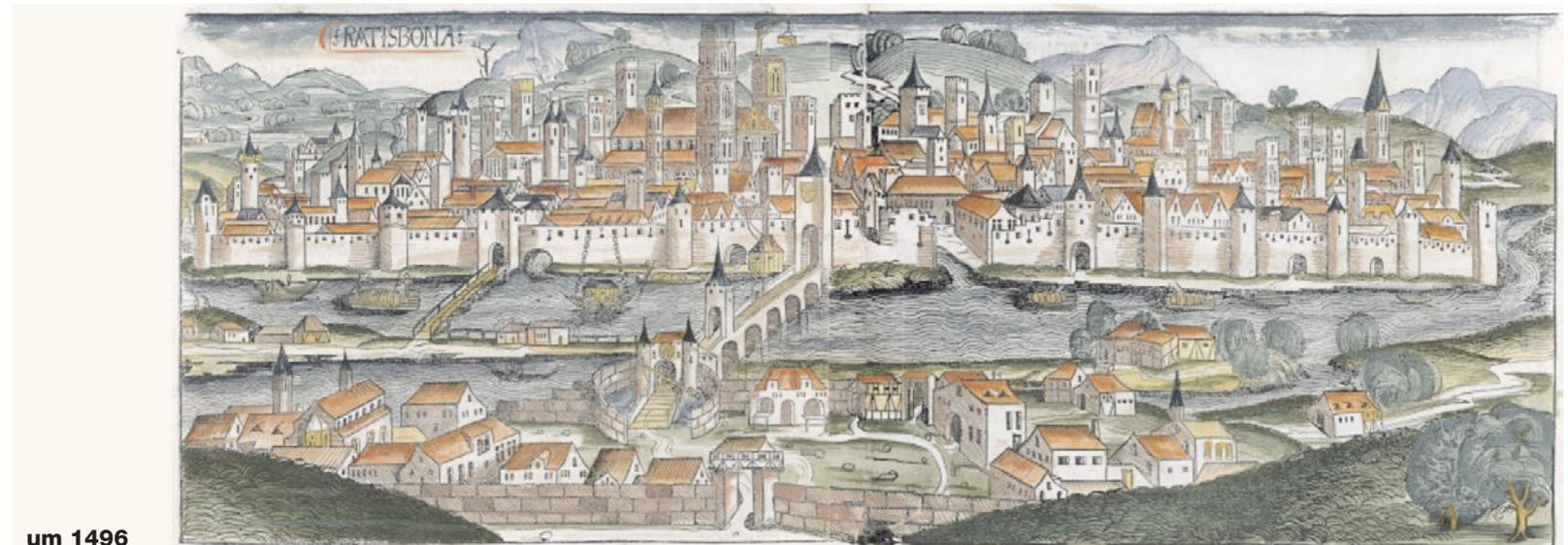
um 1300 n.Chr.

*_Quelle Abb.:
40 Jahre Altstadtsanierung in Regensburg
- Eine Zwischenbilanz
Eine Dokumentation der Stadt Regensburg, 1995*

Südufers räumlich gefasst ist und bis etwa zur Mitte des 19. Jh. bestehen bleibt.

Der Ort der Osttrasse, die Spitze am Gries, hingegen zeigt im Bereich des konkreten Trassenverlaufs während dieser Zeitspanne keinerlei Bebauungsstrukturen. Bauliche Setzungen beschränken sich im Norden der Stadt auf den Bereich Stadthof und die Befestigung des erweiterten nördlichen Brückenkopfes der Steinernen Brücke.

Das im 19. Jh. einsetzende Stadtwachstum erforderte auch in Regensburg das Abtragen der Stadtmauern, das ab ca. 1860 entlang der Donau begann und auch die räumliche Situation des Flussraums zwischen dem



*Quelle Abb.:
Altstadt Regensburg mit Stadthof,
Nominierung zur Eintragung in die Welterbeliste der
UNESCO, Regensburg 2004*

historischen Zentrum und Stadtamhof nachhaltig veränderte. Gleichzeitig dazu erfolgte ein Aufstieg der Donauschifffahrt und machte den Bau eines neuen Hafens im Osten der Stadt unumgänglich. Stiche aus dem 19. Jh. zeigen flanierende Stadtbewohner am Donausüdufer. Sie weisen auf den sich anbahnenden Bedeutungswandel des zentrumsnahen Donaums hin, der Transformation des Wirtschafts- und Verkehrsraums in einen Raum für Erholung und Freizeitaktivitäten.

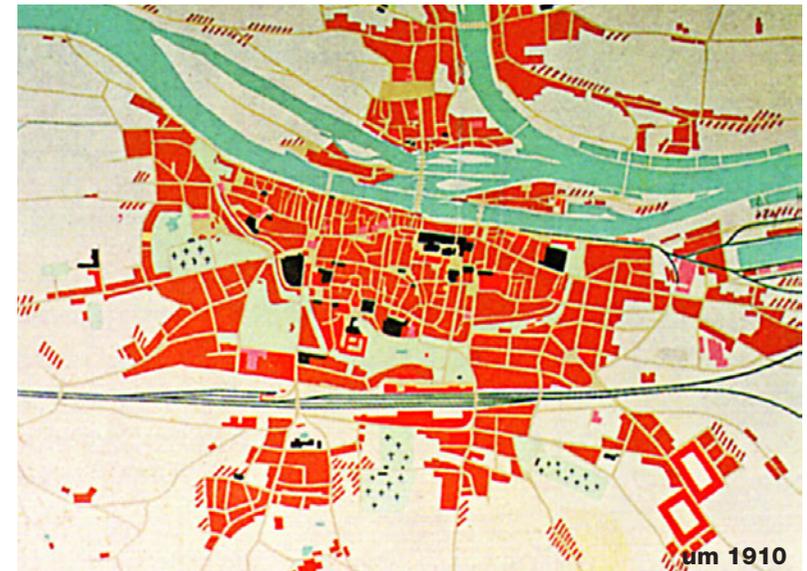
Bereits 1901/02 wurde mit dem Eisernen Steg eine dauerhafte Fußgänger-Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem 'Oberen Wöhrd' errichtet, die dessen Nutzung als Erholungsraum intensiviert und stütz-



um 1825



um 1860



um 1910

*_Quelle Abb. oben:
Altstadt Regensburg mit Stadtamhof,
Nominierung zur Eintragung in die Welterbeliste der
UNESCO, Regensburg 2004
_Quelle Abb. unten :
40 Jahre Altstadtsanierung in Regensburg
- Eine Zwischenbilanz,
Eine Dokumentation der Stadt Regensburg, 1995*

te. In den 50er und 60er Jahren des 20. Jh. festigten Maßnahmen wie der Bau des Europakanals nördlich von Stadtamhof und die Errichtung des Donauwehrs am westlichen Stadtrand die äußeren Rahmenbedingung dieses Prozesses. Der innenstadtnahe Wasserlauf der Donau ist seitdem für die gewerbliche Schifffahrt definitiv nicht mehr passierbar. Zahlreiche Bootsstege, die sich in der Zwischenzeit am sonnenbeschienenen Nordufer der Donau anlagerten, verweisen auf die Freizeit- und Erholungsqualitäten des Stadtflusses. Ergänzend dazu wurden vermehrt Sportstätten (Jahnturnhalle, Sportplatz, RT-Sportbad) auf dem 'Oberen Wöhrd' errichtet, die den weiteren Ausbau des Donauraums zum Erholungsraum dokumentierten und stabilisierten.

Der Ausbau des nördlichen Donauarms und des Europakanals für die Schifffahrt wirkten sich jedoch auch auf den Standort der Osttrasse aus. Die bislang weichen Uferkanten des 'Grieser Spitzes' an Donau und Regen, die bis gegen Ende des 20. Jahrhunderts eine naturnahe Ausformung besaßen, wurden im Zuge des Ausbaus der Schifffahrtswege befestigt.

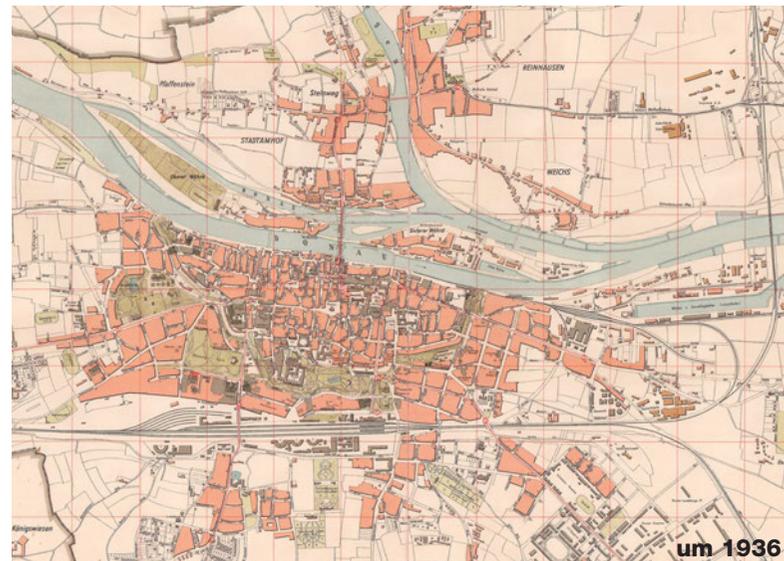


Abb. links:
 Stadtplan Regensburg um 1936
 Abb. rechts:
 Luftbild Regensburg um ca. 1958
 _Quelle:
 STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
 Regensburg, 2010

Fazit und Ausgangslage Osttrasse

Das lokale Umfeld der Osttrasse, vor allem die Spitze des Gries, ist ein noch junger Ort im städtischen Kontext. Das kommt neben der erst in der jüngeren Vergangenheit durchgeführten Befestigung der Ränder des Ortes und auch durch seine Bepflanzung zum Ausdruck, die dem Standort keine markante landschaftsräumliche Prägnanz verleiht. Sie sind ein Beleg für die typischen Transformationsprozesse solcher Orte, die in relativ kurzen Zeitintervallen ablaufen und entwicklungsgeschichtlich vorwiegend instabile Ausformungen hervorbringen, wie es auch auf historischen Stadtansichten zu sehen ist.

Einzig die Zuschnitte des Freiraumgefüges und die außergewöhnliche Situation des Mündungsbereichs der beiden Flussläufe machen diesen Bereich zu einem besonderen Ort im stadträumlichen Gefüge.

Aufgrund seiner peripheren Lage zur stadtbildprägenden Regensburger Altstadt bestehen wenig Wechselwirkungen zwischen Stadtzentrum und einer neuen ÖPNV-Trasse auf dem 'Grieser Spitz'. Zwischen dem Trassenverlauf und den wertvollen Baudenkmalern im mittelbaren Umfeld (Andreasstadl, Kirche St. Andreas u. St. Mang, Katharinenspitalkirche) besteht keine maßgebliche Sichtbeziehung.



Abb.:
Luftbild Regensburg um 2007
_Quelle:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
Regensburg, 2007

Fazit und Ausgangslage Westtrasse

Der Standort der Westtrasse steht mit seiner südlichen Anbindung in enger stadträumlicher Verflechtung mit der mittelalterlichen Kernstadt. Die Prägnanz ihrer Gestalt und die Homogenität des Stadtraums sind Merkmale, die sich vor allem aus ihrer besonderen wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklungsgeschichte herleiten. Sie ist der Ort der typologischen Stadtbildprägung und Projektionsfläche historischer Stadtansichten, die seit dem Mittelalter als stabiler struktureller und räumlicher Kontext in Erscheinung tritt. Neben ihrem hohen Anteil an originaler Bausubstanz bildet die Gesamtwirkung des baulichen Ensembles die maßgebliche Referenzebene, mit der sich jeder aktuelle Eingriff in der vorgegebenen Situation auseinandersetzen hat.

Im Kontrast dazu ist die südliche Uferzone der Donau, die im Mittelalter eine sehr städtische Ausprägung hatte, insbesondere im Bereich der Holzlande und entlang der Holzlandestraße inzwischen mit Zufallsbepflanzung ziemlich dicht bewachsen. Mit der Verlegung der Hafen- und Anlegestelle in das östliche Stadtgebiet hat der Ort seine zentrale städtische Bedeutung verloren, was auch durch den gegenwärtigen Grünbestand visuell zum Ausdruck kommt und im Zuge einer gestalterischen und stadträumlichen Aufwertung des südlichen Donauufers ein konkretes Entwicklungspotenzial darstellt.

Weit weniger markant tritt die Bebauung auf dem Oberen Wöhrd, insbesondere entlang der Badstraße in Erscheinung. Das Ensemble, das überwiegend aus zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden mit unregelmäßig wechselnden trauf- und giebelständigen Satteldächern besteht, hinterlässt trotz der gemeinsamen Entstehungsgeschichte eher einen heterogenen Gesamteindruck und kann entlang des Donauufers, zur Kernstadt hin, keinen repräsentativen Charakter entfalten.

Abb.:
Luftbild Regensburg um 2007
_Quelle:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
Regensburg, 2007



3.2 Stadt am Wasser

Dass die Stadt Regensburg südlich der Donau entstand, ist auch am Erscheinungsbild der Bebauungsstrukturen entlang der Donau deutlich ablesbar. In den gegenüberliegenden Straßenzügen der Holzlände und der Badstraße blieb der historische Baubestand weitgehend geschlossen erhalten. Hier präsentiert sich der Stadtkörper mit sehr unterschiedlichen architektonischen und stadträumlichen Qualitäten, die am Südufer, im Bereich Weinlände, Holzlände / Brunnelleite und Holzländestraße, sehr kompakt und urban in Erscheinung treten, entlang des Nordufers, im Bereich Badstraße, jedoch deutlich weniger markant ausgeprägt sind.

Die Denkmalpflege beschreibt die Bebauung an der Badstraße als sehr hochwertig, als „*einzigartige Abfolge barocker Schiffsmeisterhäuser*“*, die „*innerhalb des Ensembles ... wesentliche historische und städtebauliche Qualitäten von hoher Anschaulichkeit transportieren*“**, oder spricht vom „*Donauprospekt der Badstraße*“** und stuft deren stadträumliche

und bauliche Qualität tendenziell gleichwertig zur Situation der Holzländestraße ein. Dass vor allem das städtische Erscheinungsbild der Badstraße bei Historikern und Stadtplaner nicht zu allen Zeiten eine solche Wertschätzung erfahren hat, belegen die nachfolgend benannten Analysen und Dokumentationen.

Carl Lembke, ehemaliger Stadtbaurat von Neumünster, unterscheidet in seinem 1952 erschienenen Standardwerk 'Städte am Wasser - Von deutscher Stadtbaukunst und Städtekunde' drei Grundtypen von Stadtanlagen am Wasser, die er aus Grundrissanalysen von Stadtplänen ableitet und an je einem Beispiel erläutert:

- _die am Wasser liegende Stadt und der Stadtplan von Regensburg
- _die vom Wasser durchflossene Stadt und der Stadtplan von Dresden
- _die im Wasser liegende Stadt und der Stadtplan von Lindau

_Abb. links:
stadträumliche Situation Holzlände / Brunnelleite,
Schrägluftbild, Situation um 2009

_Abb. rechts:
stadträumliche Situation Holzlände / Brunnelleite,
Schrägluftbild, Situation um 2009

_Quelle:
www.bing.com

_Quellen:
*Zitate und Angaben entnommen:
WEV Gutachten ÖPNV-Ersatzbrücken, Ergänzende
Informationen zu Bodendenkmälern
STADT REGENSBURG, Amt für Archiv und Denkmal-
pflege, Abteilung Denkmalpflege, 2012

**Zitate und Angaben entnommen:
Gutachten des Bayerischen Landesamtes für Denk-
malpflege, Regensburg, Freistaat Bayern, Bundesre-
publik Deutschland:
Welterbestatus; ÖPNV-Ersatztrasse über die Donau
München, März 2012



Zum Bezug der Stadt Regensburg zum Wasser und zu ihrer Erschließungsstruktur wurden folgende Erkenntnisse formuliert:

„Der wichtige Flussübergang über die Donau an der Einmündung des Regen wurde von den Römern durch die Anlage von Castra Regina, das heutige Regensburg, gesichert. ...

... Der Stadtkörper ist über das Viereck der Römergründung flussaufwärts und -abwärts zu einem langgestreckten Oval gewachsen, das in der den Flußlauf begleitenden West-Ost-Verkehrsrichtung durch zwei Hauptverkehrswege für den Längsverkehr durchschnitten wird. ...

... Der Querverkehr senkrecht zum Flussufer wird von einer Mehrzahl von Hauptverkehrszielen ... und einer Vielzahl von Gassen und Gässchen aufgenommen, die von der dem Flußufer benachbarten Hauptlängsstraße dem Flußufer zustreben. ...

... Bei dieser Straßenführung, gleichgerichtet zum Fluß oder senkrecht zum Flusse, ist in jedem Punkt des Stadtvals die Blickrichtung zum Wasser gegeben. Die unmittelbare Uferbeziehung des Stadtkörpers wird durch die Holzlande, Holzländerstraße, den Weinmarkt, die Weinlande und die Donaulände übernommen. ...

Das Erscheinungsbild der Stadt am Fluss, entland des Donausüdfers, wird wie folgt charakterisiert:

...Mit dieser Erkenntnis der inneren Zusammenhänge des Stadtkörpers ausgestattet, genießen wir in vollen Zügen die Einzelheiten seiner körperlichen Erscheinung und das Gesamtbild, wie es uns die Ansicht der Stadt vom Fluß aus entrollt. Da wechseln oberhalb der alten Donaubrücke die steinerne Wasserfront der Holzlande, die grüne Holzländerstraße und die steinerne Front der Weinlande, sodann unterhalb der Brücke die grüne Front und die steinerne Front der Donaulände und wiederum die grüne



Front des Gartens der Königlichen Villa. Und dieses Bild an der Wasserlinie beschattet von den hohen Dächern der Kirchenbauten, den ragenden Türmen des Stadtinneren, in der Mitte zusammengefasst durch den mächtigen Bau der Steinernen Brücke, die Brückenkopfbebauung und die alles überragende Steinmasse des Domes: „wie in keiner anderen Stadt ähnlich erhalten, lebt in dem Stadtbild Regensburgs noch heute das hohe Mittelalter“ (Dr. Hans Karlinger, Alt-Bayern, München 1922) - es lebt in ihr die Stadtschönheit einer deutschen Stadt am Wasser.

Das Erscheinungsbild der Badstraße wird wie folgt wahrgenommen: *Mit besorgtem Blick sieht man von der Stadt Regensburg auf das ihr an der Donau gegenüberliegende Ufer: die neuere Bebauung auf den Donauinseln des Oberen und Unteren Wöhrd sowie der Vorstadt Stadtamhof (einst „An der Stätte“ genannt) auf dem Nordufer zeigt keine besondere Gepflegtheit und ruft die Besorgnis wach, daß das Spiegelbild der Stadt nicht hinreichend gewahrt wird. Um mit Theodor Fontanes Worten abgewandelt zu sprechen: „das nördliche Ufer hat keinen anderen Reiz mehr als den, welches es seinem Gegenüber, dem südlichen Ufer, entnimmt.“*

*_Abb.:
Holzländerstraße, Blick nach Osten, Situation vor
1945*

*_Quelle:
*Zitate und Abbildungen:
Lembke, Carl: Städte am Wasser - Von deutscher
Stadtbaukunst und Städtkunde, Berlin 1952*

3.3 Historischer und topographischer Kontext

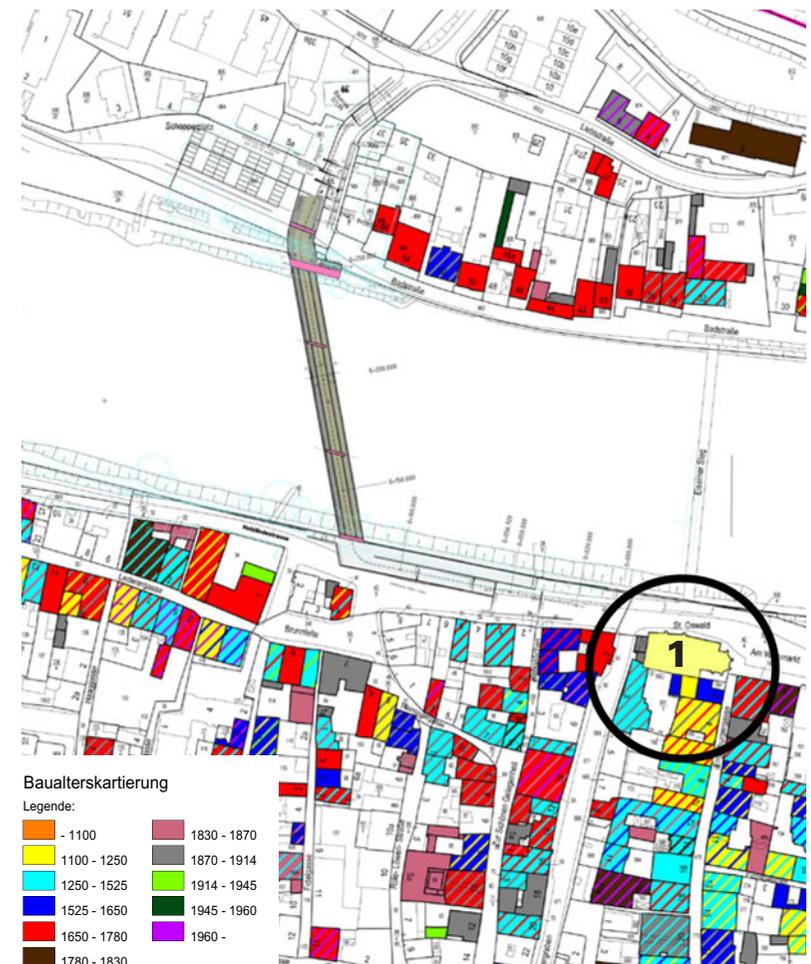
Westtrasse, Baudenkmäler und historisches Umfeld

Südlicher Anschluss

Am Donau-Südufer ist die evang.-lutherische Kirche St. Oswald an der Holzländestraße das herausragende Baudenkmal und Einzelobjekt im Umfeld der Westtrasse. Es steht durch seine unmittelbare Nähe zur geplanten Auffahrtsrampe in direkter Beziehung zum südlichen Brückenkopf der Westtrasse. Neben der Dominanz dieses Objekts prägen Gebäudeensembles der Donau- und Westnerwacht mit Denkmalwert das lokale Stadtbild des Welterbeareals im Umfeld des Trassenstandorts. Neu hinzugekommen ist das Baudenkmal Eiserner Steg, das im Flussraum der Donau eine exponierte Position einnimmt. Mögliche Beeinträchtigungen einzelner Objekte sowie historischer Ensembles infolge visueller Auswirkungen der möglichen Westtrasse sind daher zu überprüfen, auch wenn im direkten Umfeld des Trassenstandorts kaum noch mittelalterliche Originalsubstanz vorhanden ist. Konkrete bauliche Eingriffe in die Gründungsbereiche der ehemaligen Stadtmauern wären an der Anschlussstelle Holzlände sicherlich erforderlich und sind im Kontext ihrer archäologischen Bedeutung zu bewerten.

Holzländestraße / Brunngleite:

Die namentlich mit Beginn des 19. Jh. belegte Holzländestraße wird nach der Schleifung der Stadtmauer entlang des Donau-Südufers in Ost-West-Richtung angelegt. Sie greift als nördliche Umgehungsstraße nicht in das mittelalterliche Wegenetz der Altstadt ein. Ihre Anbindung wird auf den Bereich der Brunngleite reduziert, der im Konzept der Westtrasse auch die südliche Anbindung des neuen Brückenschlags aufnehmen soll. Der Quartiersgrundriss der Westnerwacht hat sich bis heute kaum verändert und prägt den Charakter eines durch die Stadtmauer vom Fluss getrennten



_Abb. :
 Baualterskartierung mit Eintragung der gemäß
 'Haager Konvention' geschützter und gekennzeich-
 neter Kulturgüter:
 _1 evang.-luth. Kirche St. Oswald
 _Quelle Kartengrundlage:
 Baualterskartierung, Gesamtübersicht über die
 zeitliche, bauliche Entwicklung des historischen
 Zentrums von Regensburg
 STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
 Regensburg, 2004

Stadtteils. Eine größere Durchlässigkeit zwischen Stadt- und Flussraum war nur durch Tore im zentralen Ländbereich gegeben. Das wichtigste befand sich neben dem Holzländerturm, der den direkten Zugang zur Holzlande durch seine bauliche Höhe in der Stadtsilhouette akzentuierte.

Nördlicher Anschluss

Am Nordufer trifft die Trasse auf den Schopperplatz, der die westliche Kante der historischen Bebauung des Oberen Wöhrd markiert. Die Baualterskartierung zeigt, dass historisch bedeutende Bauwerke vorwiegend entlang des Donau-Nordufers erhalten sind. Sie stammen nahezu ausschließlich aus der Zeit nach dem Dreißigjährigen Krieg, weshalb dort kaum noch mittelalterliche Bausubstanz vorzufinden ist. Auch für dieses Stadtgebiet ist zu untersuchen, inwiefern die Präsenz der Westtrasse Ensemblewirkungen im Umgriff von Kerngebiet und Pufferzone des Welterbegebiets beeinträchtigen würde.

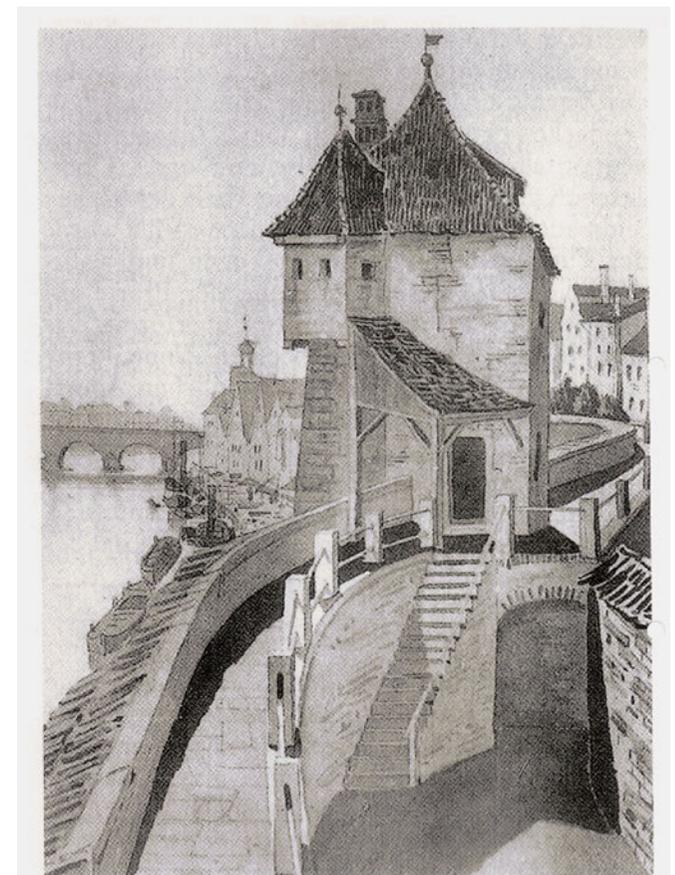
Badstraße / Schopperplatz:

Der Gebäudebestand entlang der Badstraße gilt als 'einzigartige Abfolge barocker Schiffsmeisterhäuser', die in direktem Bezug zur Donau stehen. Dort wurde ebenfalls nach dem Dreißigjährigen Krieg eine Allee angelegt, die im 18. Jh. durch weitere Baumpflanzungen zu einer Uferpromenade erweitert wurde. Stege führten ab dem 19. Jh. zu den dort errichteten hölzernen Badehäuschen. Weitere Einrichtungen wie die RT-Halle aus dem 20. Jh. belegen die Bestimmung des Oberen Wöhrd als Naherholungsgebiet. Bis zum Beginn des 20. Jh. bestand eine Fährverbindung zwischen Holzlande und Badstraße, die nach der Errichtung des Eisernen Stegs eingestellt wurde. Der Schopperplatz hingegen diente der Herstellung und Abdichtung von Booten und war weitgehend unbebaut.

*_Abb.:
historische Darstellung der Regensburger Stadtbe-
festigung mit Wehrturm um 1815*

*_*Angaben:
Historisch-topographische Beschreibung der
Bereiche Holzländestraße und Badstraße und
denkmalfachliche Würdigung der Donauübergänge
im Ensemble 'Altstadt mit Stadtamhof'*

*_Quellen:
STADT REGENSBURG, Amt für Archiv und Denkmal-
pflege, Abteilung Denkmalpflege, 2012*



*Stadtmauer mit Wehrgang und Schiegenturm bei
der Brunnleite. Aquarell von A. Meirmann, 1851*

Baudenkmal Eiserner Steg

Der ursprüngliche Eiserner Steg spannte stützenfrei über die Donau hinweg. Die 1902 aus Eisen errichtete Bogenbrücke war ein innovatives und zeichenhaftes Bekenntnis zu den Potenzialen des zeitgenössischen Bauens, das einen spannungsvollen Kontrast zur Steinernen Brücke darstellte. Die in der Nachkriegszeit als temporäres Provisorium konzipierte Ersatzkonstruktion des gegenwärtigen Eisernen Stegs hingegen unterscheidet sich in allen baulichen und konzeptionellen Ansprüchen von dem zerstörten Original und weist keinerlei gestalterische oder konstruktive Qualitätsmerkmale auf.

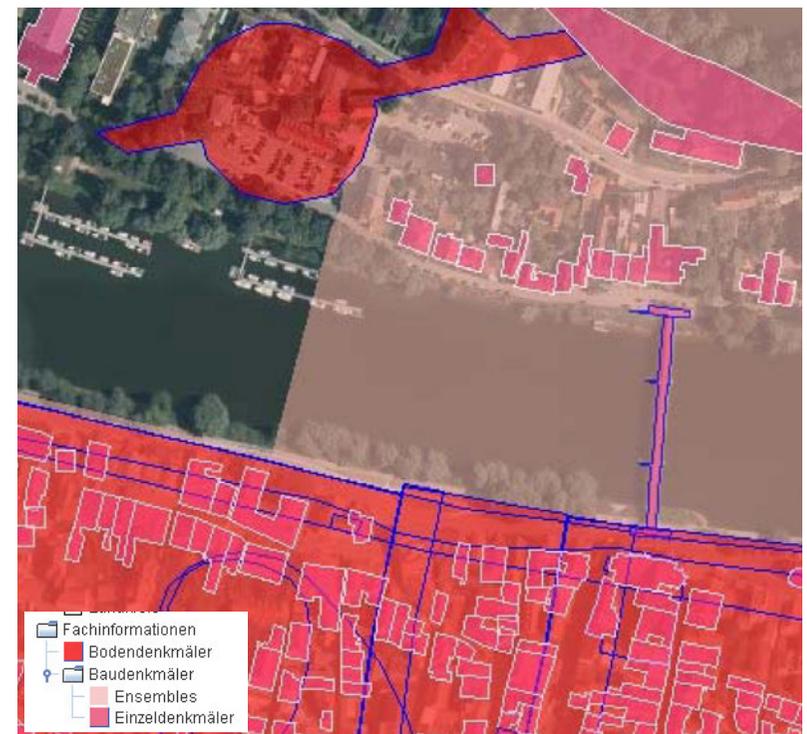
Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege setzte die Stadt Regensburg im November 2011 davon in Kenntnis, dass es sich bei dem 'Eisernen Steg' um ein Baudenkmal nach Art. 1 DSchG handelt und forderte die Herstellung des Benehmens ein. Da die beigefügte Begründung der Denkmaleigenschaft des Objekts in mehreren maßgeblichen Aspekten mangelhaft oder nicht zutreffen war, fasste der Kulturausschuss der Stadt Regensburg am 13.12.2011 folgenden Beschluss:

„Das bayerische Landesamt für Denkmalpflege wird ersucht, das Gutachten nochmals gründlich wissenschaftlich zu überarbeiten und dieses dann nochmals zur Herstellung des Benehmens an die Stadt Regensburg zu reichen. Die Verwaltung wird beauftragt, eine gutachterliche Bewertung zur historischen Würdigung des Eisernen Stegs einzuholen.

Unabhängig von der Bewertung der Denkmalswürdigkeit des Eisernen Stegs ist festzuhalten, dass das Objekt aufgrund seiner Lage im Stadtzentrum und den Dimensionen seines Tragwerks (Höhe Fachwerkträger) deutliche Beeinträchtigungen von Sichtbeziehungen im zentralen Stadtgebiet des Donauraums verursacht, die aus stadtplanerischer Sicht keinen qualitativ hochwertigen Beitrag zur Stadtgestalt darstellen.

Abb.:
 Blicksituationen in der Badstraße, auf dem Eisernen Steg und im Bereich der Weinlände Regensburg 2010
 _Quelle:
 terra.nova und EISENLAUER VOITH, München





Bodendenkmäler im Umfeld der Westtrasse

Stadtmauer

Der gesamte Bereich Holzlandstraße ist als eingetragenes Bodendenkmal definiert. Innerhalb dieses Bereichs ist vor allem die ehemalige Stadtmauer als historisch hochbedeutend einzustufen und deren Verlauf im Kernbereich des Welterbeareals von einem besonderen planerischen Interesse. Für den Bereich der Westnerwacht liegt jedoch keine archäologische Dokumentation der Bestandssituation der Stadtmauer vor. Ihr genauer Verlauf kann daher gegenwärtig nur anhand von historischen Plänen rekonstruiert werden. Weitere Annäherungswerte können aus den Untersuchungsergebnissen von anderen Fundorten (z.B. Donaumarkt) abgeleitet werden.*

Historische Ufersituation

Ebenso ist das Donauufer im Bereich der Holzlande und der Weinlande in Bezug auf Bodendenkmäler als hochrangige Verdachtsfläche einzustufen. Dort könnten vor allem Uferbefestigungen aus unterschiedlichen Epochen, gegebenenfalls auch Relikte früherer Besiedlungen (u.a. römischer Hafen, Eisenverarbeitung, Eisenland), insbesondere auch Hinterlassenschaften einer frühen römischen 'Donausiedlung' (Flavierzeit) enthalten sein.*/**

Schopperplatz

Mit dem eingetragenen Bodendenkmal am Schopperplatz wird ein Bereich ehemaliger Befestigungsanlagen (Pallisaden, Befestigungswall) aus der Neuzeit sowie ein Gräberfeld mit Körperbestattungen aus vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung geschützt, ein aus bodendenkmalpflegerischer Sicht hochwertiger Bereich.**

_Abb. oben:
Ausschnitt aus der historischen Stadtkarte von 1811/12, mit Darstellung der Situation der Holzlande und dem Verlauf der historischen Stadtmauer
_Quelle:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat

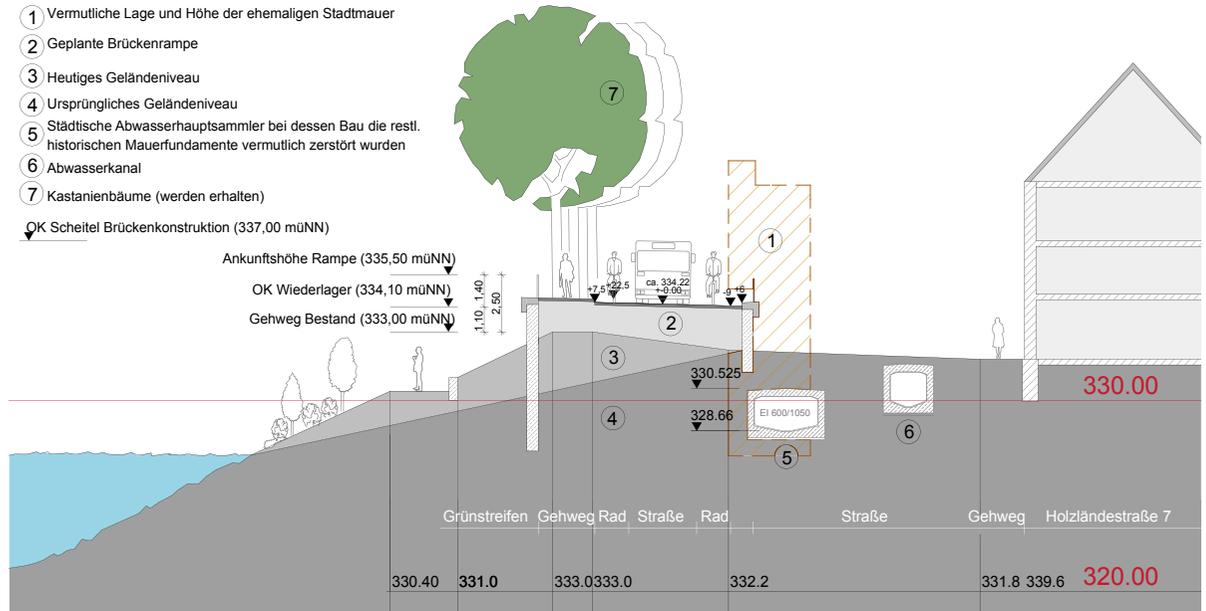
_Abb. unten:
Ausschnitt aus der Kartierung der Denkmäler auf dem Stadtgebiet von Regensburg, im Bereich der Planungsvariante Westtrasse
_Quelle:
www.geodaten.bayern.de
BayernViewer-Denkmal, 2012

_Angaben entnommen:
*WEV Gutachten ÖPNV-Ersatzbrücken, Ergänzende Informationen zu Bodendenkmälern

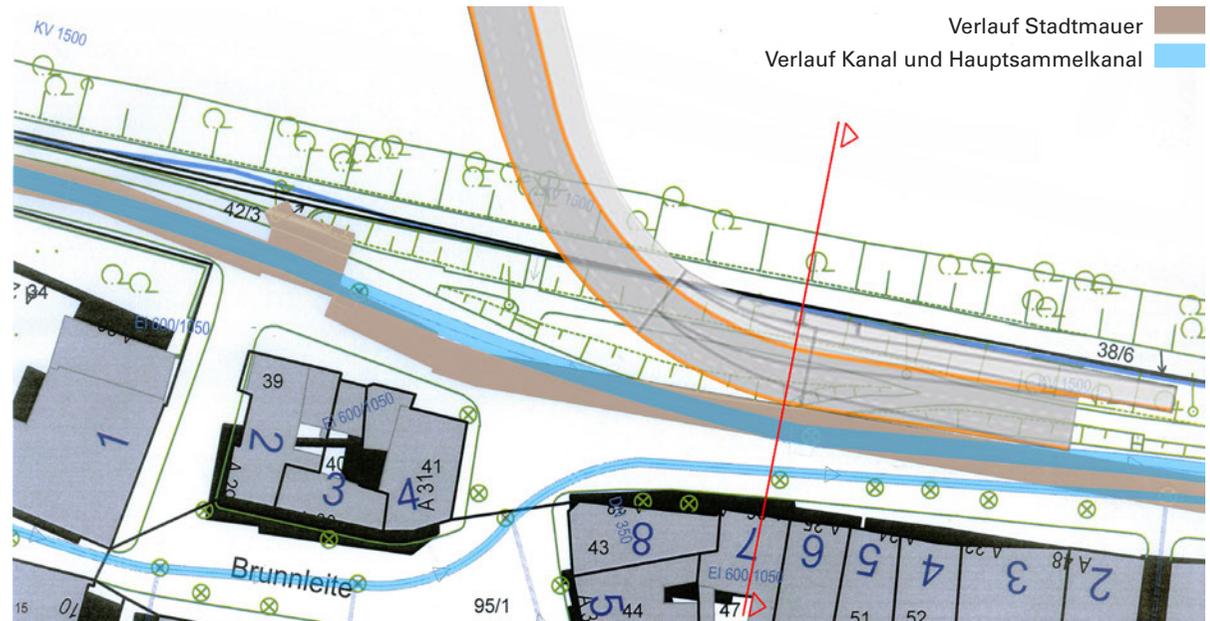
_Quelle:
STADT REGENSBURG, Amt für Archiv und Denkmalpflege, Abteilung Denkmalpflege, 2012
**Gutachten des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege - Welterbestatus; ÖPNV-Ersatztrasse über die Donau

_Quelle:
Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München 2012

Aufgrund des möglichen Verlaufs der nördlichen Brückenrampe können sich Berührungspunkte im Randbereich der kartierten Fläche des Bodendenkmals am Schopperplatz ergeben, weshalb auch dort nur anhand von Sondagen genauere Erkenntnisse über einen konkreten Befund zu erlangen sind. Die Zulässigkeit von baulichen Maßnahmen in diesem Bereich ist aus den gewonnenen Erkenntnissen abzuleiten.



Die Schnitt- und Grundrissdarstellungen zur topologischen Situation des weiteren Uferbereichs Holzländestraße / Brunnleite zeigen die Überlagerungen der möglichen Südrampe der Westtrasse mit dem Verlauf der ehemaligen Stadtmauer und dem dort eingebrachten Hauptsammelkanal. Über den Zustand und die Existenz von Resten der Stadtmauer liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor. Die lokale Denkmalpflege vermutet gegenwärtig, dass die Fundamente der Stadtmauer im Zuge der Tiefbaumaßnahmen des Kanals größtenteils entfernt wurden.* Da der genaue Verlauf der Stadtmauer im Bereich Westnerwacht archäologisch nicht erfasst ist, kann eine definitive Klärung der bodenarchäologischen Situation nur durch gezielte Sondagen erfolgen. Eine abschließende Bewertung der Auswirkungen der Westtrasse auf die archäologische Situation kann daher erst nach Durchführung dieser Untersuchungen erfolgen.



*_Abb. oben:
Schnitt durch die stadträumliche Situation im Uferbereich der ehemaligen Holzlände, mit Darstellung der Überlagerungen der beabsichtigten südlichen Auffahrtsrampe der Westtrasse mit dem Verlauf der historischen Stadtmauer und den beiden in diesem Bereich eingebrachten Abwasserkanälen*
*_Abb. unten:
Grundrissaufsicht der stadträumlichen Situation im Bereich der südlichen Auffahrtsrampe der Westtrasse, mit Darstellung der Verläufe der Rampe und der historischen Stadtmauer sowie den beiden Abwasserkanälen, Entwurfsvariante Gutachter*
*_Graphik:
terra.nova u. EISENLAUER VOITH, München*
*_Quellen:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat, Regensburg, 2011*
*_*Angaben entnommen:
WEV Gutachten ÖPNV-Ersatzbrücken, Ergänzende Informationen zu Bodendenkmälern*
*_Quelle:
STADT REGENSBURG, Amt für Archiv und Denkmalpflege, Abteilung Denkmalpflege, 2012*

Ostrasse, Baudenkmäler und historisches Umfeld

Als herausragende Einzelobjekte im Betrachtungsumfeld der Ostrasse sind die katholische Pfarrkirche St. Andreas und die katholische Katharinenspitalkirche zu benennen. Insbesondere die Pfarrkirche St. Andreas tritt aus östlicher Blickrichtung, beispielsweise beim Blick von der Nibelungenbrücke mit der Zeichenhaftigkeit ihres Kirchturms visuell markant in Erscheinung und ist im Umfeld des neuen Brückenbauwerks wahrnehmbar. Bedingt durch die Randlage der Ostrasse ist jedoch im unmittelbaren Umfeld der Trassenführung, weder am Südufer, noch am Nordufer,

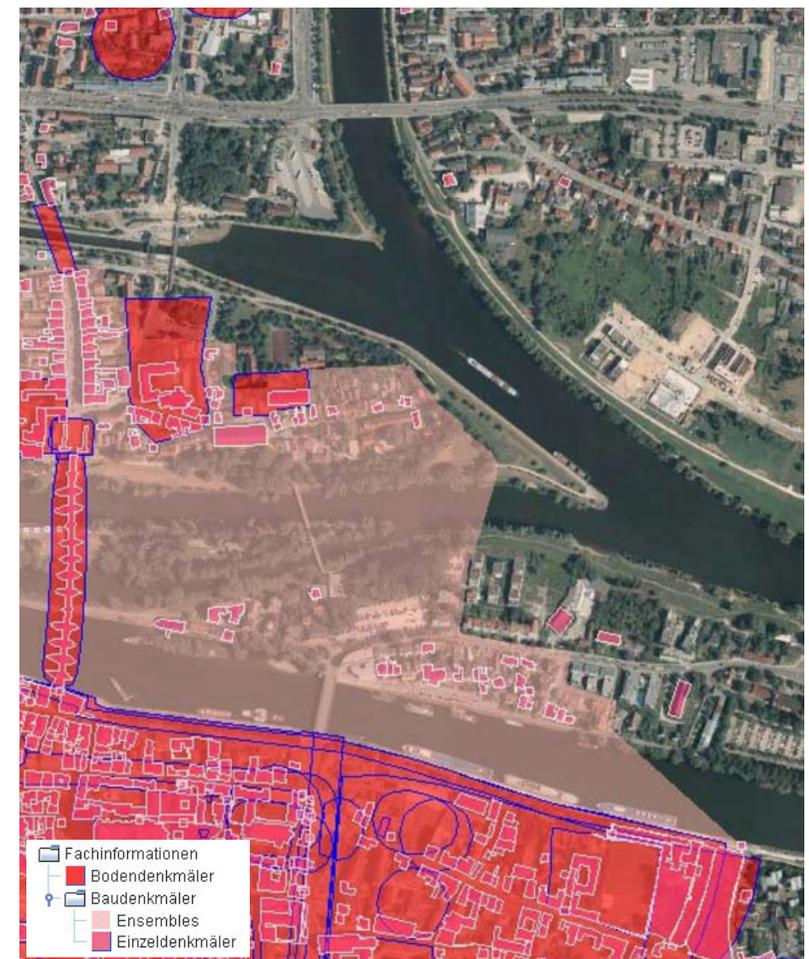
eine besonders wertvolle und beachtenswerte Bausubstanz oder ein Ensemble mit maßgeblicher Gesamtwirkung vorhanden.



_Abb. :
 Baualterskartierung mit Eintragung der gemäß
 'Haager Konvention' geschützter und gekennzeich-
 neter Kulturgüter:
 1 kath. Katharinenspitalkirche
 2 kath. Pfarrkirche St. Andreas und St. Mang
 3 Andreasstadt
 _Quelle Kartengrundlage:
 Baualterskartierung, Gesamtübersicht über die
 zeitliche, bauliche Entwicklung des historischen
 Zentrums von Regensburg
 STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
 Regensburg, 2004

Bodendenkmäler im Umfeld der Osttrasse

Aufgrund der topographischen Situation des Planungskorridors der Osttrasse würden im Falle einer Umsetzung dieser Planungsvariante diverse Eingriffe in den Stadtgrund erforderlich. Die Kartierung von Denkmälern im Bereich der Osttrasse zeigt, dass dort keine Bodendenkmäler eingetragen sind. Es ist daher davon auszugehen, dass keine archäologischen Sondierungsmaßnahmen erforderlich sind.



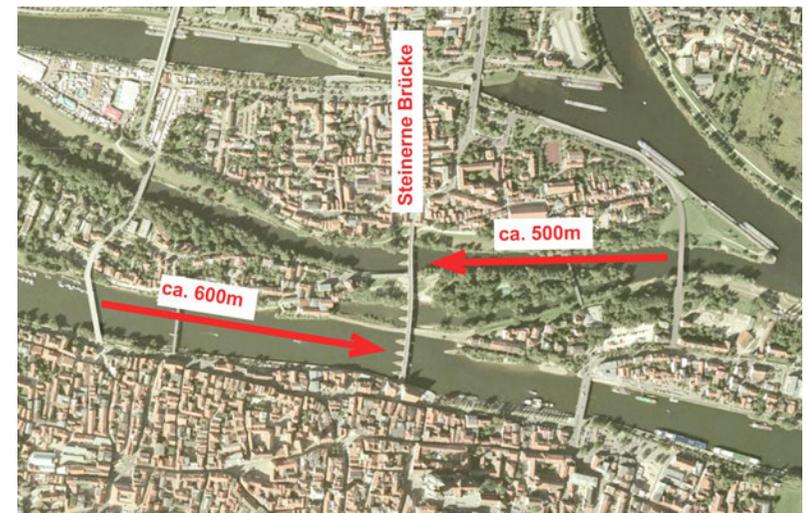
_Abb.:
Ausschnitt aus der Kartierung der Denkmäler auf
dem Stadtgebiet von Regensburg, im Bereich der
Planungsvariante Osttrasse

_Quelle:
www.geodaten.bayern.de
BayernViewer-Denkmal, 2012

3.4 Brücken im Umfeld der Trassen

Steinerne Brücke

Mit Distanzen von ca. 600 m zur Weststrasse und ca. 500 m zur Osttrasse liegt die Steinerne Brücke etwa in der Mitte der beiden Trassenoptionen. Sie ist neben dem Dom das bau- und kulturgeschichtlich bedeutendste Bauwerk des Regensburger Weltkulturerbes mit Alleinstellungsmerkmal und beeindruckenden Abmessungen (Länge ca. 336 m, Breite ca. 8,00 m, Höhe ca. 15 m). Sie war über Jahrhunderte die einzige Verkehrsanbindung der Stadt an das überregionale Wegenetz nördlich der Donau und gilt als die älteste und am besten erhaltene Bogenbrücke in Deutschland, sowie als größtes Ingenieurbauwerk des Abendlands aus dem Hochmittelalter (Wilhelm Volkert)*. Nach ihrer Fertigstellung im Jahr 1146 wurde sie mehrfach modifiziert und erhielt 1499 eine seitliche Anbindung zur Erschließung des Oberen Wöhrd, die 1877 durch eine Eisenkonstruktion ersetzt wurde. Sie verfügte ursprünglich über drei Türme, von denen heute nur noch der Brückenturm auf der Südseite erhalten ist.



*_Abb. oben:
Darstellung der Distanzen zwischen den Optionen
West- und Osttrasse und der Steinernen Brücke
_Abb. unten:
Steinerne Brücke, Blick von Osten
_Graphik:
terra.nova u. EISENLAUER VOITH, München
_Quellen:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat*



Das sehr lange Bauwerk überbrückt beide Donauarme, sowie die dazwischenliegenden Inseln 'Oberer und Unterer Wöhrd' und verband ursprünglich zwei völlig unterschiedliche Territorien: die freie 'Reichsstadt Regensburg' südlich der Donau und den im Norden vorgelagerten Bereich 'Stadtamhof' des Herzogtums Bayern.

Die Brücke war ein bedeutendes Element des überregionalen Wegenetzes und bereits kurz nach Fertigstellung Sammel- und Ausgangspunkt von Kreuzzügen. Sie gehörte zum Territorium der Stadt Regensburg, wodurch diese die volle Verfügungs-, Rechts- und Steuergewalt über die strategische Schlüsselstelle und damit die Kontrolle über alle Handelsbeziehungen besaß. Diese Machtposition war gedeckt durch das Brückenprivileg von Kaiser Friedrich I. (Barbarossa), der ab 1245 der freien Reichsstadt ihre Wirtschaftsfreiheit garantierte, vor allem gegenüber dem herzoglich-bayerischen Stadtamhof. Die Brückenzugänge im Süden und Norden, sowie zu einem Teilbereich von Stadtamhof (Katharinenspital) wurden durch Türme gesichert und akzentuiert (s. Merian / 1644) und brachten die Besonderheit der Situation auch baulich zum Ausdruck.

Die Steinernen Brücke war ein multifunktionales Bauwerk, das vorrangig dem Verkehr diente, aber auch eine eigenständige politische, rechtliche, fiskalische und vor allem wirtschaftliche Bedeutung erlangte. In ihrem Umfeld siedelten sich Sozialeinrichtungen an (Katharinenspital) und auf den Pfeilerinseln (Beschlächte) wurden Mühlen errichtet (Walk-, Schleif-

Poliermühlen u.a.), die sich die Wasserströmung zunutze machten. Am dreizehnten Bogen nach alter Zählung befand sich bis gegen 1500 eine Hinrichtungsstätte, an der Wasserstrafen (Tod durch Ertränken) vollstreckt wurden. In der Zeit des Barock wurde sie mit einem Belag aus Granitsteinen den neuen Repräsentationsbedürfnissen der Stadt als Stätte des immerwährenden Reichstags angepasst, dessen Versammlungen bei Anwesenheit des Kaisers mit einem feierlichen Einzug über die Steinernen Brücke eröffnet wurden.

Als einzige feste Donauüberquerung zwischen Ulm und Wien war die Steinernen Brücke lange Zeit ein Vorbild für andere Steinbrückenbauten, auch außerhalb Bayerns (u.a. Dresden, Prag). Ihr Erscheinungsbild hat sich jedoch in der langen Zeit ihres Bestehens durch Umbaumaßnahmen oder Gewalteinwirkungen (Natur, Kriege) mehrmals verändert. So wurden im Eifer von Kriegswirren Brückenbögen gesprengt (1633 und 1945) und wiederaufgebaut und Brückentürme nach Beschädigungen abgebrochen, der Mittelurm nach einem Eisstoß 1794, der Schwarze Turm nach Angriffen bei der Befreiung von österreichischer Besetzung 1809. Im 19. und 20. Jahrhundert wurden im Zuge von Anpassungen an verkehrstechnische Neuerungen Straßenbahngleise auf der Brücke verlegt und die Fahrbahn durch Auskragung des Oberbaus ausgeweitet. Seit 1997 ist die Steinernen Brücke autofrei und seit 2008 dauerhaft für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr, damit auch für Busse des Regensburger ÖPNV, gesperrt.

*_Abb. links:
historische Darstellung der Steinernen Brücke,
Matthäus Merian d.Ä., 1644*

*_Quelle:
Altstadt Regensburg mit Stadtamhof,
Nominierung zur Eintragung in die Welterbeliste der
UNESCO, Regensburg 2004*

*_Abb. rechts:
Ausschnitt aus:
'Abriss der Stadt Regensburg östlich und westlich
der Steinerne Brücke'
Hans Georg Bahre, 1630*

*_Quelle:
Historisches Museum Regensburg*

Eiserner Steg (Umfeld Westtrasse)

Mit der funktionalen Wandlung des Donauraums im 19. Jh. entstand der Bedarf nach einer zentrumsnahen Erschließung des Oberen Wöhrd, die mit dem 1901/02 als Fußgängerübergang über den südlichen Donauarm errichteten Eisernen Steg geschaffen wurde. Das Brückentragwerk aus zwei Segmentbögen war eine Eisenkonstruktion. Sie spannten stützenfrei über die Donau und waren an den Uferseiten auf Brückenköpfen aufgelagert, die gleichzeitig als Treppenaufgänge ausgebildet wurden. Nach der Kriegszerstörung, bei der die Brückenköpfe erhalten blieben, wurde in den Jahren 1946-48 unter schwierigsten Voraussetzungen (Material- und

Arbeitskräftemangel) ein Ersatzbau für den Eisernen Steg mit einer völlig anderen Tragwerkskonzeption errichtet, als Fachwerkbalkenbrücke auf zwei Stützen. Er wurde aufgrund der damaligen Bedingungen und der verfügbaren Materialbestände als temporäres Bauwerk konzipiert, woraus eine Bauweise mit reduzierten Gestaltungsansprüchen entstand, die bis heute das Erscheinungsbild dieses ausschließlich als Fußgängerbrücke nutzbaren Provisoriums im Donaauraum prägen. Eines der drei Entwicklungsszenarios sieht vor, mit der Realisierung der Westtrasse den Eisernen Steg im Stadtbild zu ersetzen, und auch für Radfahrer und Personen mit eingeschränkter Mobilität eine zentrumsnahe Donauquerung zu ermöglichen.



*_Abb. Links:
Eiserner Steg vor der Kriegszerstörung, Blick von Norden
_Quelle:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat
_Abb. rechts:
Eiserner Steg und seine gegenwärtigen Präsenz im Regensburger Stadtbild, Blick von Süden
_Quelle:
terra.nova u. EISENLAUER VOITH, München*



Grieser Steg (Umfeld Osttrasse)

Eine Analogie zur Konstruktion und Ausprägung des Eisernen Stegs stellt der 'Grieser Steg' (s. unten) dar, der östlich der Steinernen Brücke verläuft und den Unteren Wöhrd mit Stadtamhof verbindet.

Eiserne Brücke (Umfeld Osttrasse)

Als Verbindung zum Unteren Wöhrd und Zufahrt zur Osttrasse ist die bestehende 'Eiserne Brücke' Bestandteil dieser Option. Erste Brückenschläge auf den Unteren Wöhrd tauchen bereits in historischen Stadtansichten des Mittelalters auf. Um 1863 wurde dort eine Brücke als Eisenkonstruktion über der Donau errichtet, die jedoch aufgrund statischer Mängel im Jahre 1990 durch eine neue Stahlbrücke ersetzt wurde. Weitere Brücken (Nibelungenbrücke im Osten, Pfaffensteiner Brücke im Westen) befinden sich zwar je in Sichtweite der Trassenoptionen, liegen aber weit außerhalb der Pufferzone des Welterbegebiets.



_Abb. links:
Grieser Steg, Blick von Süden
_Abb. rechts:
Eiserne Brücke, Blick von Osten
_Quelle:
terra.nova u. EISENLAUER VOITH, München

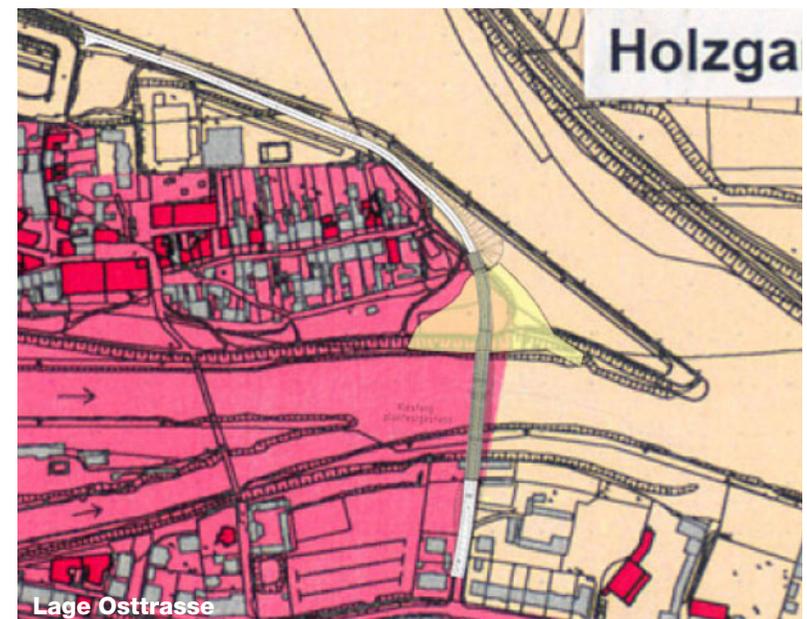
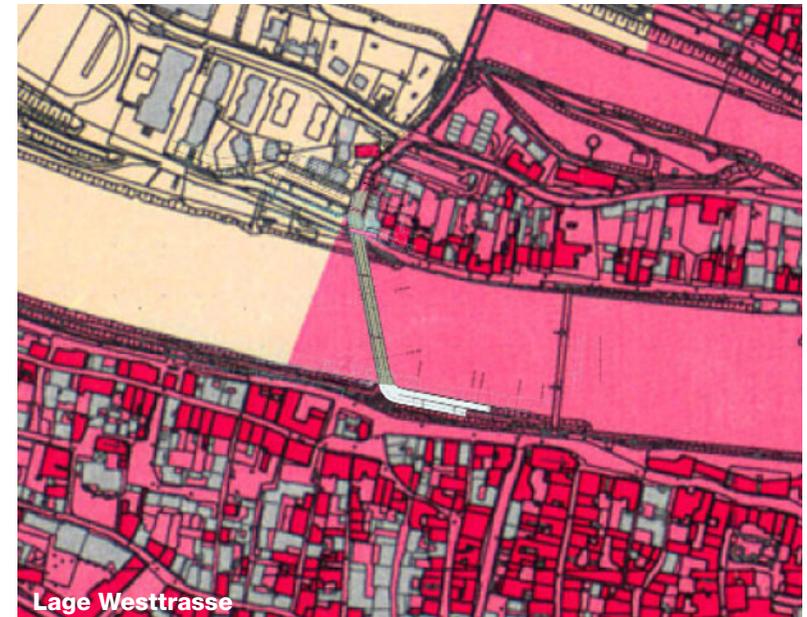


4.1 Trassenstandorte und Welterbezone

Die Standorte beider Trassenvarianten liegen innerhalb der Welterbezone. Die Westtrasse verläuft am westlichen Rand des Kernbereichs und liegt vollständig innerhalb des diesbezüglich kartierten Umgriffs (rot unterlegt). Die Osttrasse hingegen belegt nur mit ihrer südlichen Teilstrecke den roten Kernbereich und ragt vor allem im Norden mit ca. einem Drittel in die Pufferzone hinein. Allerdings liegt dadurch ihr gesamter aufgestützter Brückenbereich innerhalb der rot markierten Fläche.

Auch wenn sich diese Situationen auf den ersten Blick nahezu gleichwertig darstellen, ergeben sich aufgrund des konkreten Umfelds der jeweiligen Trassenstandorte deutliche Unterschiede. Die zentrumsnahe Lage der Westtrasse besitzt zwar ein hohes und attraktives Vernetzungspotenzial, schließt jedoch direkt an den mittelalterlichen Kern der südwestlichen Altstadt an und greift in die stadträumliche Situation des Uferbereichs an der Holzände ein. (Nachweis Karte der Entwicklung der mittelalterlichen Stadt, ca. um 1600.)

Eine vergleichbare, historisch gewachsene stadträumliche und bauliche Substanz ist im Umfeld der Osttrasse nicht gegeben. Ihr Trassenverlauf wird überwiegend durch landschaftlich geprägte Stadt- und Freiräume flankiert, auch in dem Segment, das sich in der Kernzone befindet.



*_Abb:
Ausschnitte aus der Kartierung des Welterbeareals,
mit Darstellung der Kernzone (rot) und der Puffer-
zone (beige)*

*_Quelle:
STADT REGENSBURG, Stadtplanungsamt*

4.2 Außergewöhnlicher universeller Wert (AUW / OUV)

Die maßgebliche Referenzebene der Bewertung von Auswirkungen der beiden Ersatztrassenkonzepte auf die Welterbestätte Regensburg ist der 'außergewöhnliche universelle Wert' - AUW (bzw. 'outstanding universal value' - OUV), der seit 2007 integraler Bestandteil einer Nominierung ist. Aufgrund der im Jahr 2006 erfolgten Nominierung, ist der 'OUV' für Regensburg als Entwurf für eine retrospektive Erklärung dem Welterbekomitee spätestens bis zum Stichtag 01.02.2012 vorzulegen. Da dieser Entwurf bereits zu Beginn dieses Jahres ausgearbeitet wurde, ist seine vorläufige Fassung als Bewertungsgrundlage für das vorliegende Gutachten verfügbar mit den folgenden Inhalten:

'Outstanding Universal Value'*	
Format	Altstadt von Regensburg mit Stadtamhof, Deutschland (2006)
a) Kurzbeschreibung i. Sachinformationen ii. Eigenschaften (Werte, Attribute)	Die Altstadt von Regensburg mit Stadtamhof ist an der Donau gelegen und stellt ein herausragendes Beispiel eines binneneuropäischen mittelalterlichen Handelszentrums dar, das den Austausch kultureller und architektonischer Einflüsse verdeutlicht. Viele Bauwerke von außergewöhnlicher Qualität zeugen von seiner politischen, wirtschaftlichen und religiösen Bedeutung, beginnend im 9. Jahrhundert. Die urbanen Strukturen spiegeln 2000 Jahre baulicher Kontinuität wider und beinhalten Römische, Romanische und Gotische Elemente. Regensburgs Bausubstanz aus dem 11. bis 13. Jahrhundert bestimmt noch heute das Stadtbild, welches durch hohe Gebäude, dunkle und enge Gassen, und starke Befestigungsanlagen geprägt ist. Dazu gehören Patrizierhäuser und Geschlechtertürme, eine große Zahl Kirchen und Klöster, sowie die Steinernen Brücke aus dem 12. Jahrhundert. Die Altstadt ist außerdem bedeutend als einer der politischen Hauptversammlungsorte bis ins 19. Jahrhundert. Zahlreiche Gebäude zeugen von seiner Geschichte als ein Zentrum des Heiligen Römischen Reiches.

*Quelle:
 Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt, April 2010
 Verfasserin: Judith Herrmann / Bonn

<p>b) Kriterien</p>	<p>Kriterium (ii): Regensburgs Architektur spiegelt die Rolle der Stadt als mittelalterliches Handelszentrum und seinen Einfluss auf den Raum nördlich der Alpen wider. Regensburg war ein wichtiger Umschlagplatz auf den kontinentalen Handelsrouten nach Italien, Böhmen, Russland und Byzanz. Zudem hatte die Stadt vielfältige Verbindungen zu den interkontinentalen Seidenstraßen. Dies ermöglichte einen wichtigen Austausch kultureller und architektonischer Einflüsse, die das Stadtbild bis heute prägen.</p> <p>Kriterium (iii): Die Regensburger Altstadt stellt ein außergewöhnliches Zeugnis kultureller Traditionen im Heiligen Römischen Reich dar. Im Hochmittelalter war Regensburg bevorzugter Tagungsort für Reichsversammlungen, aber auch zur jüngeren europäischen Geschichte leistete die Stadt als Sitz des Immerwährenden Reichstags von 1663 bis 1806 ihren Beitrag. Die Überreste zweier Kaiserpfalzen aus dem 9. Jahrhundert sowie die zahlreichen gut erhaltenen historischen Gebäude legen Zeugnis ab vom einstigen Reichtum und der politischen Bedeutung der Stadt.</p> <p>Kriterium (iv): Die Altstadt von Regensburg ist ein herausragendes Beispiel für eine binneneuropäische mittelalterliche Handelsstadt, deren historische Entwicklungsstufen gut erhalten sind. Vor allem die Entwicklung des Handels vom 11. bis zum 14. Jahrhundert wird dadurch außergewöhnlich gut veranschaulicht.</p>
<p>c) Integrität und d) Authentizität</p>	<p>Das nominierte Gebiet entspricht der mittelalterlichen Ausdehnung Regensburgs seit dem 14. Jahrhundert. Die Altstadt hat den 2. Weltkrieg außerordentlich gut überstanden. Infolgedessen, aber auch dank der in den 70er Jahren einsetzenden Bemühungen um den Schutz der historischen Altstadt, blieb eine große Anzahl alter Gebäude gut erhalten. Dies trägt zur historischen und visuellen Integrität der mittelalterlichen Handelsstadt bei. Dank der Steinbauweise sind die nominierten Gebäude weitgehend authentisch erhalten geblieben. Die Sanierung der Gebäude wird sorgfältig überwacht, nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben und unter Berücksichtigung der historischen Originalsubstanz.</p>
<p>e) Schutz- und Verwaltungsplan i. Allgemeine Rahmenbedingungen ii. Spezielle Zukunftserwartungen</p>	<p>Gesetzlich geschützt werden die Altstadt von Regensburg und ihre Pufferzone seit 1975 in Übereinstimmung mit dem Bayerischen Denkmalschutzgesetz. Zusätzlichen Schutz gewährleistet die Satzung über örtliche Bauvorschriften zum Schutze der Altstadt von Regensburg („Altstadtschutzsatzung“) von 1982. Das Bundesbaugesetz (1986/1997) ist rechtliche Grundlage für Bauvorhaben und Entwicklungsplanung. Ergänzt um städtische Verordnungen sowie den Managementplan sichert dieses differenzierte Schutzsystem einen guten Erhaltungszustand.</p> <p>Mehrere Institutionen auf kommunaler und Länderebene sind für den Schutz der Altstadt von Regensburg verantwortlich. Das Management der Welterbestätte leistet die Stadt Regensburg. Das Einsetzen eines Steuerungskomitees im Jahr 2009 dient dem integrativen Monitoring der Stätte. Es gewährleistet einen sorgfältigen Planungsprozess und eine nachhaltige, weiterbeverträgliche Stadtentwicklung. Maßnahmen im nominierten Gebiet dienen vor allem der Instandsetzung historischer Bausubstanz sowie der Stärkung der Lebensfähigkeit der historischen Altstadt.</p>

4.3 Wahrnehmung im Stadtraum

Um die Wirkung von Objekten im Stadtbild und auf gesamtstädtischer Ebene zu untersuchen, sind vorab die Begriffe 'Gesamtstadt' (Wahrnehmungsebene) und 'Stadtbild' (Wahrnehmungsgegenstand) in diesem Zusammenhang zu klären. Selbst unter Beschränkung des sinnlichen Wahrnehmungsspektrums auf den Teilbereich 'Sehen' ist es für den Betrachter nicht möglich, die Stadt visuell als Objekt, als 'gestalterische Ganzheit' und damit als Summe ihrer sichtbaren baulichen Wirklichkeit zu erfassen. Die visuelle Wahrnehmung des 'Stadtbilds' durch den Betrachter kann daher nur auf der Basis ungleichzeitiger Einzeleindrücke erfolgen, die er anschließend in einen Sinnzusammenhang stellt. Der Wahrnehmungsprozess von Stadt und Stadtraum erfolgt demnach grundsätzlich subjektiv, selektiv und additiv.

Die Vorgehensweise der Studie entspricht diesem Prozess. Sie überprüft die visuelle Wirkung der geplanten Objekte im Zusammenhang mit einzelnen Gestaltphänomenen wie Stadtsilhouette, Stadtzentrum, Baudenkmäler, Ensembles, Merk- und Wahrpunkte, Topographie, städtische Frei- und Landschaftsräume sowie übergeordnete Erschließungsräume, die das Erscheinungsbild der Stadt im wesentlichen bestimmen. Die einzelnen Betrachtungsstandorte, die in dieser Untersuchung zur Bewertung der Ersatztrassen herangezogen werden, sind aus diesen Aspekten und aus den nachfolgend dargestellten Kriterien visueller Wahrnehmungen aus der Distanz abgeleitet.

Sichtbarkeit

Die Ermittlung der zu erwartenden Sichtbarkeit geplanter Objekte im Stadtraum ist die elementare Voraussetzung für die Wahrnehmung und

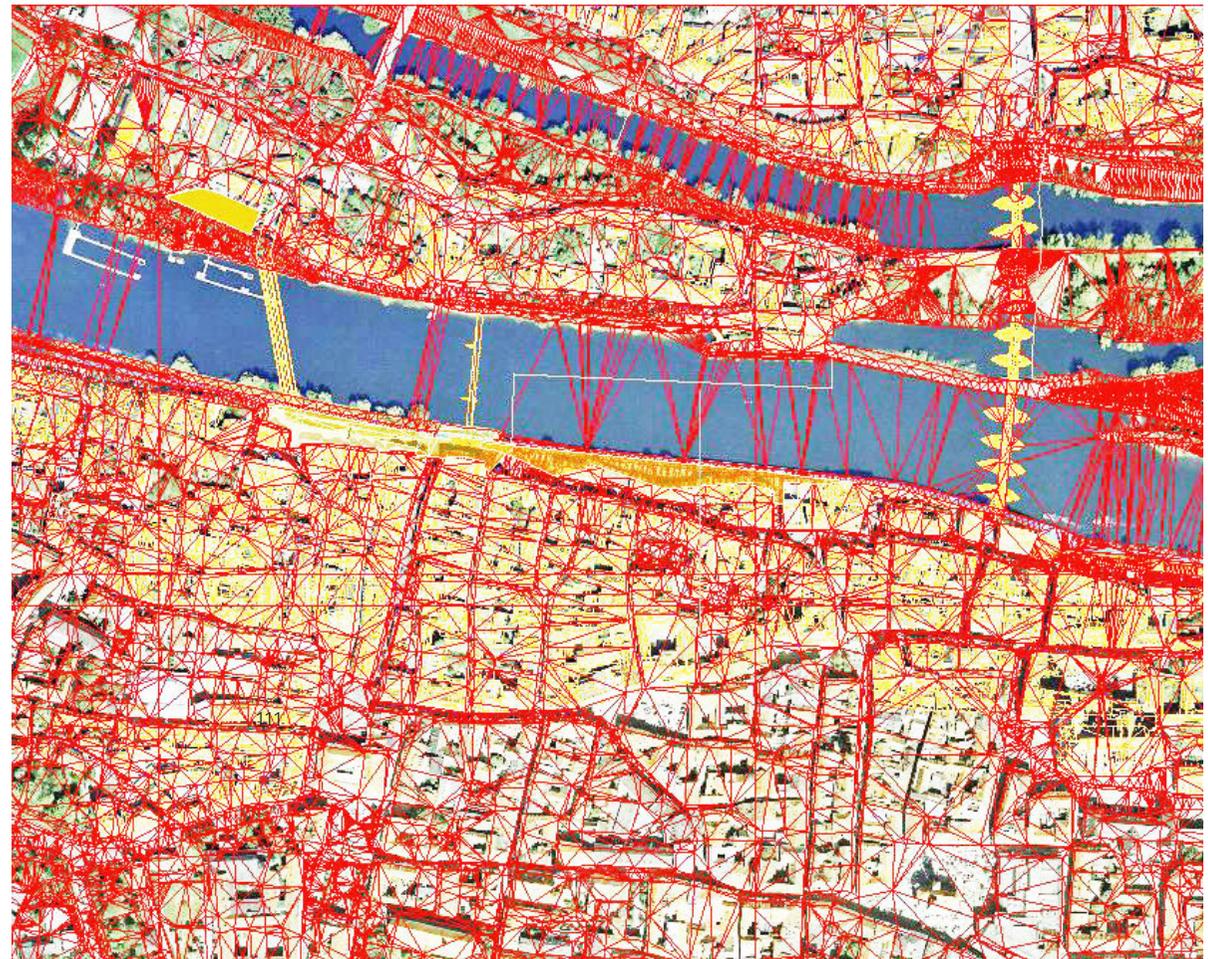
die Bewertung ihrer Auswirkungen. Sie ergibt sich generell aus den Bedingungen der physischen, stadträumlichen und physikalischen Sichtbarkeit und den damit jeweils gegebenen spezifischen Sichtverhältnissen. Die physische Sichtbarkeit von Bauten und Zeichen im Stadtraum ist dabei primär abhängig von der Wahrnehmungsdistanz zwischen Objekt und Betrachter und damit von der Leistungsfähigkeit des menschlichen Auges. Der Qualität der Wahrnehmungsleistung des menschlichen Auges sind jedoch Grenzen gesetzt. Sie kann in Betrachtungsdistanzen mit unterschiedlicher Wahrnehmungsintensität eingestuft werden:

Distanz:	Wahrnehmungsqualität:
bis ca. 500 m	konkrete und detaillierte Wahrnehmung, Plastizität und Objektdetails
bis ca. 2.000 m	differenzierte Wahrnehmung, Gliederungen und Oberflächen von Objekten
bis ca. 4.000 m	undifferenzierte Wahrnehmung Massen- und Flächenverhältnisse von Objekten
bis ca. 8.000 m	erkennbare Wahrnehmung Sichtbarkeit von Objekten, nur zweidimensional

5.1 Instrumente und Methodik

Digitale Simulation

Zur Beurteilung der Wirkung der 'ÖPNV-Ersatztrassen' im Regensburger Stadtbild werden gemeinsam mit dem Planungs- und Baureferat 9 (West-Trasse) und 7 (Ost-Trasse) stadtbildrelevante Betrachtungsstandorte mit Blickbezug zu den beiden Objektstandorten ausgewählt. Diese Sichtfelder werden fotografisch dokumentiert und im digitalen '3D-Stadtmodell-Regensburg', in welches die beabsichtigten Objekte integriert sind, mit den exakten Daten der Betrachtungs- und Objektstandorte sowie den Kameraeinstellungen, nachgestellt. Die erzeugten Abbildungen der Objekte werden in die Fotodokumentationen eingearbeitet, und 'Bildmontagen' der einzelnen Sichtfelder mit der integrierten Planung angefertigt. Auf dieser Grundlage und anhand definierter Kriterien werden die stadtbildrelevanten Auswirkungen der beabsichtigten Projekte bewertet.



*_Abb.:
Darstellung aus dem Arbeitsprozess mit dem 'Digitalen 3D-Stadtmodell-Regensburg'*

*_Daten- und Kartengrundlagen:
STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
Amt für Stadtentwicklung, Abteilung Vermessung
und Kartographie*

*_Graphik:
terra.nova und EISENLAUER VOITH, München*

Instrument - 3D-Stadtmodell

Die vorliegende Untersuchung basiert auf dem Einsatz des digitalen '3D-Stadtmodells-Regensburg'. Dieses neue Instrument des Amtes für Stadtentwicklung wurde von den Verfassern in ähnlicher Form bereits mehrfach mit Erfolg bei der Erstellung vergleichbarer Studien eingesetzt. Die früheren manuellen Konstruktionsmethoden perspektivischer, stadträumlicher Darstellungen werden bei dieser Verfahrensweise durch ein 'objektives technisches Instrument' ersetzt, das ein hohes Maß an Präzision und Neutralität gewährleistet und damit wertvolle methodische Vorteile bietet. Die Präzision der Höhenangaben des DGM und des Blockmodells können derzeit jedoch noch Abweichungen zu realen Werten bis zu 0,20 m betragen. Diese Genauigkeitswerte sind jedoch für die Zielsetzung dieser Untersuchung völlig ausreichend.

Dokumentation

Jedes Sichtfeld wird auf mehreren Seiten dargestellt, dokumentiert und analysiert. **Auf der ersten Seite werden seine Kenndaten und die Einstellwerte der Digitalkamera festgehalten**, die durch eine grafische Darstellung des betreffenden Blickfeldes im Stadtgebiet, welches mit der Fotodokumentation erfasst wird, ergänzt werden. Auf den nachfolgenden Seiten werden durch die bildliche Gegenüberstellung des Ist-Zustands (Fotodokumentation) mit der 3D-Simulation der jeweiligen Planungsvariante (Bildmontage) deren Auswirkungen im betreffenden Sichtfeld anschaulich gemacht. Die darin simulierten neuen Brückenobjekte erhalten durch 'rendering' ein relativ realitätsnahes Erscheinungsbild, das dem zu untersuchenden Objekttypus schematisch entspricht und die Dimension und Gliederung des neuen Objektes visuell nachvollziehbar macht. Anhand dieser Darstellungen werden Veränderungen, die infolge der neuer Objekte im

gesamstädtischen und lokalen Erscheinungsbild des Stadtraums zu erwarten sind, beurteilt.

Darstellung der Objekte

Der Prozess der konkreten Objektgestaltung einer ÖPNV-Ersatztrasse ist noch nicht eingeleitet. Er wird voraussichtlich erst im Nachlauf des Verfahrens zur Beurteilung der Welterbeverträglichkeit der Trassenoptionen und unter Einbindung des Welterbekomitees erfolgen können. Gestalterische Aussagen zur Konstruktion der Brücken, zur Materialqualität und Oberflächengestaltung sowie die konkrete Definition der Trassenzuschnitte liegen mit dem gegenwärtigen Planungsstand daher noch nicht vor. Um dennoch realitätsnahe Darstellungen der Objekte zu erreichen und die Objektgliederungen und Baumassen nachvollziehbar zu machen, werden den neuen Brückenkonzepten neutrale Oberflächenstrukturen zugewiesen, die einer Massivbauweise entsprechen. Diese Darstellungen sind jedoch keine Entwurfsvorgabe und dienen nur der Veranschaulichung von Konstruktionsprinzipien, die aus den Ergebnissen hydraulischer Untersuchungen und diversen Rahmenbedingungen wie Hochwasserschutz, Schifffahrt u.a. abgeleitet wurden. Sie sind lediglich als Metaphern zu verstehen, von denen sich ein realisiertes Erscheinungsbild unterscheiden wird.

Auswahl der Betrachtungsstandorte

Für die Sichtbarkeit der Brückenobjekte im städtischen Siedlungsraum sind folgende Faktoren von Belang:

- absolute (topogr.), relative (baul. Kontext) und konstruktive Höhe (Vorgaben Hochwasserschutz) des Objekts
- Höhenlage und -differenz von Objekt- und Betrachtungsstandorten
- Distanz zwischen Betrachtungsstandort und Objekt

- Bezug zum baulichen und freiräumlichen Kontext (Silhouette, Denkmäler und geschützte Ensembles, Bebauungsstruktur, Erschließungs- und Freiraumstruktur und Landschaftsraum)
- Sichtbarkeit des Objekts im Stadtraum aufgrund physischer, physikalischer, geographischer und stadträumlicher Bedingungen

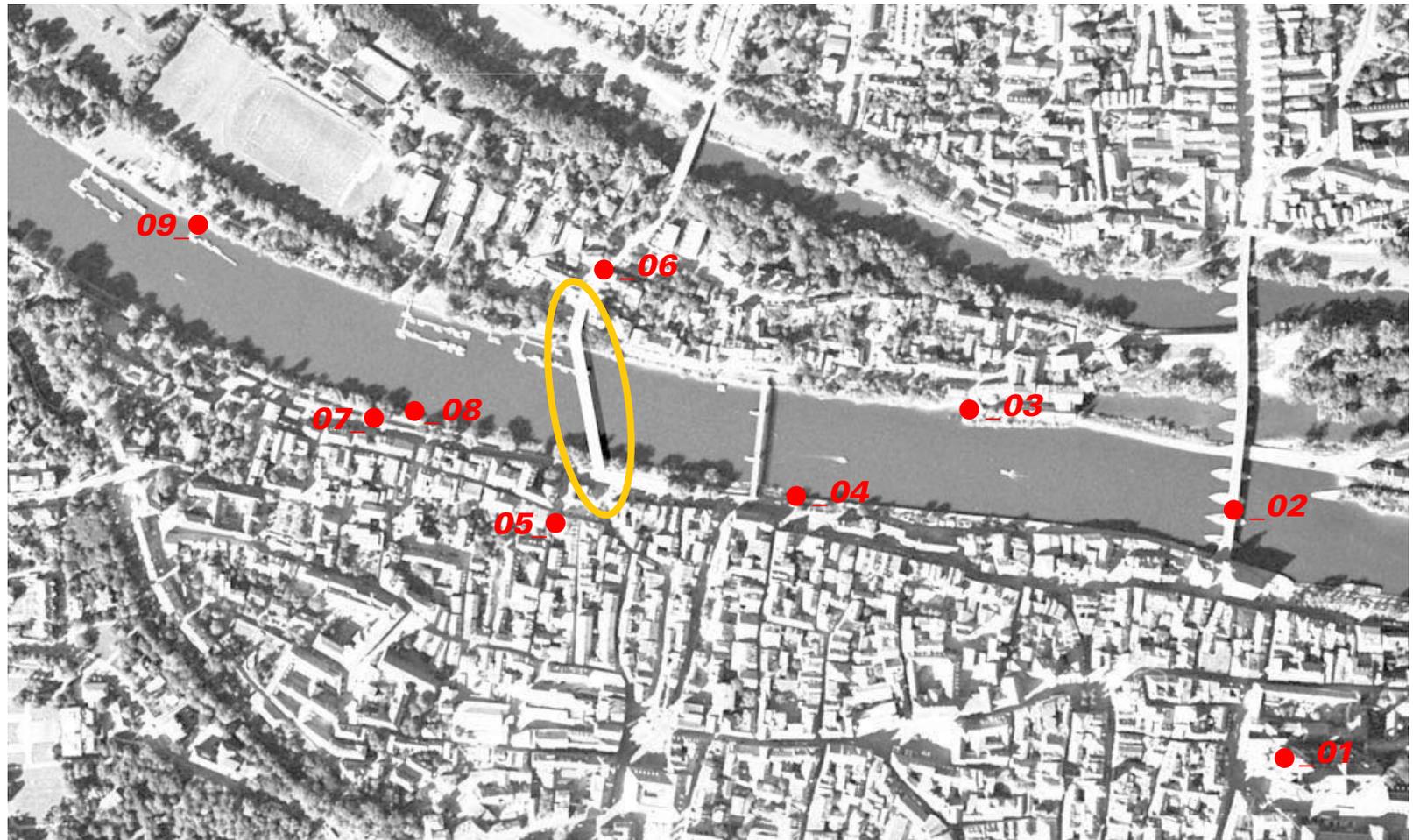
krete Gestaltqualitäten, wie Gliederungen und spezifische Beschaffenheiten von Oberflächen eines Bauwerks, in den Bereich der visuellen Erfahrbarkeit.

Für die Westtrasse wurden 9 und für die Ostrasse 7 stadtbild- und objektrelevante Betrachtungsstandorte anhand nachfolgender Kriterien und Zugehörigkeiten ausgewählt:

- öffentliche Zugänglichkeit
- quartierspezifischer Sichtbezug zum Objekt
- unterschiedliche Sichtfeldqualitäten (diff. Sichtvorfelder u. -korridore)
- übergeordnete Verkehrs- und Erschließungsräume (Stadteinfahrten, öff. Verkehrslinien)
- Frei-, Grün- und Landschaftsräume
- exponierte Bereiche, z.B. Aussichtspunkte (Dom)

Auf der Grundlage dieser Kriterien und Vorgaben wurde der Regensburger Stadtraum im Hinblick auf mögliche stadtbildrelevante Betrachtungsstandorte mit Bezug zu den geplanten Objekten sondiert. Da die Ersatztrassenprojekte keine profilüberragende Wirkung im Stadtbild entfalten, kommen gesamtstädtisch relevante Blicksituationen, mit Ausnahme des Blicks vom Nordturm des Doms, bei dieser Studie nicht zur Auswahl. Sämtliche Betrachtungsstandorte die detaillierter untersucht werden, liegen daher jeweils im Nahbereich der zu untersuchenden Objekte. Sie befinden sich damit innerhalb eines Sichtbereichs, in dem aufgrund der Leistungsfähigkeit des menschlichen Auges eine differenzierte visuelle Wahrnehmung möglich ist. Neben der stadträumlichen Wirkung treten damit auch kon-

5.2 Sichtfeldanalyse Westtrasse



_Abb. rechts:
 rot_01 bis_09:
 Übersicht der ausgewählten Betrachtungsstandorte
 zum WVG 'ÖPNV-Ersatztrassen' in Regensburg,
 Betrachtung Westtrasse:
 _wt01 _Dom Nordturm
 _wt02 _Steinerne Brücke / Nord
 _wt03 _Am Beschlächt
 _wt04 _Am Weinmarkt
 _wt05 _Winklergasse
 _wt06 _Schopperplatz
 _wt07 _Holzländestraße
 _wt08 _Treidelpfad
 _wt09 _Bootsteg - RMWV

gelb:
 _Standortbereich Westtrasse

_Quellen:

_Daten- und Kartengrundlagen:
 STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
 Amt für Stadtentwicklung, Abteilung Vermessung
 und Kartographie

_Graphik:
 terra.nova und EISENLAUER VOITH, München

WT01 Dom Nordturm

Betrachtungs-Standort

deutlich erhöhte Betrachtungsposition, weites Sichtfeld mit gesamtstädtischem Überblick und herausragender Fernsichtqualität, mittlere Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.07260,43

Y 54.31372,51

Z 406,60 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 408,20 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(337,00 m ü.NN)

+ 69,60 m

Entfernung zum Objektstandort

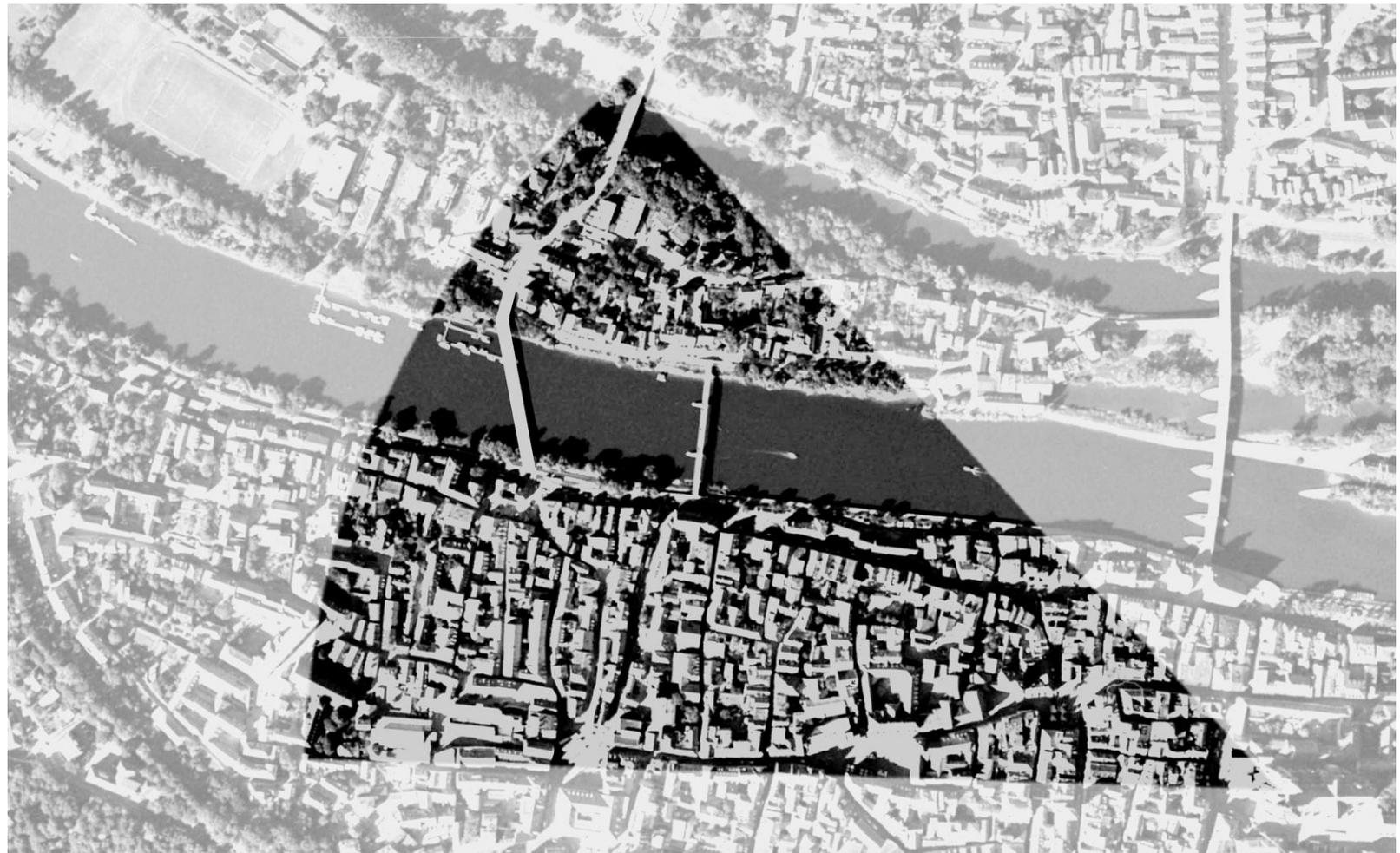
734 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Nordwest

Brennweite

50 mm (digital)





WT01 Dom Nordturm Fotodokumentation Bestand



WT01 Dom Nordturm Bildmontage Sichtfeld / Eisener Steg und Weststrasse



WT01 Dom Nordturm Bildmontage Sichtfeld / Weststrasse

WT02 Steinerne Brücke

Betrachtungs-Standort

leicht erhöhte Betrachtungsposition im Donauraum, weites uneingeschränktes Sichtfeld, mittlere Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.07209

Y 54.31602

Z 337,20 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 338,80 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(337,00 m ü.NN)

+ 0,20 m

Entfernung zum Objektstandort

613 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

West

Brennweite

35 mm (digital)





WT02 Steinernen Brücke Fotodokumentation Sichtfeld



WT02 Steinernen Brücke Bildmontage Sichtfeld / Eiserner Steg und Westtrasse



WT02 Steinernen Brücke Bildmontage Sichtfeld / Westtrasse

WT03 Am Beschlächt

Betrachtungs-Standort

Betrachtungsposition auf der Ebene des Stadtraums, Blick entlang des nördlichen Donauufers, weites Sichtfeld, mittlere Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.06970

Y 54.31691

Z 331,20 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 332,80 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(337,00 m ü.NN)

- 5,80 m

Entfernung zum Objektstandort

365 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Südwest

Brennweite

35 mm (digital)





WT03 Am Beschlächt Fotodokumentation Bestand



WT03 Am Beschlächt Bildmontage Sichtfeld / Eiserner Steg und Westtrasse



WT03 Am Beschlächt Bildmontage Sichtfeld / Westtrasse

WT04 Am Weinmarkt

Betrachtungs-Standort

Betrachtungsposition auf der Ebene des Stadtraums, Blick entlang des südlichen Donauufers, weites und freies Sichtfeld, kurze Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.06797

Y 54.31608

Z 333,60 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 335,20 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(337,00 m ü.NN)

-3,40 m

Entfernung zum Objektstandort

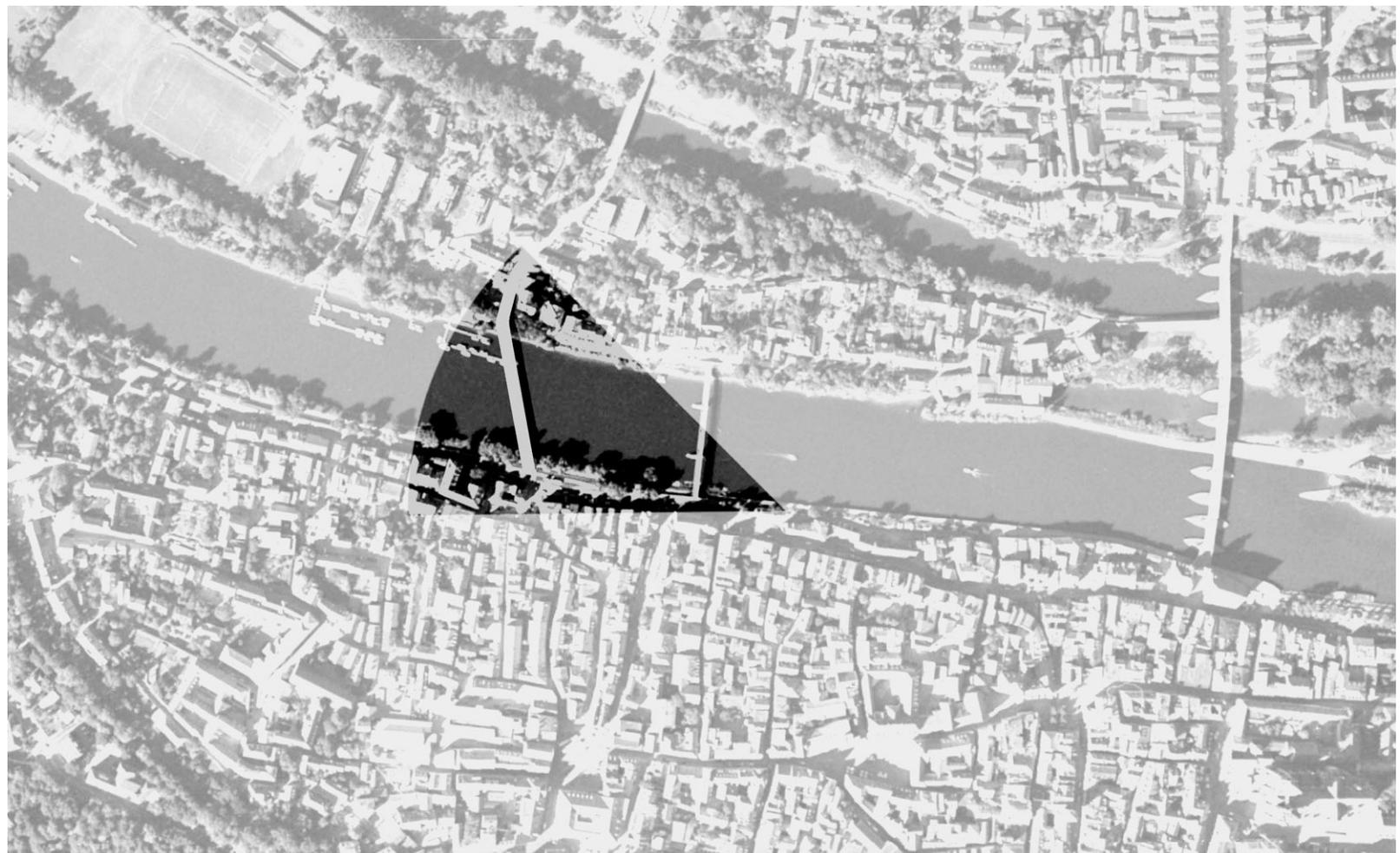
215 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Nordwest

Brennweite

35 mm (digital)





WT04 Am Weinmarkt Fotodokumentation Bestand



WT04 Am Weinmarkt Bildmontage Sichtfeld / Eiserner Steg und Westtrasse



WT04 Am Weinmarkt Bildmontage Sichtfeld / Westtrasse

WT05 Winklergasse / Brunngleite

Betrachtungs-Standort

Betrachtungsposition auf der Ebene des Stadtraums, Blick aus dem südlich angrenzenden Stadtquartier, beidseitig stark eingeschränktes enges Sichtfeld, kurze Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.06565

Y 54.31582

Z 332,80 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 334,40 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(337,00 m ü.NN)

- 4,20 m

Entfernung zum Objektstandort

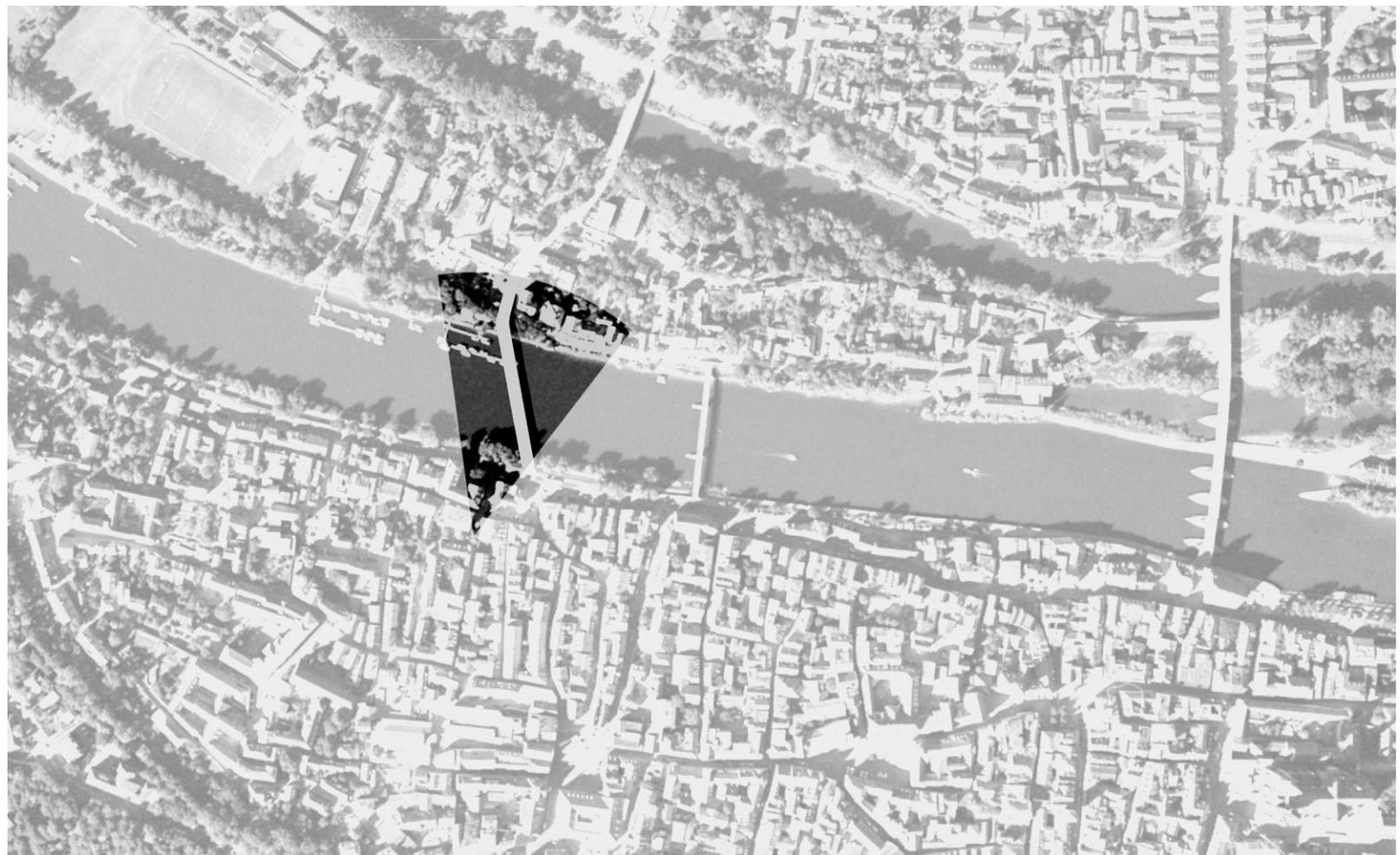
127 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Nord

Brennweite

35 mm (digital)





WT05 Winklergasse / Brunnleite Fotodokumentation Bestand



WT05 Winklergasse / Brunnleite Bildmontage Sichtfeld / Westtrasse

WT06 Schopperplatz

Betrachtungs-Standort

Betrachtungsposition auf der Ebene des Stadtraums, Blick aus dem nördlich angrenzenden Stadtquartier, einseitig stark eingeschränktes Sichtfeld, sehr kurze Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.06614

Y 54.31831

Z 332,80 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 334,40 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(337,00 m ü.NN)

- 4,20 m

Entfernung zum Objektstandort

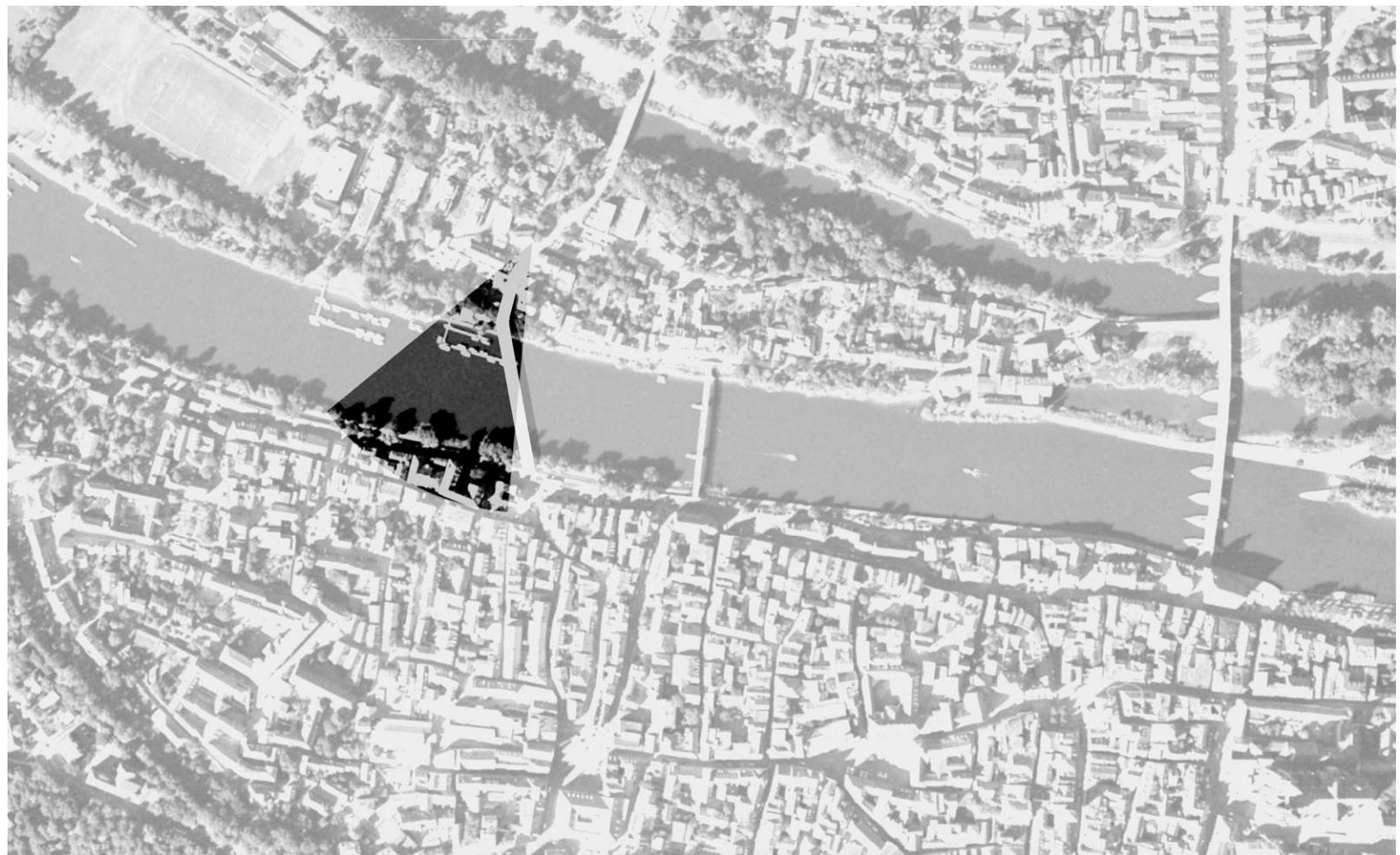
129 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Nordost

Brennweite

35 mm (digital)





WT06 Schopperplatz Fotodokumentation Bestand



WT06 Schopperplatz Bildmontage Sichtfeld / Westtrasse

WT07 Holzländerstraße

Betrachtungs-Standort

Betrachtungsposition auf der Ebene des Stadtraums, Blick entlang des südlichen Donauufers, weites Sichtfeld mit jahreszeitlich bedingten Sichteinschränkungen, kurze Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.06397

Y 54.31681

Z 332,70 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 334,30 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(337,00 m ü.NN)

- 4,30 m

Entfernung zum Objektstandort

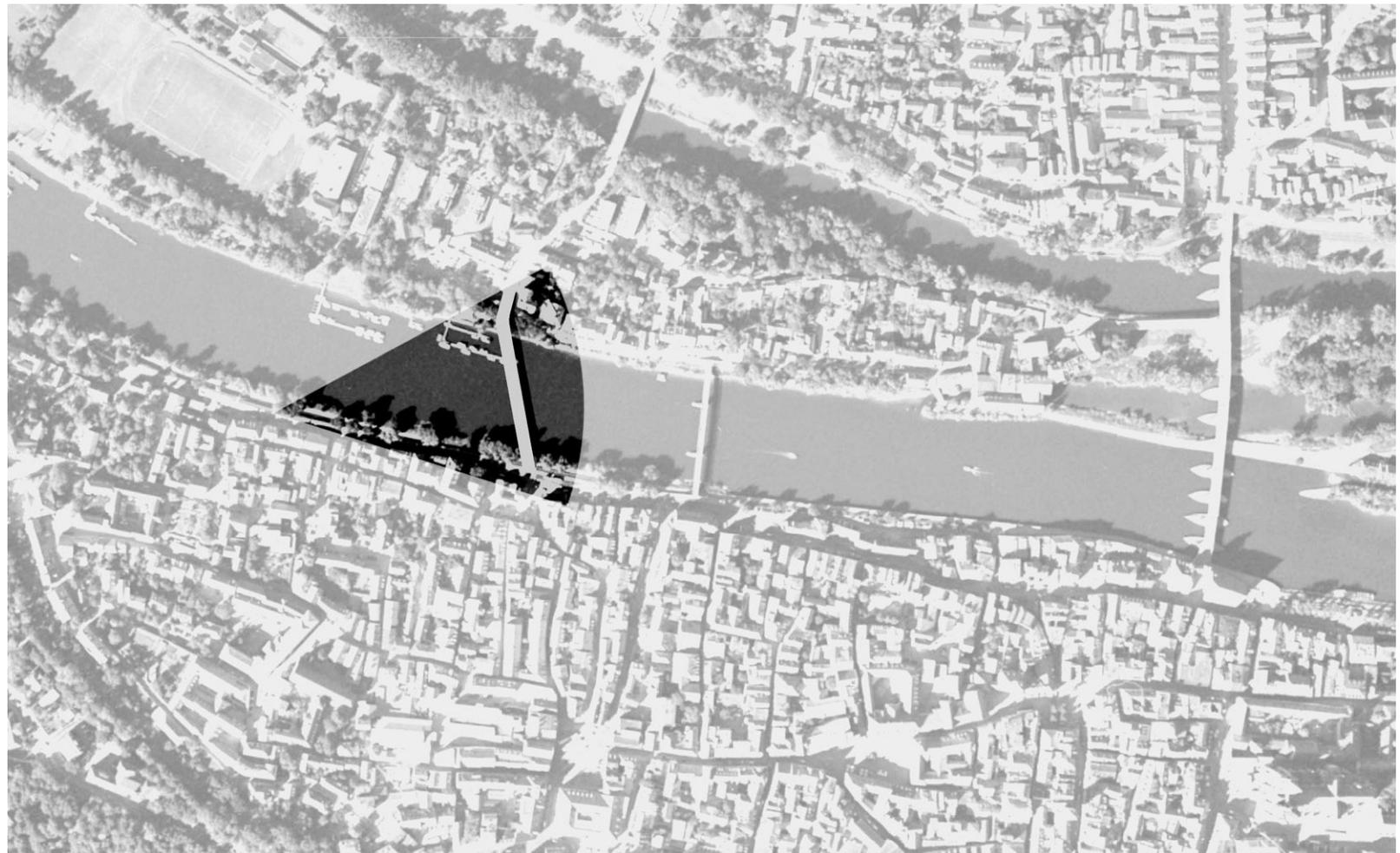
209 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Nordost

Brennweite

35 mm (digital)





WT07 Holzländerstraße Fotodokumentation Bestand



WT07 Holzländerstraße Bildmontage Sichtfeld / Eiserner Steg und Weststrasse



WT07 Holzländerstraße Bildmontage Sichtfeld / Westtrasse

WT08 Treidelpfad West

Betrachtungs-Standort

abgesenkte Betrachtungsposition,
auf der Ebene des Flussraums,
Blick entlang des südlichen Donau-
ufers, weites Sichtfeld mit jahres-
zeitlich bedingten Sichteinschrän-
kungen, kurze Betrachtungsdistanz
zum Objekt

topographische Position

X 45.06432

Y 54.31684

Z 330,80 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 332,40 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(337,00 m ü.NN)
- 6,20 m

Entfernung zum Objektstandort

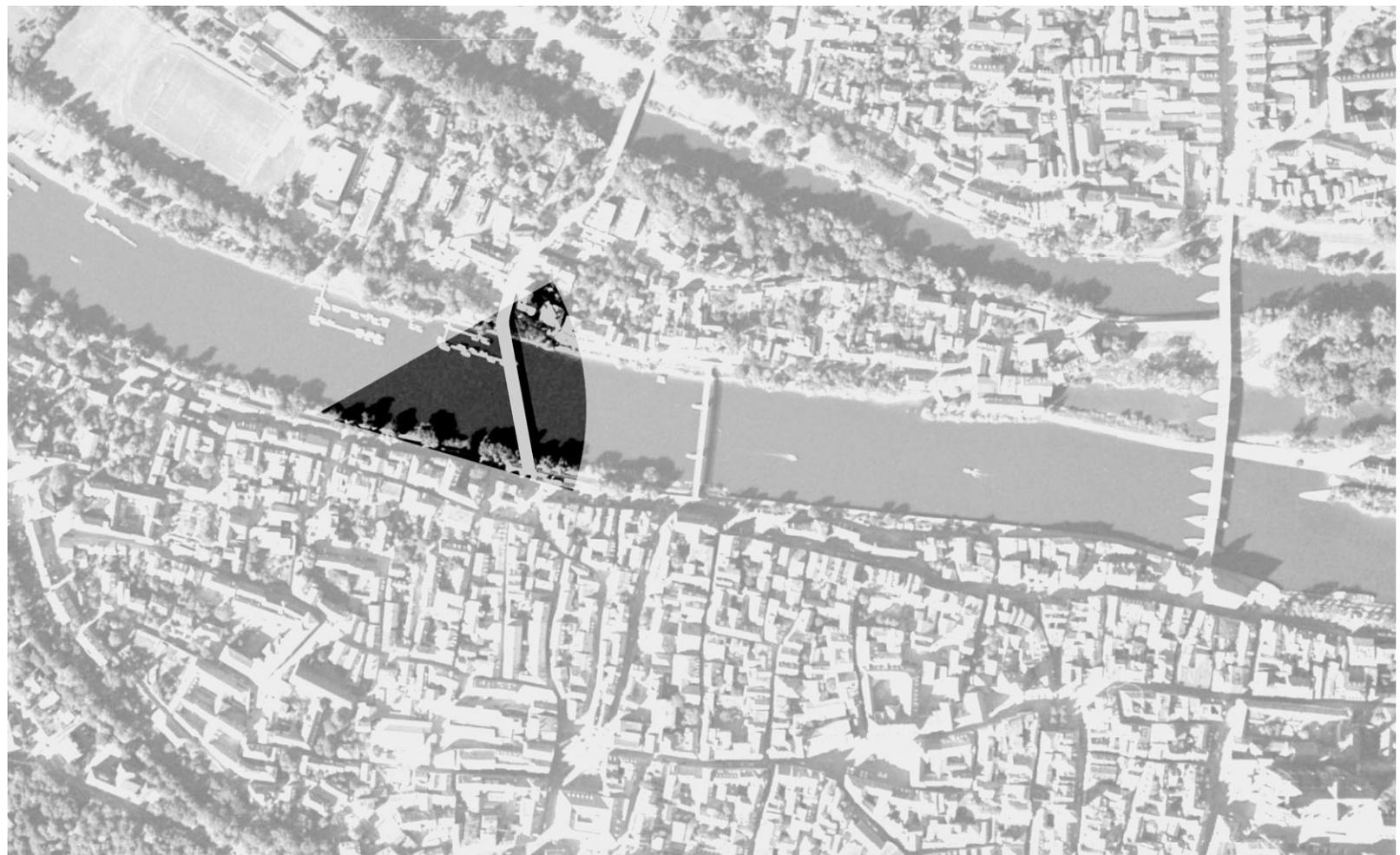
175 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Nordost

Brennweite

35 mm (digital)





WT08 Treidelpfad West Fotodokumentation Bestand



WT08 Treidelpfad West Bildmontage Sichtfeld / Eiserner Steg und Westtrasse



WT08 Treidelpfad West Bildmontage Sichtfeld / Westtrasse

WT09 Bootssteg RMWV

Betrachtungs-Standort

abgesenkte Betrachtungsposition, auf der Ebene des Flussraums, Blick entlang des nördlichen Donauufers, weites einseitig eingeschränktes Sichtfeld, mittlere Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.06234

Y 54.31869

Z 327,90 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 329,50 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(337,00 m ü.NN)

- 9,10 m

Entfernung zum Objektstandort

407 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Nordost

Brennweite

35 mm (digital)





WT09 Bootssteg RMWV Fotodokumentation Bestand



WT09 Bootssteg RMWV Bildmontage Sichtfeld / Eiserner Steg und Westtrasse

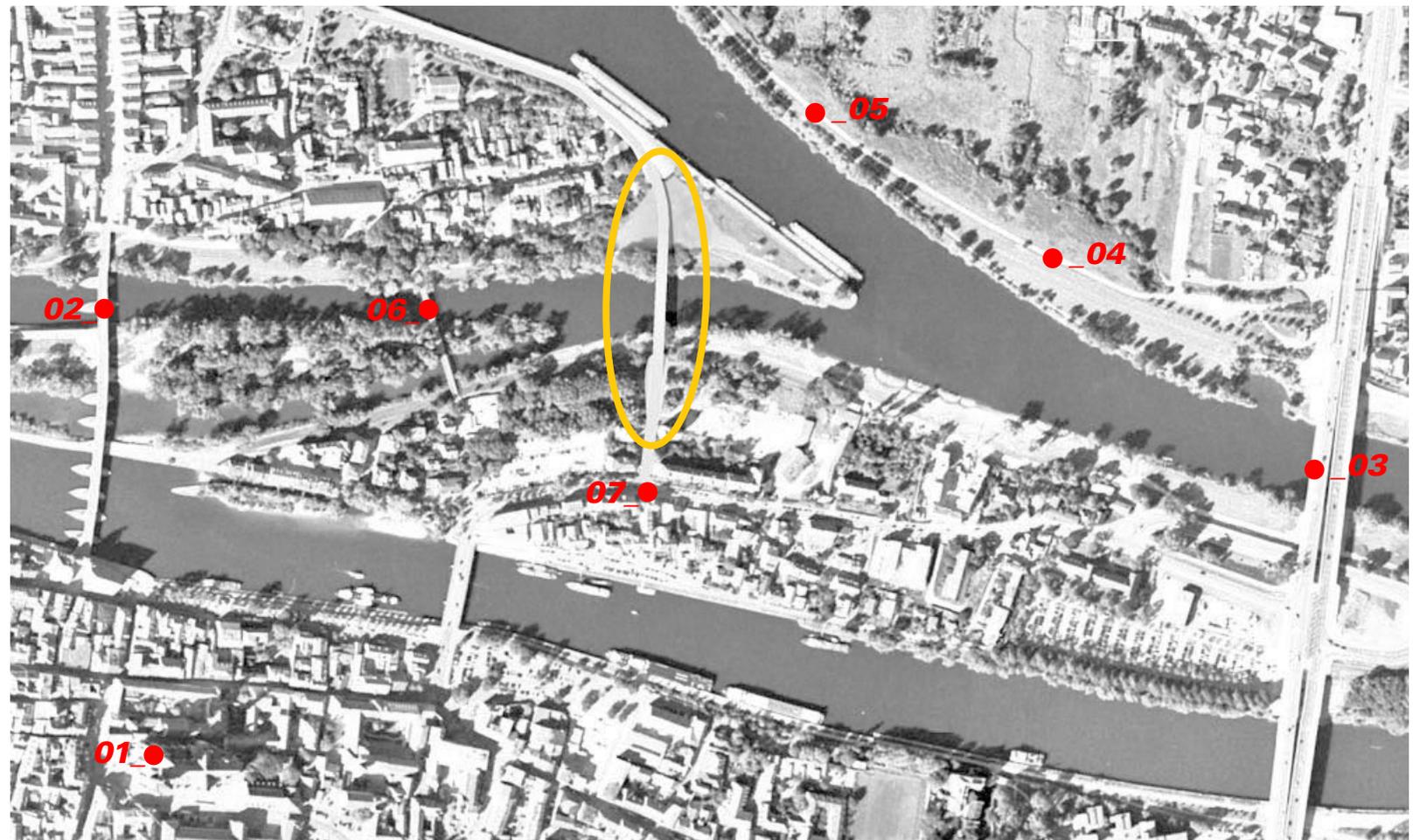


WT09 Bootssteg RMWV Bildmontage Sichtfeld / Westtrasse



WT09 Bootssteg RMWV Bildmontage Sichtfeld / Nachtansicht Eiserner Steg und Westtrasse

5.3 Sichtfeldanalyse Osttrasse



_Abb. rechts:
 rot_01 bis_07:
 Übersicht der ausgewählten Betrachtungsstandorte
 zum WVG 'ÖPNV-Ersatztrassen' in Regensburg
 Betrachtung Osttrasse:
 _ot01 _Dom Nordturm
 _ot02 _Steinerne Brücke / Nord
 _ot03 _Nibelungenbrücke
 _ot04 _Damm Regen-Nord / Ost
 _ot05 _Damm Regen-Nord / Nord
 _ot06 _Grieser Steg
 _ot07 _Maffeistraße

gelb:
 _Standortbereich Osttrasse

_Quellen:
 _Daten- und Kartengrundlagen:
 STADT REGENSBURG, Planungs- und Baureferat,
 Amt für Stadtentwicklung, Abteilung Vermessung
 und Kartographie

_Graphik:
 terra.nova und EISENLAUER VOITH, München

OT01 Dom Nordturm

Betrachtungs-Standort

deutlich erhöhte Betrachtungsposition, weites Sichtfeld mit gesamtstädtischem Überblick und herausragender Fernsichtqualität, mittlere Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.07269

Y 54.31369

Z 406,60 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 408,20 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(336,70 m ü.NN)

+ 69,90 m

Entfernung zum Objektstandort

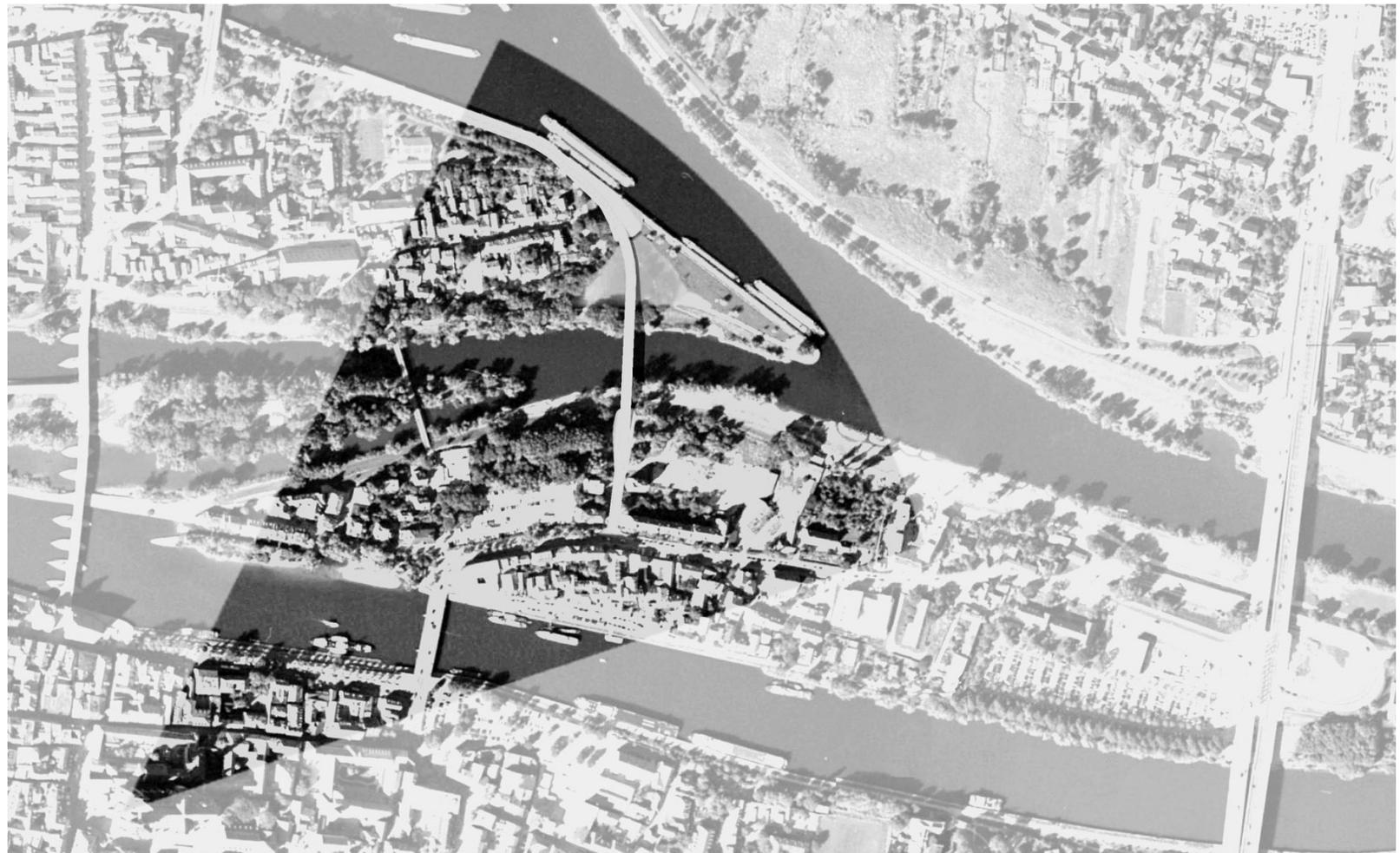
639 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Nordost

Brennweite

50 mm (digital)





OT01 Dom Nordturm Fotodokumentation Bestand



OT01 Dom Nordturm Bildmontage Sichtfeld

OT02 Steinerne Brücke

Betrachtungs-Standort

leicht erhöhte Betrachtungsposition im Donauroam, weites uneingeschränktes Sichtfeld, mittlere Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.07222

Y 54.31781

Z 337,40 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 339,00 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(336,70 m ü.NN)

+ 0,70 m

Entfernung zum Objektstandort

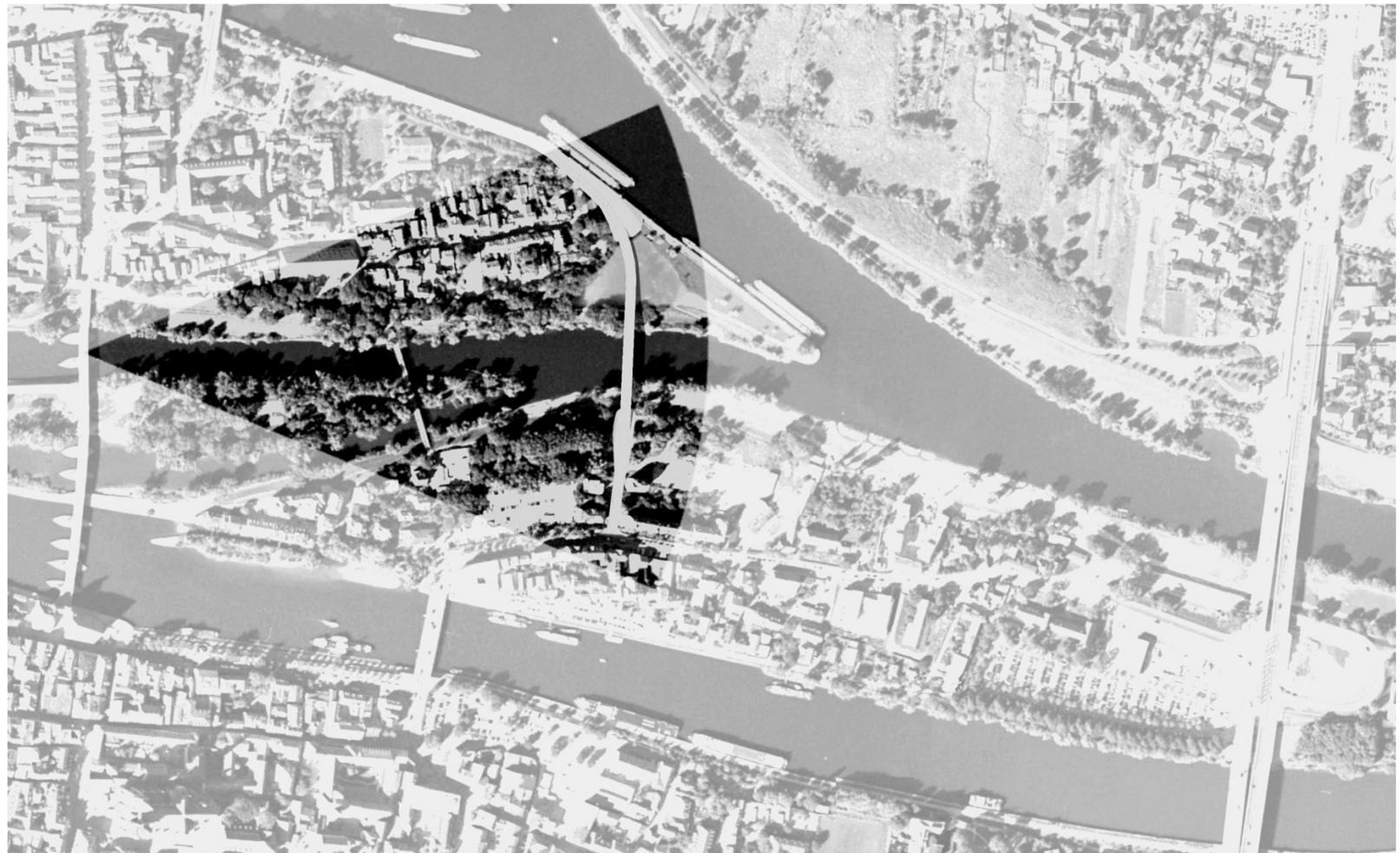
526 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Ost

Brennweite

50 mm (digital)





OT02 Steinerne Brücke Fotodokumentation Sichtfeld



OT02 Steinerne Brücke Bildmontage Sichtfeld

OT03 Nibelungenbrücke

Betrachtungs-Standort

leicht erhöhte Betrachtungsposition im Donauroam, weites uneingeschränktes Sichtfeld, mittlere Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.08378

Y 54.31660

Z 332,00 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 333,30 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(336,70 m ü.NN)

- 4,70 m

Entfernung zum Objektstandort

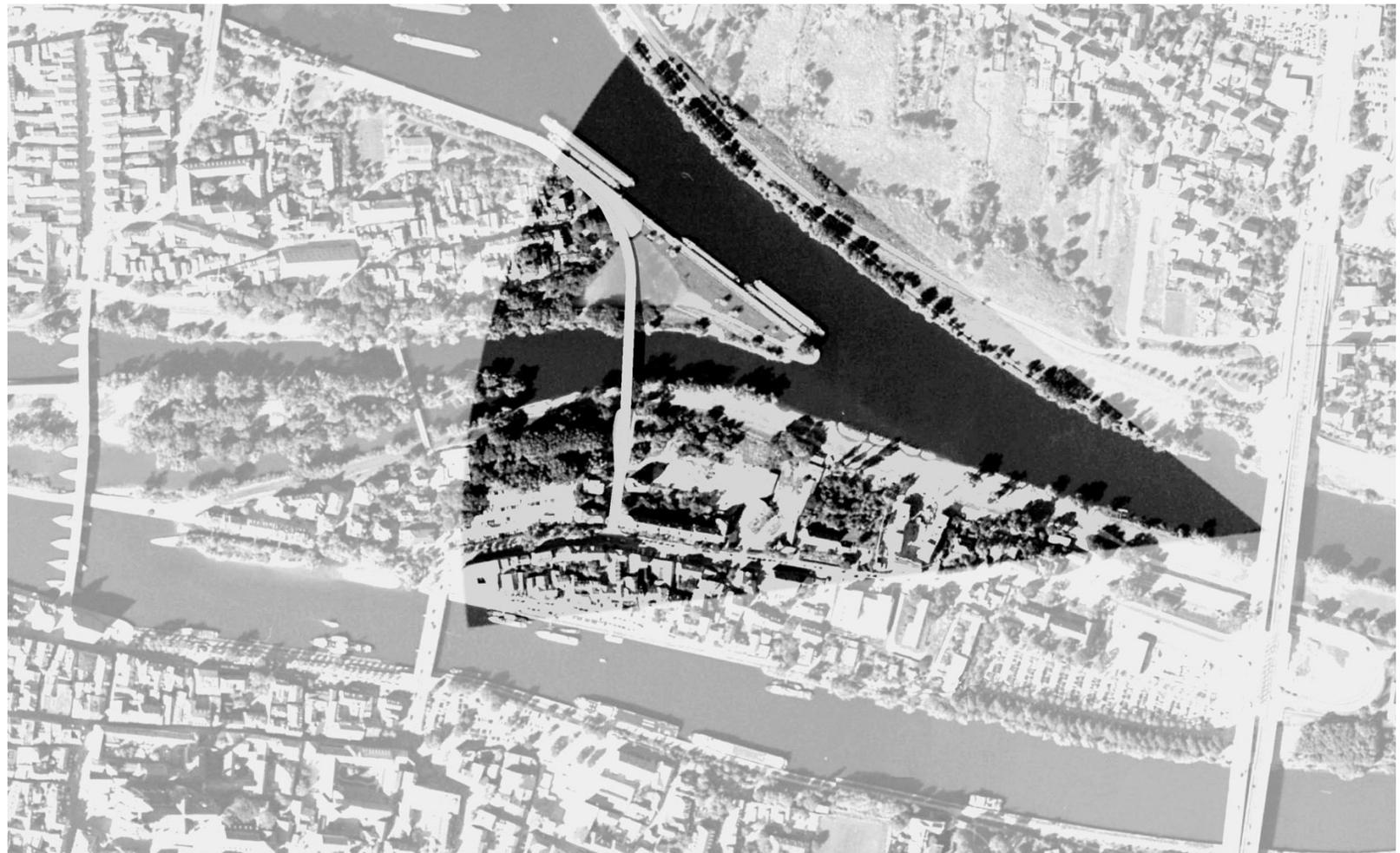
644 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Nordwest

Brennweite

50 mm (digital)





OT03 Nibelungenbrücke Fotodokumentation Bestand



OT03 Nibelungenbrücke Bildmontage Sichtfeld

OT04 Damm Regen-Nordufer / Ost

Betrachtungs-Standort

leicht erhöhte Betrachtungsposition
im nördlichen Dammbereich des
Regen, weites uneingeschränktes
Sichtfeld, kurze Betrachtungsdi-
stanz zum Objekt

topographische Position

X 45.08124

Y 54.31844

Z 334,60 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 336,20 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(336,70 m ü.NN)

- 2,10 m

Entfernung zum Objektstandort

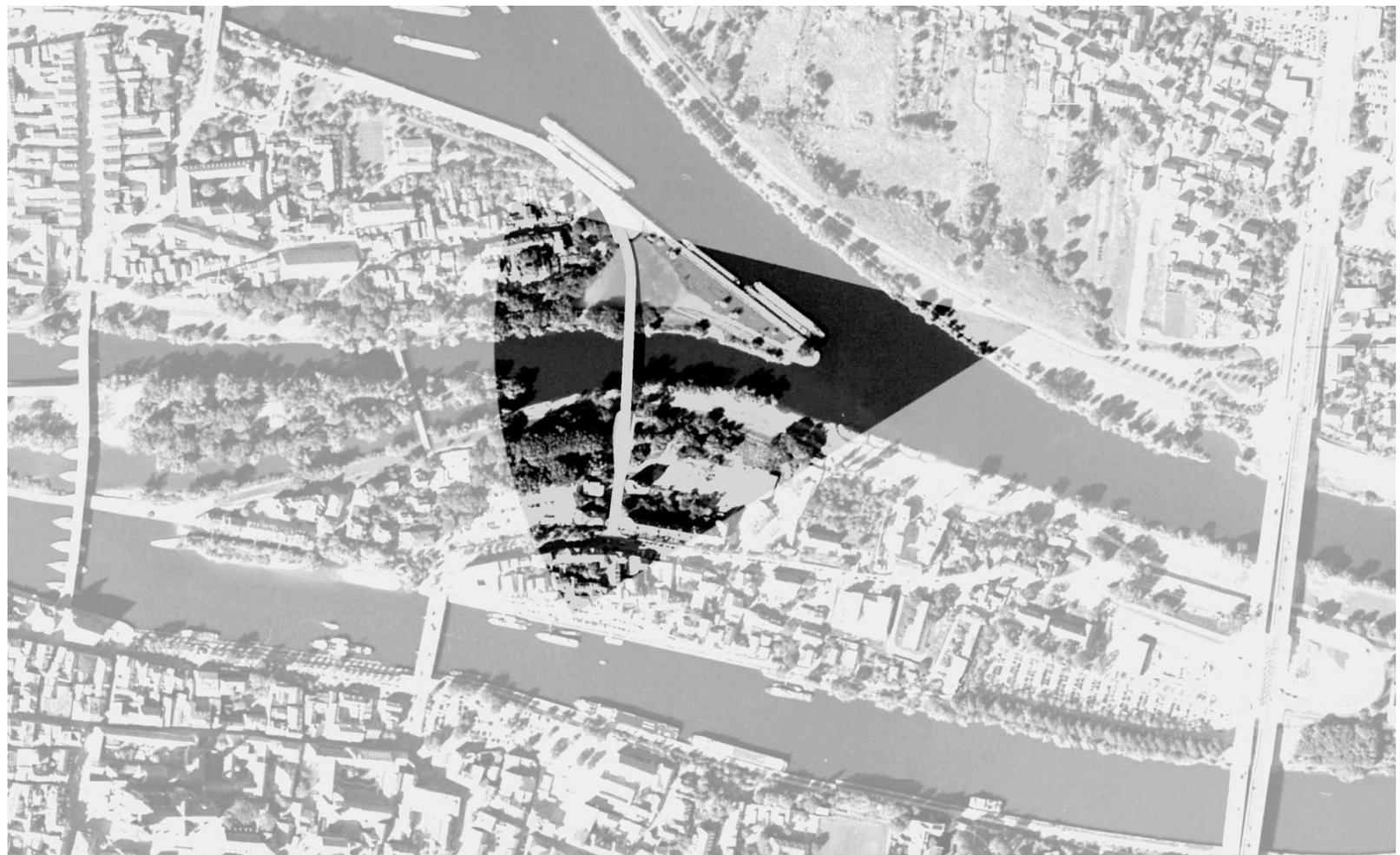
380 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

West

Brennweite

35 mm (digital)





OT04 Damm Regen-Nordufer / Ost Fotodokumentation Bestand



OT04 Damm Regen-Nordufer / Ost Bildmontage Sichtfeld

OT05 Damm Regen-Nordufer / Nord

Betrachtungs-Standort

leicht erhöhte Betrachtungsposition
im nördlichen Dammbereich des
Regen, weites uneingeschränktes
Sichtfeld, kurze Betrachtungsdi-
stanz zum Objekt

topographische Position

X 45.07893

Y 54.31983

Z 334,60 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 336,20 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(336,70 m ü.NN)

- 2,10 m

Entfernung zum Objektstandort

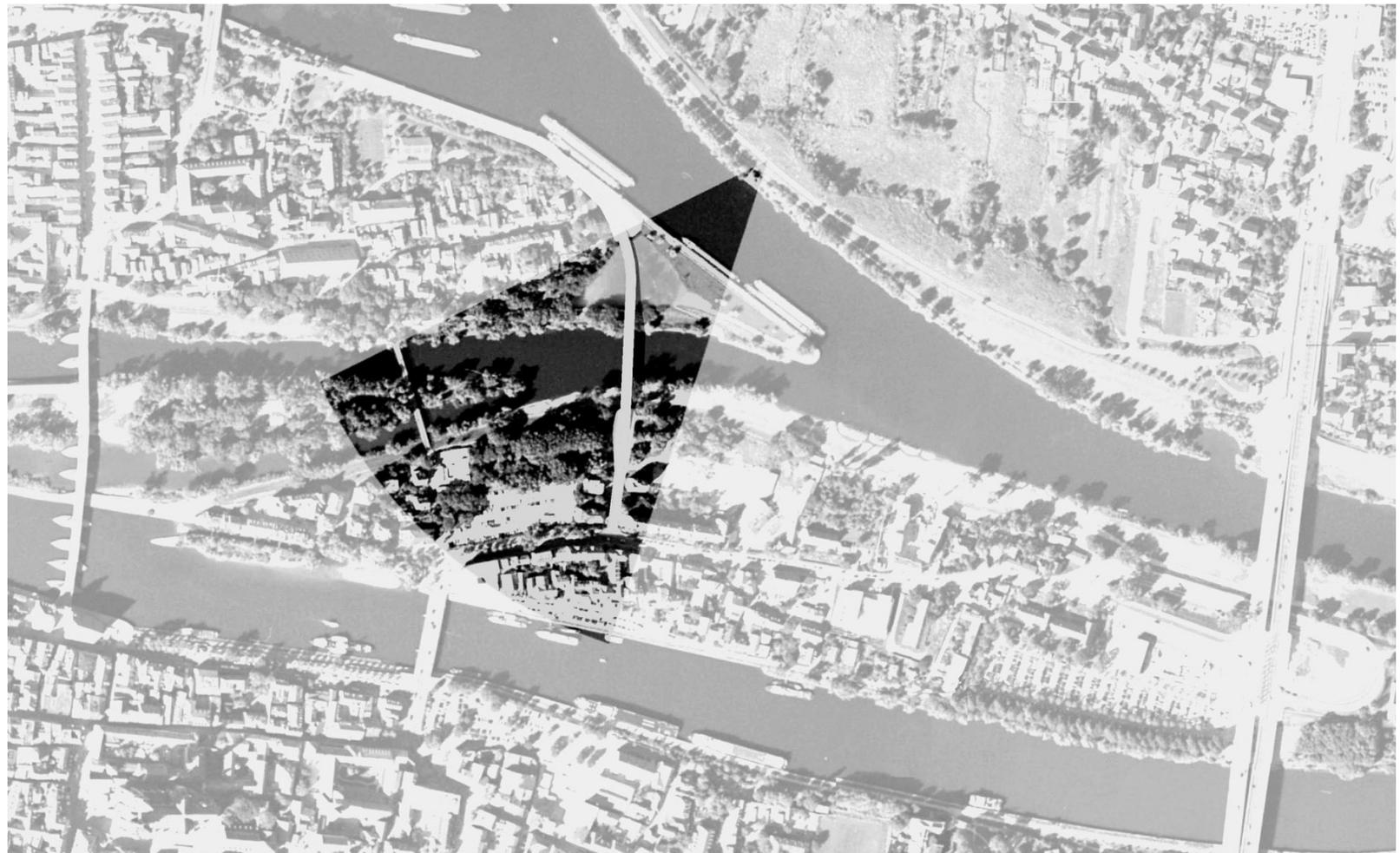
238 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Südwest

Brennweite

35 mm (digital)





OT05 Damm Regen-Nordufer / Nord Fotodokumentation Bestand



OT05 Damm Regen-Nordufer / Nord Bildmontage Sichtfeld

OT06 Grieser Steg

Betrachtungs-Standort

Betrachtungsposition auf der Ebene des Stadtraums über dem nördlichen Donauarm, schmales seitlich durch Pflanzbestand stark eingeschränktes Sichtfeld, kurze Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.07526

Y 54.31792

Z 332,00 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 333,60 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(336,70 m ü.NN)

- 4,70 m

Entfernung zum Objektstandort

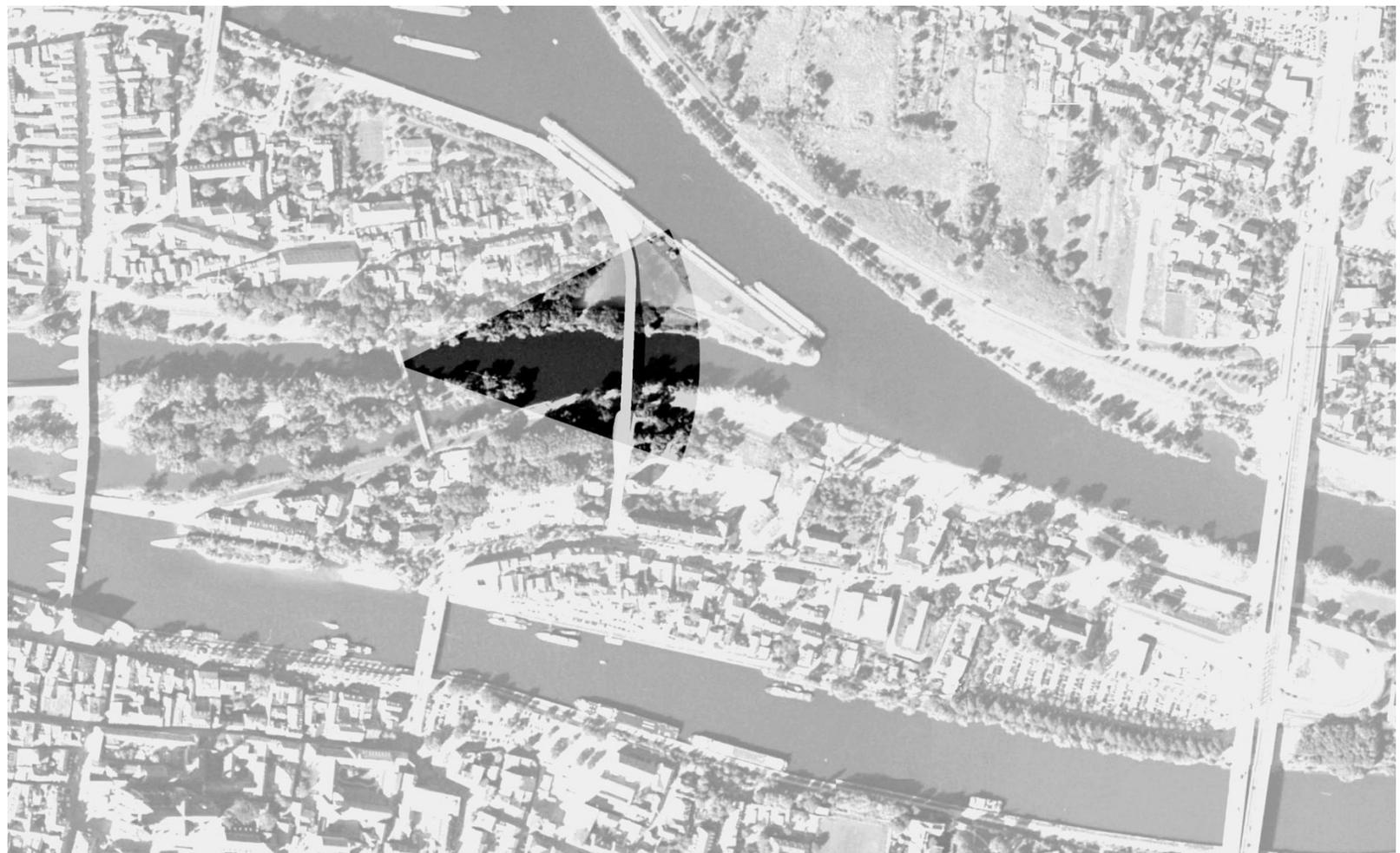
221 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Ost

Brennweite

35 mm (digital)





OT06 Grieser Steg Fotodokumentation Bestand



OT06 Grieser Steg Bildmontage Sichtfeld

OT07 Maffeistraße

Betrachtungs-Standort

Betrachtungsposition auf der Ebene des Stadtraums, schmales seitlich durch Bebauungsstrukturen stark eingeschränktes Sichtfeld, kurze Betrachtungsdistanz zum Objekt

topographische Position

X 45.07727

Y 54.31611

Z 333,80 m ü.NN (Fußpunkt)

ZK 335,40 m ü.NN (Kamerapunkt)

Höhendifferenz

Fußpunkt Betrachtungsstandort -
Scheitelpunkt Brückentrasse
(336,70 m ü.NN)

- 2,90 m

Entfernung zum Objektstandort

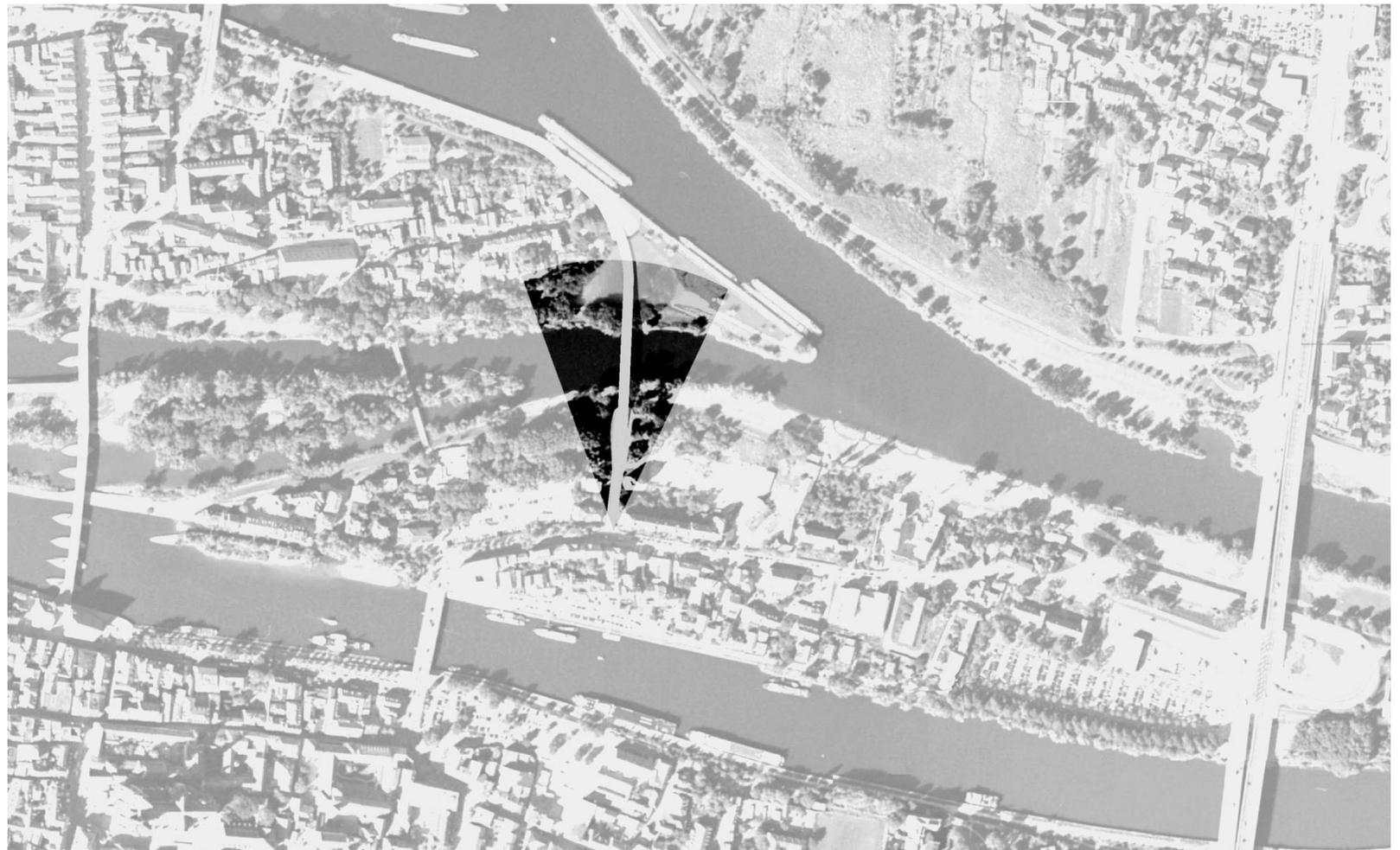
183 m (Brückenmitte)

Blickrichtung

Nord

Brennweite

35 mm (digital)





OT07 Maffeistraße Fotodokumentation Bestand



07 Maffeistraße Bildmontage Sichtfeld

5.4 Bewertungen

Westtrasse

Um die Wirkung der Westtrasse im Stadtbild sowie mögliche Einflüsse auf Baudenkmäler und geschützte Ensembles des Regensburger Weltkulturerbes zu erfassen, wurden für die Planungsvariante Westtrasse zwei Entwicklungsszenarien untersucht (siehe Einleitung), die entweder den Erhalt oder den Abbruch des Eisernen Stegs enthalten.

Bauliches Erbe und historische Stadtlandschaft

Die Simulationen zur visuellen Wirkung der beiden Szenarien im Regensburger Stadtbild belegen, dass aufgrund der geringen Höhenlage und der niedrigen Bauhöhe einer neuen Donaubrücke im Planungskorridor der Westtrasse keine maßgeblichen visuellen Auswirkungen auf die Stadtsilhouette oder das Erscheinungsbild des Ensembles und wichtiger, einzelner Baudenkmäler im Kernbereich des Welterbeareals entstehen werden. Die Sichtbarkeit der neuen Brücke ist nur sehr eingeschränkt gegeben und entsteht vorwiegend in Blickpositionen im Umfeld des Donauraums. Eine direkte Auswirkung auf die gestaltprägenden Elemente des Stadtzentrums südlich der Donau, die den 'außergewöhnlichen universellen Wert' des Welterbes essenziell bestimmen, ist daher trotz der Lage der Westtrasse im Kernbereich des Welterbeareals nicht festzustellen. Visuelle Berührungspunkte der Westtrasse mit dem städtischen Erscheinungsbild ergeben sich nahezu ausschließlich an den Uferbereichen der Donau. Dort entstehen in diversen Blickperspektiven im Fluss- und Landschaftsraum Überlagerungen mit dem baulichen Ensemble der Altstadt, die sich aufgrund der geringen Höhe des Objekts jedoch nur in den unteren Gebäudezonen einstellen. Sie treten dadurch nicht als maßgebliche Störungen der wertvollen historischen Bausubstanz in Erscheinung und entwickeln nur ein sehr geringes Wirkungspotenzial in Bezug auf die Inte-

grität und Authentizität der baulichen und räumlichen Substanz des Welt-erbes.

'Westtrasse mit Erhalt des Eisernen Stegs'

Dieses Entwicklungsszenario bedingt eine doppelte Donauquerung zwischen der Altstadt und dem Oberen Wöhrd. Dadurch entsteht eine neue bauliche Präsenz im zentrumsnahen Landschaftsraum, welche diverse Veränderungen gewohnter Blickbeziehungen zwischen den nördlichen und südlichen Uferzonen nach sich zieht. Bei größeren Betrachtungsdistancen erscheint jeweils eines der beiden Objekte deutlich im Hintergrund, oder wird durch das Objekt im Vordergrund zu großen Teilen verdeckt, ohne einen markanten Eindruck im Stadtbild zu hinterlassen. An Betrachtungsstandorten im Osten der Objekte, wie dem Blick von der Steinernen Brücke, ist die Westtrasse kaum zu erkennen. In Blickfeldern im Westen hingegen tritt sie sehr deutlich und situationsprägend im Vordergrund des Stadtbilds in Erscheinung, während der Eiserne Steg, meist mit geringer Wirkung, im Hintergrund erkennbar ist. Potenzielle Beeinträchtigungen der Wirkung des 'Baudenkmal Eiserne Steg' sind als vernachlässigbar einzustufen, da der Eiserne Steg weder konstruktive noch gestalterische Qualitäten vorzuweisen hat, die eine Bereicherung der baulichen Substanz des Ensembles des Weltkulturerbes darstellen würden und deren Wirkung im Stadtbild beeinträchtigt werden könnte. Deutliche Auswirkungen auf die Wahrnehmung des Stadtraums sind hingegen im Nahbereich der beiden Objekte zu erkennen. Zudem wirkt eine zentrumsnahe Donauquerung zwischen der Holzlande und dem Oberen Wöhrd mit zwei Brücken vor allem bei geringen Betrachtungsdistancen überrepräsentiert. Die Blicksituation, die im Bereich des Weinmarkts untersucht wurde, veranschaulicht dieses Phänomen. Hier treten beide Ob-

jekte dominant im Stadtbild in Erscheinung, wodurch neben der Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen zusätzlich visuelle Wechselwirkungen zwischen dem alten und dem neuen Objekt entstehen die auch als Konkurrenzphänomene wahrnehmbar sind.

Archäologie / historischer und topographischer Kontext

Konkrete bauliche Berührungspunkte entstehen am Ort der südlichen Zufahrtsrampe und des Widerlagers der Westtrasse an der ehemaligen Holzlande. Im Bereich des zentrumsnahen Südufers ist dies der einzige geeignete Ort, um einen neuen Brückenschlag zum Oberen Wöhrd im Kernbereich des Welterbeareal in den Stadtraum zu integrieren, ohne in den baulichen und strukturellen Zusammenhang des Stadtquartiers einzugreifen. Vergleichbares gilt auch für die nördliche Einbindung der Brückenauffahrt am Schopperplatz.

Aufgrund der geplanten Rampenführung entlang des südlichen Donauufers werden sich jedoch deutliche Veränderungen der räumlichen Situation im Bereich Holzlandestraße und Brunngleite ergeben, die zudem Eingriffe im vermuteten Verlaufsbereich der abgetragenen Stadtmauer erfordern. Bauliche Maßnahmen werden jedoch ausschließlich auf den Uferbereich konzentriert, weshalb der Quartiersgrundriss der angrenzenden ehemaligen Westnerwacht unverändert bleibt. Da die über ein Länge von ca. 60 m ansteigende Höhenentwicklung der südlichen Rampe am höchsten Punkt (Widerlager) die Dimension eines Wohngeschosses nicht übersteigt, entstehen keine voluminösen und maßstäblich unverhältnismäßigen Veränderungen im Höhenprofil des Stadtraums.

Neue bauliche Setzungen sind insbesondere an diesem Ort, dem Bestandteil des eingetragenen Bodendenkmals des Altstadtbereichs, im Zusammenhang mit der historischen Entwicklung zu bewerten. Dieser

zentrumsnahe Donauraum war bereits in seiner frühen Entwicklungsgeschichte ein 'gebauter und urbaner Raum', der sich sehr deutlich vom Charakter eines Landschaftsraums unterschied. Erforderliche Eingriffe in den Baugrund sind daher von archäologischem Belang und auf dieser Ebene abzuklären und zu bewerten. Da im Bereich der südlichen Zufahrtsrampe und des dort erforderlichen Widerlagers der Westtrasse bereits vor Jahrzehnten, in der Flucht der historischen Stadtmauer, auf Fundamentebene, ein Hauptsammelkanal eingebracht wurde, ist nach Einschätzung des Amts für Archiv und Denkmalpflege der Stadt Regensburg damit zu rechnen, ..." dass diese wohl in Teilen zerstört sein dürfte" *. Eine abschließende Klarheit kann nur durch archäologisch begleitete Sondagen erlangt werden. Eine Beurteilung der Möglichkeiten von baulichen Eingriffen hat sich an den Ergebnissen solcher Sondierungen zu orientieren.

Immaterielles Erbe und Alleinstellungsmerkmal Steinernen Brücke

Die Westtrasse würde westlich des Eisernen Stegs verlaufen, in einer größeren Distanz zur 'Steinernen Brücke', als der Eiserne Steg. Zudem würde der Eiserne Steg die Westtrasse in Sichtfeldern von der Steinernen Brücke größtenteils verdecken. Das Einflusspotenzial der Westtrasse auf den Wirkungsraum der Steinernen Brücke ist demzufolge als sehr gering einzustufen. Es ist daher festzustellen, dass die Wirkung der Steinernen Brücke als bedeutendes identitätsstiftendes Attribut des OUV durch die physische Präsenz einer neuen Westtrasse im Regensburger Stadtbild nicht in einem größeren Maße visuell beeinträchtigt werden kann, als dies bereits in der bestehenden Situation durch den Eisernen Steg gegeben ist. Das Alleinstellungsmerkmal der Steinernen Brücke würde dadurch nachweislich nicht in Mitleidenschaft gezogen. Zudem würde sich eine neue zeitgenössische Brücke auch deutlich von der Konstruktion der

*Quelle Zitat:
WEV Gutachten ÖPNV-Ersatzbrücken, Ergänzende Informationen zu Bodendenkmälern', STADT REGENSBURG, Amt für Archiv und Denkmalpflege, Abteilung Denkmalpflege, 2012

Steinernen Brücke unterscheiden, weshalb sich hinsichtlich eines gestalterischen und materiellen Ausdrucks keine Konkurrenzphänomene zwischen den beiden Brücken ergeben würden. Die Steinernen Brücke wäre auch nach einer Errichtung der Westtrasse das einzige Brückenbauwerk im Regensburger Stadtzentrum, das als gemauerte Bogenkonstruktion ausgeführt ist und als zusammenhängendes Bauwerk über beide Donauarme und den dazwischenliegenden Inselbereich führt.

Auf der Ebene der Bedeutung des herausragenden und neben dem Dom wichtigsten Regensburger Baudenkmals Steinernen Brücke ist zu vermerken, dass das heute auf die Verkehrsfunktion reduzierte ehemals multifunktionale Bauwerk (Verkehrsweg, Grenzbauwerk, Mühlenstandort, Hinrichtungsstätte, Sammel- und Einzugsstätte etc.) selbst in der ihr noch verbliebenen Funktion infolge der 'dauerhaften Sperrung' für jeglichen motorisierten Verkehr maßgeblich eingeschränkt ist. Sie ist damit nicht länger ein wesentlicher Bestandteil des überregionalen Wegenetzes für Handel und Verkehr und hat dadurch ihre zentrale Stellung und Bedeutung als wichtigstes verkehrstechnisches Infrastrukturelement im Regensburger Stadtraum verloren. Ihre funktionale Bedeutung kann daher durch eine neue ÖPNV-Brücke nicht weiter reduziert werden.

Ebenso bleibt die essenzielle, historische und kulturelle Bedeutung der Steinernen Brücke (via triumphalis etc.) durch eine neue Ersatztrasse gänzlich unberührt, da eine neue Brücke an einem anderen, entfernten Ort die lokal gebundene, immaterielle historische Bedeutungsebene der Steinernen Brücke nicht erreichen kann und dadurch nicht in der Lage ist, ihr Alleinstellungsmerkmal zu tangieren oder in Frage zu stellen.

Im Rahmen einer abschließenden Bewertung der Auswirkungen einer neuen ÖPNV-Brücke im Korridor der Westtrasse auf das historische Bedeutungsspektrum der Steinernen Brücke ist als wesentlicher Aspekt

noch zu ergänzen, dass diese Planungsvariante auch das Potenzial besitzt, einen wirkungsvollen Beitrag zu einer dauerhaften Sicherung der baulichen und konstruktiven Integrität des Denkmals und der Authentizität des Ensembles zu leisten.

'Westtrasse mit Beseitigung des Eisernen Stegs'

Die Westtrasse war bislang als Ersatztrasse mit Doppelfunktion konzipiert. Mit ihrer Realisierung sollte neben der angestrebten Behebung der Versorgungsnachteile im ÖPNV-Netz auch der Eiserne Steg ersetzt werden. Den Visualisierungen zur Wirkung der Westtrasse ohne den Eisernen Steg ist zu entnehmen, dass infolge der Präsenz der neuen Brücke im Stadtbild des zentrumsnahen Donaaraums keine merkliche visuelle Mehrbelastung im Vergleich zur bestehenden Situation entstehen würde, da die Abbildung ihrer baulichen Dimensionen denen des Eisernen Stegs entspricht. Die zu erwartenden Auswirkungen der Westtrasse auf die Authentizität und die Integrität des Orts entsprechen daher grundsätzlich den Ergebnissen des Entwicklungsszenarios 'Westtrasse mit Erhalt des Eisernen Stegs'.

Der Donaauraum wird unmittelbar östlich des geplanten Verlaufs der Westtrasse, im Bereich zwischen der Holzlande und dem Oberen Wöhrd, seit nunmehr über einhundert Jahren mit einer Brücke überquert. Da der breitere Zuschnitt einer neuen Westtrasse, der im dargestellten Testentwurf ca. 11,00 m beträgt, in den horizontalen Ansichten des Objekts aus Blickpositionen im Donaauraum kaum erkennbar wäre, ist der Aspekt der Präsenz der Westtrasse im Donaauraum mit der Wirkung des bestehenden Eisernen Stegs im Grundsatz vergleichbar.

Der seit ca. 60 Jahren in seiner heutigen Gestalt bestehende Eiserne Steg hat sich in das Regensburger Stadtbild eingepreßt. Mit seiner spezi-

fischen Ausprägung ist er trotz seiner geringen Gestaltqualität ein bauliches Zeitdokument der unmittelbaren Nachkriegszeit, das im Kernbereich des Welterbeareals liegt und seit 2011 den Status eines eingetragenen Baudenkmals besitzt. Im Zusammenhang mit der Option 'Ersatztrasse West' ist daher auch abzuwägen, welches Erneuerungspotenzial für das Stadtbild und die Erschließungsqualität des Stadtzentrums in dieser Konzeption enthalten ist. Da der Eiserne Steg als Fußgängersteg konzipiert wurde, der in seiner Ausführung weder für Personen mit eingeschränkter Mobilität noch für den Radverkehr tauglich ist, bleibt sein Beitrag zur Erschließung des Stadtraums auf die Funktion der Fußwegverbindung beschränkt. Eine neue Westtrasse würde hingegen neben der ÖPNV-Verbindung auch eine barrierefreie Fuß- und Radwegverbindung beinhalten und damit einen maßgeblichen Anteil zur Erschließungsqualität des Stadtzentrums sowie zur Lebensfähigkeit des Stadtraums beitragen.

Eine Bewertung dieses Entwicklungsszenarios hat neben möglichen Beeinträchtigungen auch positive Veränderungen zu berücksichtigen. Dazu zählt aus stadtplanerischer Sicht die Option, durch den Abbruch des Eisernen Stegs die bestehenden Einschränkungen der Sichtbeziehungen zwischen der Badstraße und der Altstadt zu beseitigen und den freien Blick auf beide Uferbereiche wieder herzustellen. Ergänzend dazu könnte für den Bereich 'Badstraße', die ihren ehemals ausgeprägten Charakter als Uferpromenade inzwischen verloren hat, eine umfassende frei- und stadträumliche Aufwertung eingeleitet werden (*siehe auch S.35 'Städte am Wasser, Carl Lembke 1952*). Ferner bietet eine Ersatztrasse West die Chance, durch ein gestalterisch anspruchsvolles neues Brückenobjekt ein konkretes Potenzial zur Erneuerung und Aufwertung des Stadtbilds in Zentrumsnähe zu nutzen, das einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Stabilisierung des historischen Stadtraums leisten kann.

Osttrasse

Der beabsichtigte Standort der Osttrasse befindet sich in großer räumlicher Distanz zur Regensburger Altstadt und dem baulichen Kern des Weltkulturerbes. Dadurch werden trotz seiner Lage am Rande des kartierten Welterbeareals keine Einflüsse auf den Wirkungsraum des historischen Zentrums entstehen. Das lokale Umfeld des Trassenkorridors ist im Wesentlichen geprägt durch das landschaftsräumliche Umfeld im Einmündungsbereich des Regen in die Donau. Die Pflanzbestände auf dem 'Gries' und dem 'Unteren Wöhrd' haben einen maßgeblichen Einfluss auf die Sichtbarkeit des Objekts, das in nahezu allen Perspektiven, auch bei relativ geringen Betrachtungsdistanzen, zu großen Teilen durch Bäume verdeckt wird. Ein möglicher Beitrag der Osttrasse zu einer gestaltprägenden Veränderung des Regensburger Stadtbilds würde daher sehr zurückhaltend ausfallen.

Eine beachtenswerte Wirkung der neuen Trasse entsteht daher vorwiegend in ihrem näheren Umfeld, beispielsweise in Blicksituationen, die sich in Fließrichtung der beiden Flussarme zwischen den Teilbereichen 'Gries' und 'Unterer Wöhrd' einstellen. Hier tritt die Brücke in einem markanten, landschaftsräumlichen Kontext in Erscheinung und erzeugt einen deutlich erkennbaren physischen und visuellen Kontrast zu ihrer Umgebung. Dieses Erscheinungsbild ist vor dem Hintergrund der Entwicklungsgeschichte des Ortes jedoch als situative, labile Momentaufnahme einzustufen, denn die Osttrasse führt über einen sehr jungen Ort, dessen historische Entwicklung über lange Zeiträume durch instabile Ausformungen des Terrains geprägt war. Erst mit dem Ausbau der Donauschiffahrt gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts erhielten der 'Grieser Spitz' und das Ufer am Regen durch befestigte Uferkanten ihre aktuelle Gestalt, weshalb am konkreten Ort der Trasse keine historisch wertvolle Substanz vorhanden ist.

Dennoch ist trotz der peripheren Lage der Osttrasse eine physische Nähe zu markanten Baudenkmalern in 'Stadtamhof' gegeben, jedoch ohne eine wirkungsvolle visuelle Beziehung zu diesen Objekten herzustellen. Eine maßgebliche Beeinträchtigung der Wirkung des Weltkulturerbes ist daher nicht festzustellen.

Zusammenfassung

Die vorliegende Studie widmet sich der zentralen Fragestellung, ob der 'außergewöhnliche universelle Wert' (AUW / engl. OUV) der Welterbestätte 'Regensburg mit Stadtamhof' durch das Errichten einer ÖPNV-Ersatztrasse, zu der zwei alternative Konzepte und zwei Standortoptionen vorliegen, maßgeblich herabgesetzt oder dauerhaft beschädigt wird. Der Fokus liegt dabei auf der Untersuchung möglicher visueller Auswirkungen der Trassenoptionen auf das Erscheinungsbild des Weltkulturerbes. Beide Trassenvarianten verfügen aufgrund ihrer jeweils spezifischen Lagen im städtischen Kontext über sehr unterschiedliche Wirkungsmechanismen in Bezug auf das Erscheinungsbild des Welterbes. Die Westtrasse besitzt durch ihre Nähe zum historischen Zentrum grundsätzlich ein höheres Einfluss- und Beeinträchtigungspotenzial gegenüber den zentralen Bestimmungsfaktoren des Weltkulturerbes als die Osttrasse. Anhand der stadträumlichen Simulationen ist jedoch zu erkennen, dass keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Wirkung von Baudenkmalern und Ensembles infolge einer Realisierung der Westtrasse in deren Umfeld zu erwarten sind. Bei der Bewertung ihrer möglichen Auswirkungen auf die Authentizität und Integrität des schützenswerten Guts und seinen außergewöhnlichen universellen Wert ist zu zudem zu beachten, dass das Donauufer im Bereich des südlichen Anschlusses der Trassenlage West im Mittelalter ein äußerst robuster Verkehrs- und Wirtschaftsraum war, ein gebauter urbaner Raum. Die Donau war ein bedeutender Verkehrsweg und die entlang des Südufers der Donau angelegten Holz- und Weinländen waren Orte des Güterumschlags, die Anlieferungszone der Stadt. Mit seiner Lage im Norden, vor den Mauern der Stadt, diente dieser Stadtbereich vorwiegend funktionalen Bedürfnissen und besaß keinen repräsentativen Charakter.

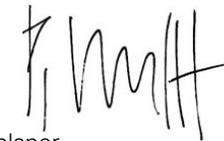
*Anmerkung:
siehe Seite 45:
_ENTWURF der 'Erklärung zum außergewöhnlichen universellen Wert der Altstadt von Regensburg mit Stadtamhof', 2010
dort Absatz:
_e) Schutz- und Verwaltungsplan,
_ii. Spezielle Zukunftserwartungen

Für den Standortbereich der Osttrasse ist keine vergleichbare Bedeutung innerhalb des mittelalterlichen Stadtgefüges bekannt. Er befindet sich zudem in einer Randposition zu Stadtamhof und insbesondere zum baulichen Ensemble der Regensburger Altstadt. Aufgrund der bestehenden räumlichen Distanzen und der eingeschränkten Sichtbarkeit der Osttrasse ist sie in Bezug auf das Erscheinungsbild der Stadt nahezu wirkungslos und damit ohne maßgeblichen Einfluss auf den außergewöhnlichen universellen Wert des Weltkulturerbes.

Da die ausführlichen Untersuchungen zu den visuellen Auswirkungen der beiden Trassenoptionen im Stadtbild, auch für die Westtrasse, das Ergebnis erbrachten, dass ihre Trassenführungen in der dargelegten Form keine massiven Störungen des Stadtbilds oder der Wirkung des Altstadtensembles entfalten und dadurch keine unverträglichen Beeinträchtigungen des außergewöhnlichen universellen Werts des Guts verursachen, werden beide Optionen als welterbeerträglich beurteilt. Sie werden zudem als Maßnahmen im nominierten Gebiet eingestuft, die geeignet erscheinen, die Lebensfähigkeit der Altstadt nachhaltig zu stärken. Sie entsprechen damit einem wichtigen Eckpunkt im Bemühen um den dauerhaften Erhalt des außergewöhnlichen universellen Werts der Welterbestätte Regensburg mit Stadtamhof.*

München, im März 2012

Dipl. Ing. Peter Wich,
Landschaftsarchitekt und Stadtplaner



Dipl. Ing. Peter Eisenlauer,
Architekt und Stadtplaner



A.1 Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege

**Regensburg, Freistaat Bayern, Bundesrepublik Deutschland:
Welterbestatus; ÖPNV-Ersatztrasse über die Donau
Welterbeverträglichkeitsgutachten terra nova und Eisenlauer Voith
vom Mai 2010, ergänzt im Februar 2012**

I. Vorbemerkung

1. Die dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege am 28.02.2012 vorgestellte „überarbeitete“ Fassung der Welterbeverträglichkeitsuntersuchung berücksichtigt in einem von drei Entwicklungsszenarien nunmehr auch die Westtrasse mit Erhalt des Eisernen Stegs, und reagiert damit auf die zwischenzeitlich erfolgte Feststellung des Eisernen Stegs als ein Einzelbaudenkmal im Sinne von Art. 1 Abs. 2 BayDSchG.

2. Mit Ausnahme der nunmehr berücksichtigten Erhaltungsoption des Eisernen Stegs und einiger kleinerer Korrekturen, etwa Darstellung von Bussen auf den Bildmontagen, Aussagen zu der denkmalpflegerisch kritisierten Diagonalführung der Westtrasse über die Donau oder einer methodisch äußerst problematischen historische Würdigung der Steinernen Brücke, lässt die überarbeitete Fassung keine geänderte inhaltliche Aussage erkennen. Der überarbeitete Stand ist in weiten Teilen textlich mit der früheren Fassung vom Mai 2010 identisch.

3. Eine Zusammenfassung im Gutachten fehlt in der dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege am 28.02.2012 übergebenen Fassung.

4. Die in unserer Stellungnahme vom 17.01.2011 geforderte qualifizierte Sichtachsenanalyse bleibt unberücksichtigt.

5. Es liegt nicht in der Zuständigkeit des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, die von der Stadt präsentierten Zahlen zum ÖPNV fachlich zu beurteilen. Die von starken Bürgerinitiativen in der Öffentlichkeit vorgetragene massive Zweifel an den von der Stadt Regensburg vorgelegten Bedarfsberechnungen für den ÖPNV können seitens des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege jedoch nachvollzogen werden. Hier wären nähere und neutrale fachliche Prüfungen nötig. Das Gutachten geht in keiner Weise auf die vom BürgerBündnis Regensburg „Nein zur Ersatzbrücke für Regensburg“ unter anderem am 12.08.2010 vorgebrachte detaillierte Kritik an den von der Stadt behaupteten Bedarfszahlen für den ÖPNV und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen ein. Zu diesen Fragen bezog zuletzt auch Achim Hubel ausführlich Stellung (Die Denkmalpflege 2/2010, S. 135-144). Im erwähnten BürgerBündnis sind übrigens insgesamt zehn Bürgerinitiativen, Verbände und Vereine zusammengeschlossen.

6. Für den Fall, dass der Bedarf für eine ÖPNV-Ersatztrasse trotz aller Optimierungsversuche nachweislich besteht, wäre die Osttrasse als echte Alternative planerisch zu entwickeln. Dies ist nicht geschehen. Statt dessen präferiert die Stadt Regensburg weiterhin die Westtrasse und ignoriert damit die von der UNESCO geäußerten Bedenken hinsichtlich der Welterbeverträglichkeit der Westtrasse.

7. Die Überarbeitung der von terra nova und Eisenlauer Voith im Mai 2010 erstellten Welterbeverträglichkeitsuntersuchung zu den ÖPNV-Ersatztrassen gemäß der HIA-Guidance 2011 sollte auf Wunsch des Bayerischen Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst unter Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege erfolgen. Nach-

dem das Gutachten durch die städtische wie staatliche Denkmalpflege einerseits und den Auftraggeber, das Bau- und Planungsreferat der Stadt Regensburg, auf der anderen Seite höchst unterschiedlich bewertet wird, wurde in der Sitzung vom 28.02.2012 festgelegt: „Die sich aus der Diskussion abzeichnenden unterschiedlichen Bewertungen des Gutachters und der Denkmalpflege führen zu der Sorge, dass abweichende Meinungen in einem Abwägungsprozess – ausschließlich durch den Gutachter – unzureichend berücksichtigt werden. Um die beiden Argumentationsstränge transparent darzustellen, wird deshalb innerhalb des Gutachtens eine eigene Stellungnahme des BLfD – als fachliches Votum – der Gutachterbewertung nachgestellt.“ (so Aktenvermerk des Stadtplanungsamtes zur Besprechung am 28.02.2012).

II. Denkmalpflegerische Auswirkungen der Ersatztrassen

Ungeachtet der Frage des möglichen Bedarfs einer ÖPNV-Ersatztrasse nahm das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege seit 2003 wiederholt zur Frage einer alternativen Donauquerung Stellung. In den Diskussionsprozess wurde bereits im Jahr 2004 erstmals, danach wiederholt und zuletzt im Juli 2011 auch der Landesdenkmalrat eingebunden.

1. Planungsdiskussion 2003

Die Diskussion über eine ÖPNV-Ersatztrasse, in die anfänglich noch andere Varianten mit einbezogen waren (z.B. auch Tunnellösung), konzentrierte sich schließlich auf die sog. Osttrasse und die sog. Westtrasse. Während die Osttrasse in nördlicher Verlängerung der Maffeistraße den nördlichen Donauarm an einer verhältnismäßig schmalen Stelle und knapp außerhalb des Ensembles überqueren würde, käme die diagonale (!) Flussquerung

bei der Westtrasse über den Hauptarm direkt im Ensemblebereich – und vor dem Donauprospekt der Badstraße sowie der Holzländstraße – zu liegen. Die Abmessungen des Brückenbauwerks West (S. 18) werden mit einer Länge von ca. 140 Metern und einer Breite von ca. 11 Metern sowie einer Durchfahrtshöhe von 6,80 Meter über Mittelwasser angegeben, mit der Folge, dass sowohl in der Holzlände- als auch der Badstraße Rampenbauwerke errichtet werden müssten, die an der Holzlände – nach Ausführungen des Gutachtens – ca. 3 Meter über Straßenniveau, nach anderen Angaben ca. 4 Meter über Straßenniveau, am Schopperplatz ca. 3,5 Meter über Platzniveau zu liegen kämen. Die Länge der Rampe an der Holzlände wird mit 60 bis 70 Meter angegeben. Belastbare planerische Zahlen für die Osttrasse liegen, vermutlich weil diese Variante als von städtischer Seite nachrangige Variante bisher nicht im planerischen Fokus stand, nur bedingt vor: Die Abmessungen des Brückenbauwerks Ost werden mit einer Länge von ca. 148 Meter und einer Breite von 12 Meter angegeben, die Durchfahrtshöhe für die Schiffe beträgt 6,50 Meter (S. 20).

In den Testentwürfen für die Ost- und Westtrasse sind jeweils Mehrfeld-Balkenbrücken mit zwei (Westtrasse) bzw. drei Stützen (Osttrasse) vorgesehen. Auf eine stützenfreie Konstruktion wurde in den Testentwürfen jeweils verzichtet.

Während bereits im Jahr 2003 allenfalls die Osttrasse als denkmalverträglich eingestuft ist, haben das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege und die Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Regensburg in einer gemeinsamen Stellungnahme schon am 03.04.2003, also zum frühesten überhaupt möglichen Zeitpunkt, gegen die Westtrasse „allergrößte Bedenken“ geltend gemacht. Der Landesdenkmalrat schloss sich im Jahr

2004 den Bedenken gegen die Westtrasse an und erneuerte diese Bedenken bei seiner Sitzung im Juli 2011 in Regensburg.

2. Denkmalpflegerische Beurteilungskriterien

Eine Bewertung des Bauvorhabens einer alternativen Donauquerung muss aus denkmalpflegerischer Sicht unter folgenden Kriterien erfolgen:

- a) Einfügung der Lage des neuen Flussübergangs in die Topographie des Ensembles,
- b) Auswirkung des neuen Flussübergangs auf die Blickbeziehung innerhalb der Flusslandschaft,
- c) Auswirkungen auf den historisch überlieferten Baubestand des Ensembles sowie der Einzelbaudenkmäler,
- d) Auswirkungen auf Bodendenkmäler,
- e) Ästhetische Anforderungen an das neue Brückenbauwerk und Art der baulichen Gestaltung einschließlich der jeweiligen Brückenköpfe.

3. Topographische Situation und historische Entwicklung

- a) Das Ensemble „Altstadt Regensburg mit Stadtamhof“, das in seiner Flächenausdehnung mit dem Welterbeareal deckungsgleich ist, wird nicht nur durch den bebauten Kernbereich der ehemaligen Freien Reichsstadt Regensburg am südlichen Donauufer geprägt. Vielmehr spielt die Verbindung über die in diesem Bereich äußerst differenzierte Flusslandschaft mit den beiden Wöhrdinseln, dem nördlich gelegenen Stadtamhof und weiter nach Norden im Anschluss an die ehemalige Gemeinden Steinweg und Winzer eine für das Ensemble herausragende Rolle. Die Differenziertheit dieser das Ensemble im Kern prägenden Flusslandschaft findet ihren sichtbaren baulichen Ausdruck nicht zuletzt in der Anlage der Steinernen Brücke, welche vom südlichen Donauufer

über die Wöhrdinseln hinweg den seit 1145 bestehenden festen Donauübergang nach Stadtamhof hin bis heute in ungebrochener Kontinuität und Anschaulichkeit markiert.

- b) Die östlich dieser Brücke gelegene und 1989/90 erneuerte Eiserne Brücke, als eine Holzkonstruktion auf dem Holzschnitt Hartmann Schedels von 1493 erstmals bildlich belegt, hatte stets nur die Aufgabe, den dicht bebauten Bereich der Reichsstadt mit dem Unteren Wöhrd zu verbinden, auf dem reichsstädtische Sonderbauten (Bauhof, Zimmereistadel und Pesthof) angesiedelt waren. Die Eiserne Brücke sowie der seit dem frühen 20. Jahrhundert im Westen bestehende Eiserne Steg, ein Fußgängerübergang, haben die Alleinstellung der Steinernen Brücke nie ernsthaft in Frage gestellt oder in ihrer Wirkung beeinträchtigt.
- c) Im Verlauf der letzten 850 Jahre haben sich die Brückenübergänge über die Donau im Bereich der ehemaligen Reichsstadt Regensburg äußerst sparsam entwickelt. Dies ist eine Konsequenz aus der Tatsache, dass die Reichsstadt Regensburg als städtisches Siedlungsgebilde sich ausschließlich am Südufer der Donau entwickelt hat, während die beiden Donauinseln Oberer und Unterer Wöhrd sowie der nördliche Brückenkopf mit Stadtamhof (bis 1810 bayerisches Territorium) keine entsprechende historische Entwicklung nehmen konnten. Dies unterscheidet Regensburg damit grundlegend von jenen Stadttypen, welche sich als Ganzes gleichberechtigt zu beiden Seiten von Flüssen entwickelt haben und dementsprechend in ihrer geschichtlichen Entwicklung regelmäßig durch eine Vielzahl von Brückenübergängen gekennzeichnet sind (z.B. Paris, Rom, Budapest).

- d) Die hohe historische Ablesbar- und Anschaulichkeit der topographischen und siedlungsgeschichtlichen Bezüge stellt den außergewöhnlichen denkmalpflegerischen, historischen und universellen Wert des Ensembles und Welterbes von Regensburg dar. Im Bereich des Ensembles Altstadt Regensburg mit Stadthof gebührt der Steinernen Brücke die Alleinstellung. Die Eiserne Brücke und der Eiserne Steg flankieren diese lediglich und ordnen sich als leichte Konstruktionen der Steinernen Brücke, gleichsam in Tradition der spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Behelfsbrücke über die Donau zum Unteren Wöhrd, klar unter. Die Westtrasse als feste, nach den neuesten Anforderungen an Technik und Hochwasserschutz konzipierte Brückenkonstruktion (mit zwei Stützen) würde den städtebaulichen und topographischen Primat der Steinernen Brücke hingegen aufheben.
- e) Eine Donauquerung zwischen Holzlande und Schopperplatz sieht eine diagonal geführte Brückentrasse vor. Dies widerspricht der Regensburger Tradition von Senkrechtbrücken im Bereich der Regensburger Altstadt als stets orthogonal von Ufer zu Ufer geführte Flussübergänge. Eine solche Trasse unterläuft jegliche Einbindung des neuen Flussübergangs in die Topographie des Ensembles und macht gerade damit die Westtrasse innerhalb des Stadtorganismus zu einem strukturellen und städtebaulichen Fremdkörper. Die im Gutachten angeführten Beispiele (u.a. Lübeck, Rom, Wien, S. 13/14) eignen sich aufgrund völlig anders gearteter Stadtstrukturen sowie historischer und naturräumlicher Rahmenbedingungen nicht für einen Vergleich mit der Regensburger Altstadt, wo eben bei festen Brücken die Tradition einer orthogonalen Donauquerung (mit gewissen Abweichungen etwa bei der Steinernen Brücke) vorherrscht. Das angeführte Beispiel der hölzernen Brücke,

Vorläufer der Eisernen Brücke, unterlag als eine Pontonbauwerk ganz spezifischen hydrologischen Bedingungen und ist mit einer festen Brücke nicht vergleichbar.

4. Denkmalwerte in der Holzlandestraße, Brunneleite und der Badstraße
Die einander gegenüberliegenden Straßenzüge Badstraße (nordseitiges Donauufer; Oberer Wöhrd) und Holzlande (südseitiges Donauufer) haben ihren historischen Baubestand weitgehend geschlossen erhalten:
- a) Die Bebauung der Badstraße besteht hauptsächlich aus Fischer- und Schiffsmeisterhäusern des 17. und 18. Jahrhunderts, die aufgrund ihres dichten und authentischen Überlieferungszustandes mehrheitlich Einzelbaudenkmäler sind. Mit ihren vorgelagerten Wurzgärten und langgezogenen rückwärtigen Gartengrundstücken transportieren sie innerhalb des Ensembles darüber hinaus wesentliche historische und städtebauliche Qualitäten von hoher Anschaulichkeit. Der Zug der Badstraße ist auch dadurch von großer Bedeutung, da sie zum südlichen Donauufer, also zur Stadt hin, auf ihrer gesamten Länge die Schauseite des Oberen Wöhrdes darstellt. Diese unberührte und für den Straßenzug prägende Blick- und Funktionsbeziehung über die Donau hinweg auf die Altstadt von Regensburg würde durch den geplanten Brückenschlag der Westtrasse gravierend beeinträchtigt.
- b) Ähnlich stellt sich die Situation vis-a-vis in der Holzlandestraße dar: Hierbei handelt es sich um den Uferstreifen zwischen dem Weißgerbergraben und der Brunneleite, auf dem die Holzschiffe entladen wurden und der Holzmarkt stattfand. Aufgrund ihres Überlieferungszustandes ist die Bebauung mit dreigeschossigen giebel- und traufständigen

Häusern vom 15. bis zum 18. Jahrhundert von besonderer ensembleprägender Bedeutung. Die Häuserzeile, der bis ins frühe 19. Jahrhundert die Stadtmauer vorgelagert war, bildet die Donaufront westlich der St. Oswaldkirche. Auch hier liegen zahlreiche als Einzelbaudenkmäler gelistete historische Gebäude (Holzländestraße 1, 3, 5) oder solche von ensembleprägender Bedeutung (Holzländestraße 6, 7). Die platzartige Weitung der Holzländestraße nach Westen wird durch das ehem. reichsstädtische Armen- und Arbeitshaus (Brunnleite 1), eine viergeschossige 1724 über älterem Kern neu erbaute Dreiflügelanlage, und das innerhalb des Straßenraums inselartig gelegene Wohnhaus Brunnleite 4 mit Resten der romanischen Matthäuskapelle abgeschlossen. Sämtliche Objekte sind Einzelbaudenkmäler gemäß Art. 1 Abs. 2 DSchG. Die Auffahrtsrampe mit einer Höhe von drei bis vier Meter würde vor diesen Baudenkmalern situiert. Die Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des geschlossenen Straßenzuges und übrigens auch auf den Immobilienwert der Gebäude im Bereich der Holzlande und der Brunnleite wären gravierend negativ. Die Verbauungen des Regenufers im Bereich der Bäckergasse können als abschreckendes Beispiel dienen. Selbst bei einer angesetzten Rampenhöhe von „nur“ 3 Meter über Straßenniveau erreicht das Bauwerk die „Höhe eines Wohngeschosses“ (Gutachten, S. 17).

c) Die notwendigen Bauwerke würden verschiedene hochrangige Bodendenkmäler beeinträchtigen.

aa) Nördlicher Brückenkopf

Der nördliche Brückenkopf und die damit verbundene Trasse liegen im Bereich des Bodendenkmal D-3-6938-0943 - Befestigung des Oberen

Wöhrd der Neuzeit und Gräberfeld mit Körperbestattungen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung.

Der Obere Wöhrd war dort im Mittelalter zunächst durch eine Palisade geschützt, die auf der Stadtansicht von Hufnagl 1594 und dem Bahre Plan von 1644 zu erkennen ist. Nach 1645 wurde die Palisade durch einen Befestigungswall ersetzt; der aus dem Wall an sich und drei vorgeschobenen Bastionen bestand. Unklar ist, ob der Wall ehemals mit Steinmauern oder Holzkonstruktionen befestigt war. Aus bodendenkmalpflegerischer Sicht berührt der Anschluss der Westtrasse an den Oberen Wöhrd einen hochwertigen Bereich.

bb) Südlicher Brückenkopf mit Zubringertrasse

- Die historische Stadtmauer

Die um 1330 entstandene, als Bodendenkmal gesetzlich geschützte Stadtmauer ist im Bereich der Holzlande nördlich des Anwesens Lederergasse 22 bei Leitungsarbeiten 2005 erfasst worden. Die Mauer besteht - wie auch anderenorts in Regensburg - aus Kalkbruchsteinen und dürfte mehrere Meter tief in den Boden hinabreichen. An verschiedenen Stellen konnte bislang nachgewiesen werden, dass die Stadtmauer um 1300 in Bezug auf die damalige Uferzone am Außenrand errichtet und das dahinterliegende Areal aufgefüllt wurde. So konnte z.B. am Donaumarkt ein bis zu 25 m breiter Streifen nutzbares Bauland gewonnen werden. Außerdem schützte die Stadtmauer aufgrund ihrer tiefen Einbindung in die Uferschichten, ihrer ansehnlichen Mauerstärke (2 m, z.T. mehr) und ihrer Höhe (siehe z.B. Bahre Plan oder Aquarell von Meirmann von 1851) die Stadt vor Hochwasser. Der Stadtmauer und all ihren baulichen Resten steht daher ein besonders hoher Denkmalwert innerhalb des Welterbes zu.

Die digitale Überlagerung des Urkataster mit den Trassen des städtischen

Hauptsammlers belegt, dass die Stadtmauer im Bereich des geplanten Trassenverlaufes zwar an einigen Stellen beschädigt sein dürfte, an anderen aber - so auf Höhe des Anwesens Holzlände 8 - noch weitgehend unberührt vom Hauptsammler sein müsste. Auch ist wahrscheinlich, dass die Unterkante der Stadtmauer tiefer hinabreicht als die des Hauptsammlers. Die Planung gefährdet den Bestand des Bodendenkmals Stadtmauer.

- Schichtzusammenhänge Hohes Mittelalter und römische Bebauung an der Brunngleite

Das geplante Areal liegt im Bereich der flächigen Bodendenkmäler:
D-3-6938-0894 - Frühmittelalterliche Stadt Regensburg innerhalb der arnulfischen Stadtbefestigung.

D-3-6938-0895 - Befestigung der frühmittelalterlichen Stadt Regensburg (sog. Arnulfsbefestigung)

D-3-6938-0896 - Erweiterung Stadt Regensburg während der staufischen Zeit.

D-3-6938-0897 - Befestigung der staufischen Stadterweiterung Regensburgs.

D-3-6938-0900 - Erweiterung der Stadt Regensburg nach Westen während des Spätmittelalters.

Die historische Stratigraphie in der von der Westtrasse überplanten Zone lässt sich mit Hilfe verschiedener archäologischer Grabungen und baubegleitender Untersuchungen der letzten Jahre in groben Zügen rekonstruieren: Im Bereich der Holzlände, etwa vor Haus 8, sowie der Häuser Brunngleite 3 und 4 stieß man bis in die untersuchten Tiefen von -2 m auf Auffüllungen und Kulturschichten. Vor dem Bau der Stadtmauer um 1330 war dort offensichtlich ein wesentlich tiefer liegender Bereich, dessen ein-

gebuchtete Uferlinie sogar beim Bau der Stadtmauer noch Berücksichtigung fand. Selbst heute noch ist dieser tiefer liegende Bereich an den Geländehöhen ablesbar.

Aufgrund dieser Beobachtungen ist davon auszugehen, dass in historischen Zeiten im Bereich der Brunngleite eine natürliche Geländesituation existierte, die als Lände und kleiner Hafen geeignet war.

Ab dem 12. Jahrhundert stand am Westrand dieser Senke/Bucht die romanische Matthäus-Kapelle, die wie die Georgskapelle am Wiedfang mit dem Schiffsverkehr in Verbindung stand. Kulturschichten mit auffälliger Mengen an Schlacken, wie auch die Ausgrabungen in der Lederergasse 1, belegen, dass dort im frühen und hohen Mittelalter Eisen verarbeitet wurde. Wahrscheinlich wurde an der Brunngleite Roheisen angelandet und weiterverarbeitet. Wahrscheinlich hing diese mutmaßliche „Eisenländ“ mit dem archivalisch um die Mitte des 12. Jahrhunderts nachgewiesenen Hof der Sulzbacher Grafen zusammen.

Die römische Topographie erschließt sich nur südlich bzw. südöstlich der Brunngleite als Bebauung in Massivbauweise (Weintingergasse 1 und 4). Aufgrund der römischen Niveaus ist anzunehmen ist, dass die Bucht bereits zur Römerzeit als Anlandeplatz/ Hafen diente.

Nordöstlich der Brunngleite ist mit archäologischem Befunden zur staufischen Stadtbefestigung zu rechnen. Dazu zählt ein doppelter Graben mit einer östlich vorgelagerten Stadtmauer. Zwischen Brunngleite und Weißgerbergraben können sowohl römische Befunde zum Vorschein kommen, die an der ehemaligen, archäologisch nachgewiesenen Straße vom heutigen Bismarckplatz zur Donau lagen. Auch jener Uferbereich dürfte daher

in römischer Zeit gewerblich und baulich genutzt worden sein. Das gleiche gilt für das frühe und hohe Mittelalter, als diese Uferzone vor den Toren der arnulfingischen Befestigung lag (erbaut um 920).

- d) Mit Schreiben vom 02.11.2011 hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege der Stadt Regensburg mitgeteilt, dass der Eiserne Steg als Geschichtszeugnis der Stunde Null in Regensburg als Einzelbaudenkmal im Sinne von Art. 1 Abs. 2 BayDSchG in die Denkmalliste nachgetragen werden soll. Auf diese Stellungnahme wird verwiesen. Das entsprechende Benehmensverfahren ist, nachdem die Stadt Regensburg derzeit ein externes Gutachten zur Denkmalwürdigkeit des Eisernen Steges erarbeiten lässt, noch nicht abgeschlossen. Die im Gutachten (S. 7) vorgetragene Aussage, wonach die „denkmalfachliche Begründung zur Eintragung dieses Objekts in die Denkmalliste in maßgeblichen Punkten unzulänglich und fehlerhaft war“ wird entschieden zurückgewiesen.

Als einem der wenigen in Regensburg nahezu original erhaltenen baulichen Dokumente der unmittelbaren Nachkriegszeit kommt ihm daher eine wichtige Aussagekraft zu. Als „Liebesschwurbrücke“ ist der Eiserne Steg auch emotional bei vielen Regensburger Bürgerinnen und Bürgern positiv verankert. Aus den genannten Gründen fordert das bayerische Landesamt für Denkmalpflege den Erhalt des Eisernen Steges und würde einen Abbruchantrag für dieses Denkmal konsequent abzulehnen.

5. Zusammenfassende Bewertung der Westtrasse

Eine Westtrasse wäre mit gravierenden Auswirkungen auf das Ensemble Altstadt Regensburg mit Stadtamhof sowie auf verschiedene Einzelbau-

denkmäler verbunden, so dass diese Variante aus denkmalpflegerischer Sicht mit Nachdruck abzulehnen ist, denn:

- a) Mit dieser als Mehrfeld-Balkenbrücke auf zwei Stützen errichteten „festen Brücke“ entstünde eine Konkurrenzsituation zur Steinernen Brücke als dem bisher einzigen „festen“ Brückenbauwerk innerhalb des Ensembles Altstadt Regensburg mit Stadtamhof und damit der Verlust des topographischen und strukturellen Alleinstellungsmerkmals des mittelalterlichen Weltwunders Steinernen Brücke. Die Ausführungen im Gutachten, „das Alleinstellungsmerkmal der Steinernen Brücke würde dadurch nachweislich nicht in Mitleidenschaft gezogen“ (Gutachten, S. 119), sind pure Behauptung.
- b) Die geplante Schräglegung der Brückentrasse widerspricht dem Stadtgefüge von Regensburg und fügt sich in die Kulturlandschaft nicht ein;
- c) Das Vorhaben hätte gravierende Auswirkungen auf den bisher unverbauten Donaupropekt von Holzlande und Badstraße sowie
- d) gravierende Auswirkungen auf mehrere hochrangige Baudenkmäler in der Holzlandestraße und der Brunngleite. Diese Beeinträchtigung mit einer „gestalterischen und stadträumlichen Aufwertung“ des südlichen und nördlichen Donauufers im Sinne eines „konkreten Entwicklungspotenzials“ (Gutachten S. 29) und einer „positiven Veränderung“ (S. 121) argumentativ begegnen zu wollen, geht am denkmalpflegerischen Schutzauftrag in einem Welterbe vorbei.
- e) Da für die Realisierung des Projektes Westtrasse aufgrund der problematischen Baugrundsituation im Uferbereich mit statisch bedingten, massiven Bodeneingriffen gerechnet werden muss, gefährdet es die Bodendenkmäler in diesem Bereich.

III. Denkmalfachliche Bewertung des sog. Welterbeverträglichkeitsgutachten zur ÖPNV-Ersatztrasse

1. Unsicherheit in den Begrifflichkeiten und Vernachlässigung älterer fachlicher Stellungnahmen

- a) Das Gutachten von terra nova und Eisenlauer Voith verzichtet darauf, die ausführlichen fachlichen Stellungnahmen des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege seit dem Jahr 2003 heranzuziehen und zu würdigen. Nur deshalb können dann die Trassenvarianten „als unvorbelastete und gleichwertige Lösungsansätze“ betrachtet werden (Gutachten S. 10). Lediglich als Reaktion auf das Gutachten des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 17.01.2011 werden Aussagen zur geplanten Schrägführung der Brücke, zur Frage des Alleinstellungsmerkmals und zur Bedeutung des Eisernen Stegs in die „überarbeitete“ Fassung mit aufgenommen, ohne die vorgetragenen denkmalfachlichen Argumente jedoch in diesen Punkten widerlegen oder entkräften zu können.
- b) Die Tendenz, das Risikopotential zu verniedlichen, ist in diesem Gutachten nicht zu übersehen. Unzutreffend ist die Bewertung, die Ersatztrassen befänden sich nur am „Rande der ausgewiesenen Kernzone“ des Welterbes (S. 10). Das Gegenteil ist der Fall: Die Trassen liegen zentral im Welterbebereich, zu dem ja auch die Gewässerflächen gehören, wie an anderer Stelle im Gutachten dann präzisiert wird: „Die zentrumsnahe Lage der Westtrasse (...) schließt jedoch direkt an den mittelalterlichen Kern der südwestlichen Altstadt an und greift in das räumliche Gefüge des Bereichs der Donauländer ein.“ (S. 43).

- c) Dem Gutachten mangelt eine präzise denkmalfachliche Begrifflichkeit. Was sind etwa „Berührungspunkte mit denkmalgeschützter Bebauungsstruktur“ (S. 19)? Warum werden Baudenkmäler klassifiziert als „wertvolle Baudenkmäler“ (S. 28), „wichtige Baudenkmäler“ (S. 118) oder „herausragende Einzelobjekte“ (S. 37)? Ist ein „bauliches Ensemble“ (S. 29) etwas anderes als das Ensemble Regensburg und Stadtamhof i. S. des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes? Falsch ist der Ansatz, die Auswirkungen der Trassen auf „herausragende Baudenkmäler“ und „Einzelobjekte“ zu betrachten. Falsch ist es, „mittelalterliche Originalsubstanz“ als besonders wertvoll herauszustellen und ein geringeres Schutzinteresse zu vermuten, wenn Denkmäler „nahezu ausschließlich aus der Zeit nach dem Dreißigjährigen Krieg“ entstanden sind (S. 33). Sind es in Regensburg nicht gerade die 2000jährige „bauliche Kontinuität“ und die „kulturellen Traditionen“, die den außergewöhnlichen universellen Wert (AUW/OUV) der Donaustadt ausmachen (zitiert aus dem OUV-Entwurf des Welterbekomitees)? Es kommt stets auf das Ensemble und die (im Gutachten gar nicht definierten) in dieser Fläche vorhandenen ensemblespezifischen Werte (konstituierende Elemente) an. Dazu gehört beispielsweise die Beziehung zwischen Gebäuden, Straßen, Plätzen und dem Fluss.

2. Die visuellen Auswirkungen

- a) Mit den Brücken und insbesondere mit deren Rampen hängt das Hochwasserschutzkonzept der Stadt Regensburg eng zusammen. In die Sichtfeldanalysen des Gutachtens sind die projektierten Hochwasserschutzmaßnahmen nicht integriert. (S. 11) Dies stellt die Aussagefähigkeit der vorliegenden Sichtfeldanalysen insgesamt in Frage.

2. Das Gutachten geht auf die Problematik der uferparallelen südlichen Rampe der Westtrasse zwar ein. (Gutachten, S. 17) Insgesamt wird die Auswirkung einer solchen Rampe von mindestens ca. 3 Meter über Straßenniveau völlig unterschätzt. Die Sichtfeldbeeinträchtigung besteht darüber hinaus nicht nur aus den 3 m Rampenhöhe sondern 300 mal aus zusätzlichen ca. 3 m Fahrzeughöhe. Die Simulation sind hinsichtlich der Rampenproblematik der Westtrasse teilweise stark verharmlosend (z.B. S. 59). Eine Simulation, die zeigen würde, wie täglich 300, ca. 3 m hohe Busse auf einer 3 m hohen Rampe parallel zu der historischen Uferbebauung fahren, fehlt. In den textlichen Bewertungen wird die Problematik dieser Situation immerhin nicht völlig verkannt (S. 118).

3. Der historische Aspekt

a) Das Gutachten stellt bei der Bewertung der Westtrasse nahezu ausschließlich auf die visuellen Auswirkungen ab und negiert den historischen Aspekt völlig. Denn die Steinernen Brücke wird nicht in ihrer historischen Bedeutung qualifiziert gewürdigt, sondern lediglich nach ihrer aktiven Rolle innerhalb des aktuellen Regensburger Straßen- und Verkehrsnetzes hin befragt. Das Gutachten bilanziert: „Sie ist damit nicht länger ein wesentlicher Bestandteil eines überregionalen Wegenetzes ... Ihre funktionale Bedeutung kann daher durch eine neue ÖPNV-Brücke nicht weiter entwertet werden.“ (S. 120). Das Gutachten schlussfolgert in abstruser Weise: „Ebenso bleibt die essenzielle, historische und kulturelle Bedeutung der Steinernen Brücke (...) durch eine neue Ersatztrasse gänzlich unberührt, da eine neue Brücke an einem entfernten Ort die lokal gebundene, immaterielle historische Bedeutungsebene der

Steinernen Brücke nicht erreichen kann und dadurch ihr Alleinstellungsmerkmal nicht tangiert werden kann.“ (S. 120). Anders als Stadtorganismen wie Paris, Wien, London, die sich jeweils auf beiden Seiten eines Flusses entwickelt haben, war Regensburg in der gesamten Zeit seiner Entwicklung vom Frühen Mittelalter bis zum Ende des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation nämlich gerade von der Gegenüberstellung der Freien Reichsstadt am Südufer der Donau und dem auf bayerischem Territorium gelegenen Stadtamhof auf der Nordseite geprägt. Dies ist für das Welterbeareal ebenso wichtig wie der rein visuelle Aspekt. Vor diesem Hintergrund kommt der Steinernen Brücke als der von Beginn an einzigen befahrbaren Verbindung zwischen diesen unterschiedlich legitimierten Herrschaftsgebieten eine besondere Anschaulichkeit in historischer Hinsicht zu (protokollarischer Bestandteil der Reichstage mit insgesamt über 30 offiziellen Kaisereinzügen!), welche bis heute auch das Welterbeareal an zentraler Stelle prägt. Auf diesen historischen Aspekt hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bereits frühzeitig hingewiesen und öffentlich vorgetragen, etwa im Rahmen der 2. und 3. Arbeitssitzung des „PlanungsDialogs Steinernen Brücke“ am 04. und 05. März 2005.

b) Hinsichtlich der bodendenkmalpflegerischen Problematik der Eingriffe in die Fundamentbereiche geht das Gutachten von falschen Vorstellungen aus, nämlich eines durch den Einbau des Hauptsammlers bereits überwiegend zerstörten Bodendenkmals. Dass dem nicht so ist, wurde unter Punkt II.4.c umfassend dargelegt.

c) Zur Osttrasse kommt das Gutachten zu der Bewertung, dass am konkreten Ort der Trasse keine historisch bedeutende Substanz vorhanden

sei. Auch werden die Auswirkungen auf den landschaftsräumlichen Kontext der Donauinseln richtigerweise als unproblematisch eingestuft, nachdem dieser heutige Naturraum erst mit dem Ausbau des Main-Donau-Kanals vor ca. knapp 50 Jahren seine heutige Ausformulierung erfahren hat.

4. Widerspruch in der Bewertung

Die Bewertung beinhaltet einen eklatanten Widerspruch. Es wird im Analyseteil zunächst eine Beeinträchtigung des Straßenzugs in der Holzlande eingeräumt, „die sich aufgrund der geringen Höhe des Objekts jedoch nur in den unteren Gebäudebereichen“ abzeichneten. Die Schlussfolgerung im Gutachten ist kühn: „Sie treten dadurch nicht als maßgebliche Störungen der wertvollen historischen Bausubstanz in Erscheinung“. (S. 118).

IV. Schlussfolgerung

1. Eine qualifizierte Sichtachsenanalyse auf der Grundlage des vom Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege bereits 2008 erarbeiteten Anforderungsprofils ist notwendig, um die unverändert fortbestehenden Mängel der bisherigen Studie zu beheben. Entgegen einer früheren Ankündigung der Stadt Regensburg ist dem Vernehmen nach diese Analyse bisher noch nicht beauftragt worden.
2. Es bestehen massive, von starken Bürgerinitiativen in der Öffentlichkeit vorgetragene Zweifel an den von der Stadt Regensburg vorgelegten Bedarfsberechnungen des ÖPNV. Hier wären nähere und neutrale fachliche Prüfungen nötig.
3. Für den Fall, dass der Bedarf für eine ÖPNV-Ersatztrasse trotz dieser Optimierungsversuche weiterhin besteht, ist die Osttrasse als echte

Alternative planerisch zu entwickeln.

4. Der geplante Verlauf der Osttrasse berührt keine bekannten Bodendenkmäler, während die Westtrasse zur Zerstörung eines Bodendenkmals führen würde.
5. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege lehnt die geplante Westtrasse weiterhin konsequent und entschieden ab.

München, 12.03.2012, gez.

(Prof. Dr. Egon Johannes Greipl)
Generalkonservator

A.2 Widerspruch zur Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege und Richtigstellungen

Das hier dargestellte, durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege verfasste Dokument mit Erstellungsdatum 12.03.2012, wird als Gutachten bezeichnet. Das Schriftstück besteht jedoch aus unterschiedlichen Bausteinen, von denen das denkmalpflegerische Fachgutachten, neben diversen Stellungnahmen, nur ein Bestandteil ist.

Grundlage der Stellungnahme des BLfD war die vorläufige Endfassung des Welterbeverträglichkeitsgutachtens (WVG) mit dem Bearbeitungsstand vom 28.02.2012. Detaillierte Unterlagen zu einer umfassenderen Würdigung historischer Sachverhalte, insbesondere Angaben zum Thema 'Topographische Situation und historische Entwicklung', zu den Denkmalwerten in der Holzländestraße, Brunneleite, Badstraße und Schopperplatz, ebenso wie aktualisierte Angaben zum Verlauf der historischen Stadtmauer und neuer Erkenntnisse zur Situation der Bodendenkmäler, lagen zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor und sind in den oben dokumentierten Darstellungen des BLfD enthalten. Diese Inhalte, sowie eine vertiefende Würdigung der historischen Entwicklung der Steinernen Brücke, die durch das BLfD beanstandet wurde, und zur Situation der Badstraße, sind in die hier vorliegende Endfassung des WVG integriert.

Da jedoch in allen Abschnitten der Stellungnahme des BLfD Inhalte falsch dargestellt oder unzureichend bzw. unzulässig interpretiert werden, sind Gegendarstellungen und Richtigstellungen erforderlich, die nachfolgend formuliert sind.

zu I. Vorbemerkung

_Punkt 2: unveränderte inhaltliche Aussage

Die Aufgabenstellung des Welterbeverträglichkeitsgutachtens (WVG) umfasst die Untersuchung der visuellen Auswirkungen der beiden Trassenop-

tionen auf das Erscheinungsbild des Weltkulturerbes. Sie erfüllt damit die Forderung des Welterbezentrums, festgehalten im 'Entscheidungsvorschlag: 33 COM 7B.105' gemäß Vermerk a.): vor Beginn eines Wettbewerbs neben einer Verkehrsstudie für beide Basisstandorte eine Verträglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung des außergewöhnlichen universellen Wertes des Ensembles durchzuführen (siehe Einleitung).

An dieser Zielsetzung und an den Ergebnissen der Untersuchungen hat sich selbstverständlich auch durch die vorgenommenen Ergänzungen und punktuellen Anpassungen der Erstfassung des Gutachtens, die vorwiegend struktureller Natur sind, nichts geändert. Dass das BLfD bemängelt, dass die überarbeitete Fassung 'keine geänderte inhaltliche Aussage erkennen lässt', ist daher unverständlich.

_angebliche Diagonalführung der Westtrasse

Die Bezeichnung 'Diagonalführung' der Westtrasse ist unseres Erachtens irreführend. Eine korrekte Darstellung des Sachverhalts wird nachfolgend zu II. Denkmalpflegerische Auswirkungen der Ersatztrassen, ausführlich erläutert.

historische Würdigung der Steinernen Brücke

Die abschließende Fassung des WVG enthält eine umfassende Würdigung der historischen Bedeutung der Steinernen Brücke, in welcher die wesentlichen materiellen und immateriellen Dimensionen und Ebenen der reichhaltigen Entwicklungsgeschichte dieses ehemals multifunktionalen Bauwerks dargestellt sind.

_Punkt 3: Zusammenfassung

Die Fassung vom 28.02.2012, die dem BLfD übergeben wurde, war ein Entwurfstand des WVG. Zu diesem Zeitpunkt lagen vor allem die als neu-

ere Erkenntnisse bezeichneten Inhalte zur Situation der Bodendenkmäler nicht vor. Diese Inhalte sind im vorliegenden Fachgutachten des BLfD enthalten und in der vorliegenden Fassung des WVG wird darauf verwiesen. Zudem ist eine abschließende Zusammenfassung der Beurteilung der Welterbeverträglichkeit der Ersatztrassen angefügt.

_Punkt 4: qualifizierte Sichtachsenanalyse

Die zur Erstellung der Sichtfeldanalyse angewandte und von den Verfassern entwickelte Methodik basiert ausschließlich auf der Verwendung digitaler Instrumente. Sie wird im Abschnitt '5. Sichtfeldanalyse' des WVG, unter '5.1 Instrumente und Methodik' ausführlich erläutert und entspricht dem neuesten Stand der Technik. Durch die Ergänzung der Bildmontagen der Sichtfelder durch eine Kartierung der jeweiligen Blicksituation im Luftbild sowie die Angabe der Kennwerte der digitalen Simulation (Gauß-Krüger Koordinaten der Betrachtungsstandorte, Höhendifferenzen und Betrachtungsdistanzen von Objekten und Betrachtungspositionen, Kamerareinstellungen etc.) ist der Bearbeitungsprozess grundsätzlich reproduzierbar, überprüfbar und damit transparent. Diese Vorgehensweise erlaubt stadträumliche Simulationen von hoher Präzision und Objektivität, und stellt gegenwärtig die qualifizierteste Methodik zur Erstellung von Sichtfeldanalysen dar, die verfügbar ist.

_Punkt 5: Verkehrsgutachten

Die in der Entwurfsfassung des Welterbeverträglichkeitsgutachtens vom 28.02.2012 enthaltenen Darstellungen zur Entwicklung der Situation des ÖPNV in Regensburg, die infolge der Sperrung der Steinernen Brücke eingetreten sind, dienen lediglich als ergänzende Hintergrundinformation. Diesbezügliche Fakten sind jedoch ohne Relevanz für die Erstellung des

vorliegenden WVG und sind daher in der vorliegenden, abschließenden Zusammenstellung nicht mehr enthalten.

_Punkt 6: echte Planungsalternative Osttrasse

Die Simulationen und Bildmontagen zu den Planungsalternativen West- und Osttrasse wurden anhand von Testenwürfen mit einem technisch und konstruktiv vergleichbaren Niveau und Planungstand ermittelt.

_Punkt 7: Stellungnahme des BLfD innerhalb des WVG

Die Integration der Stellungnahme des BLfD, die in der vorliegenden Form jedoch als Gutachten bezeichnet ist, ist oben erfolgt.

zu II. Denkmalpflegerische Auswirkungen der Ersatztrassen, 1. Planungsdiskussion 2003

Zu Kapitel II, dem Kern des vorliegenden Dokuments des BLfD mit Erstellungsdatum 28.02.2012, ist aus unserer Sicht generell anzumerken, dass in der oben erläuterten Aufgabenstellung des Welterbeverträglichkeitsgutachtens wiederholt verdeutlicht wird, dass sich dieses Gutachten auf die Untersuchung der visuellen Auswirkungen der beiden Trassenoptionen auf das Erscheinungsbild des Weltkulturerbes 'Regensburg mit Stadtamhof' konzentriert und beschränkt. Denkmalpflegerische Belange und Aspekte, die außerhalb dieses Themenbereichs liegen, sind daher nicht Gegenstand der Untersuchungen und durch ergänzende Gutachten zu erfassen. Da in der Stellungnahme des BLfD immer wieder auf angebliche Defizite des Welterbeverträglichkeitsgutachtens zu solchen Inhalten verwiesen wird, werden solche Äußerungen generell nicht wiederholt kommentiert.

diagonale (!) Flussquerung (lt BLfD S.3)

Die Westtrasse quert in dem dargestellten Planungsstand die Donau mit einer Auslenkung aus der Rechtwinkligkeit zur Uferkante von ca. 20°. Die Wahrnehmung dieser Abweichung ist in der Aufsicht (Blick von oben) deutlicher erkennbar als in den meisten Blicksituationen auf der Ebene des Stadtraums. Dort ergeben sich überwiegend Seitenansichten von der Westtrasse, in welchen die Abweichung der Trassenführung vom Rechten Winkel zur Uferkante kaum in Erscheinung tritt. Weitere Angaben dazu, wie auch zum Verlauf der Steinernen Brücke (Auslenkung ca. 12°), sind in Kapitel 2.1 des WVG ausführlich dargestellt.

„Belastbare planerische Zahlen für die Osttrasse... liegen nur bedingt vor.“ (lt. BLfD S.3)

Die technischen und konstruktiven Daten werden für beide Trassenvarianten ausführlich und mit identischem Umfang in den Kapiteln 2.2 und 2.3 des WVG (S.18 u. 20) dargestellt.

zu 3. Topographische Situation und historische Entwicklung, e)

Auf die irreführende Bezeichnung *diagonale Donauquerung* wurde oben bereits hingewiesen. Zu den angeführten Beispielen von Brückenführungen in Schräglagen wird im WVG klar dargestellt, dass nicht die Vergleichbarkeit mit Lösungen in anderen Städten thematisiert wird, sondern die Vielzahl an Beispielen von Brückenschlägen im Kontext von sehr unterschiedlichen und spezifischen historischen Stadtstrukturen, die von der Orthogonalität zu Uferkanten abweichen. Da der Bereich des Korridors der Westtrasse ebenfalls eine besondere stadt- und landschaftsräumliche Situation innerhalb des Regensburger Stadtgefüges darstellt, ist die gewählte Schräglage der Brückentrasse unseres Erachtens ein aus den besonderen lokalen Vorgaben abgeleiteter Lösungsansatz, der dadurch nicht

als struktureller oder städtebaulicher Fremdkörper im Stadtbild erscheint. Da diese Konzeption auch auf historische Vorbilder verweisen kann (siehe WVG S. 14, Steinerner und Hölzerne Brücke) widerspricht sie keinesfalls einer angeblichen *'Regensburger Tradition von Senkrechtbrücken'*. Auch dass die ehemalige *'Hölzerne Brücke'* als Pontonbauwerk einen Konstruktionstypus darstellt, der deutlich von einer senkrechten Flussquerung abweicht, ist unseres Erachtens ein Beleg dafür, dass Brückenschläge, wie auch durch das BLfD dargestellt, auf der Grundlage spezifischer stadt-, landschaftsräumlicher und hydrologischer Rahmenbedingungen entwickelt werden und dabei theoretische oder ästhetische Idealvorstellungen, wie beispielsweise das Prinzip der Orthogonalität, von untergeordneter Bedeutung sind. Für eine Vergleichbarkeit von Trassenführungen ist es zudem unerheblich, ob eine Brücke als sogenannte *'feste Brücke'* (*gemeint ist vermutlich eine mit den Untergrund fixierte und evtl. in Massivbauweise errichtete Brücke*) oder als Pontonbauwerk konzipiert ist, da jede Brücke primär das Kriterium der Trag- und Standfestigkeit zu erfüllen hat.

zu 4. Denkmalwerte in der Holzländestraße, Brunneleite und der Badstraße, a)

Das BLfD beschreibt die Bebauung an der Badstraße, die „*innerhalb des Ensembles ... wesentliche historische und städtebauliche Qualitäten von hoher Anschaulichkeit transportieren*“ und misst dem „*... Zug der Badstraße...*“ auch dadurch große Bedeutung bei, da „*...sie zum südlichen Donauufer, also zur Stadt hin, auf ihrer gesamten Länge die Schauseite des Oberen Wöhrds darstellt.*“ ... und stellt fest: „*...Diese unberührte und für den Straßenzug prägende Blick- und Funktionsbeziehung über die Donau hinweg auf die Altstadt von Regensburg würde durch den geplanten Brückenschlag der Westtrasse gravierend beeinträchtigt.*“

Ein unvoreingenommener Blick auf die Situation muß unseres Erachtens

zu einem gegenteiligen Ergebnis kommen. Ungeachtet der Wertschätzung der stadt- und landschaftsräumlichen Situation der Badstraße (siehe dazu WVG S. 31) ist es nicht zu übersehen, dass Blickbeziehungen zwischen der Badstraße und der Regensburger Altstadt durch den bestehenden Eisernen Steg massiv und nachhaltig gestört werden (siehe dazu WVG S. 34). Die Westtrasse, die weiter westlich verlaufen würde, hätte hingegen eine deutlich geringere Auswirkung auf diese Blickbeziehungen, wie auch auf die Sichtbezüge vom Donausüdufer auf die Badstraße.

zu d) *Denkmalwürdigkeit des Eisernen Stegs*

Der Vorgang und der gegenwärtige Stand der Einschätzung der Denkmalwürdigkeit des Eisernen Stegs ist bekannt. Aufgrund der umstrittenen Qualifikation der denkmalfachlichen Begründung wurde das Benehmen, den Eisernen Steg als Baudenkmal in die Denkmalliste nachzutragen, durch die Stadt Regensburg nicht hergestellt und eine Expertise zur Feststellung der Denkmalwürdigkeit des Objekts beauftragt. Es ist zu hoffen, dass das gegenwärtig erstellte Gutachten einen Beitrag zur Klärung dieses Sachverhalts leistet.

zu 5. *Zusammenfassende Bewertung der Westtrasse, a)*

Auf die Bezeichnung 'feste Brücke' und die Primäranforderung der Tragfestigkeit von Brücken wurde oben bereits eingegangen. Das Phänomen einer Konkurrenzsituation, die durch die Westtrasse als Mehrfeld-Balkenbrücke für die Steinernen Brücke ... „als dem bisher einzigen „festen“ Brückenbauwerk innerhalb des Ensembles Altstadt Regensburg mit Stadtamhof“ entstehen würde, kann unseres Erachtens jedoch nicht geltend gemacht werden, ebenso wie ein damit einhergehender ... *Verlust des topographischen und strukturellen Alleinstellungsmerkmals*

des mittelalterlichen Weltwunders Steinernen Brücke.'

Zu diesem Thema werden die im unserem Gutachten dargestellten Inhalte und Belege durch das BLfD durchweg ignoriert und die aus den Ergebnissen der Simulationen abgeleiteten Einschätzungen als „pure Behauptungen“ abqualifiziert. Aufgrund der vorliegenden und für alle Beteiligten überprüfbaren visuellen Untersuchungsergebnisse ist daher dieser Einschätzung des BLfD entschieden zu widersprechen.

siehe auch 3. Topographische Situation und Entwicklung, b)

Dort wird ausgeführt, ... *'Die Eiserne Brücke sowie der seit dem frühen 20. Jahrhundert im Westen bestehende Eiserne Steg, ein Fußgängerübergang, ...'* (gemeint ist vermutlich die Tatsache, dass dort seit ca. 1902 ein Fußgängerübergang besteht, und nicht das bestehende Objekt, das neueren Datums ist) ... *'haben die Alleinstellung der Steinernen Brücke nie ernsthaft in Frage gestellt oder in ihrer Wirkung beeinträchtigt.'* Dass auch durch die Westtrasse keine Gefährdung des Alleinstellungsmerkmals der Steinernen Brücke entstehen würde, wird unseres Erachtens durch die Visualisierungen zur Wirkung der Westtrasse im Donauraum deutlich veranschaulicht und nachgewiesen. Der Eiserne Steg erzeugt durch seine Konstruktion als 'Mehrfeld-Balkenbrücke auf zwei Stützen', die als Fachwerkkonstruktion ausgeführt ist, ein großflächiges Erscheinungsbild im Donauraum. Er tritt, obwohl er nicht in Massivbauweise, sondern als Stabtragwerk errichtet wurde, nicht als elegante Leichtbaukonstruktion, sondern aufgrund seiner groben Bauteildimensionierung mit einer entsprechend wuchtigen visuellen Wirkung in Erscheinung. Die Eiserne Brücke hingegen, die auch durch Schwerlastverkehr befahren wird, wirkt im Gegensatz zu dem lediglich als Fußgängerbrücke tauglichen Steg äußerst filigran. Die Simulationen zur Westtrasse, die weiter west-

lich und damit in größerer Distanz zur Steinernen Brücke verlaufen würde, belegen unseres Erachtens eindeutig, dass eine Westtrasse keine massivere visuelle Präsenz im Regensburger Stadtbild entfalten würde, als der Eiserne Steg, weshalb daraus keine größere Beeinträchtigung der Wirkung der Steinernen Brücke im Stadt- und Donaauraum entstehen kann, als sie in der gegenwärtigen Situation bereits gegeben ist. Die relativ neue Eiserne Brücke (1991) ist typologisch eine Deckbrücke, die ebenfalls als Mehrfeldkonstruktion konzipiert ist. Ihr Längstragwerk aus Stahl ist unterhalb der Fahrtrasse angeordnet und im Flussraum auf zwei massiven Stützen (!) aus Stahlbeton aufgelagert. Dieses Konstruktionsprinzip ist der Tragwerkskonzeption des Testentwurfs der Westtrasse vergleichbar, wobei ein ausdifferenziertes Materialkonzept bei dem gegenwärtigen Planungsstand der Voruntersuchung für die Testentwürfe noch nicht vorliegt. Grundsätzlich ist jedoch für die Westtrasse aufgrund der Rahmenbedingungen das simulierte Brückentragwerk, eine Mehrfeldkonstruktion auf zwei Stützen umsetzbar, dessen Erscheinungsbild demjenigen der Eisernen Brücke vergleichbar ist. Es erscheint daher rätselhaft und in keiner Weise nachvollziehbar, warum das BLfD der Westtrasse, die zudem im Vergleich zur Eisernen Brücke in etwa der doppelten Distanz zur Steinernen Brücke verlaufen würde, ein gravierendes Gefährdungspotenzial des Alleinstellungsmerkmals der Steinernen Brücke zuweist und die Eiserne Brücke diesbezüglich als wirkungslos einstuft.

zu b)

Auf eine historisch, topologisch und typologisch begründbare, von der Orthogonalität abweichende Trassenführung einer möglichen Westtrasse wurde oben bereits hingewiesen.

zu c)

Es ist für jeden Betrachter im Regensburger Stadtraum leicht ersichtlich, dass der sogenannte „*unverbaute Donaupropekt von Holzlande und Badstraße*“, der im Bereich der Badstraße mit seiner sehr zurückhaltenden Präsenz der Bedeutung eines Donaupropekts nicht annähernd gerecht wird, in Wirklichkeit eben nicht unverbaut ist. Die Blickbeziehungen zwischen den beiden Uferbereichen werden durch den bestehenden Eisernen Steg massiv beeinträchtigt. Eine weiter westlich verlaufende Westtrasse hätte wesentlich geringere Auswirkungen auf die Sichtbeziehungen im zentrumsnahen Stadt- und Landschaftsraum der Donau, im Bereich Holzlande und Badstraße.

zu d)

Das vorliegende WVG ist kein denkmalfachliches Gutachten sondern eine fokussierte, stadtplanerische Expertise. Dessen Aufgabenspektrum umfasst daher neben der Ermittlung des visuellen Beeinträchtigungspotenzials eines Eingriffs in Bezug auf die Authentizität und Integrität des Weltkulturerbes auch das Erkennen von Entwicklungspotenzialen und das Benennen von positiven Auswirkungen, die mit geplanten Veränderungen zu erreichen sind. Darüber, dass auch Welterbestädte einem permanenten Wandel unterliegen und diverse Bereiche, Infrastrukturen und Objekte mit Veränderungsbedarf enthalten, besteht stadtplanerischer Konsens. In den Definitionen des Outstanding Universal Value (OUV) sind daher unter dem Punkt 'e) *Schutz und Verwaltungsplan*' neben einem differenzierten Schutzsystem für einen guten Erhaltungszustand auch Instrumente genannt, die einen sorgfältigen Planungsprozess und eine nachhaltige, welterbeverträgliche Stadtentwicklung unterstützen und die Stärkung der Lebensfähigkeit der historischen Altstadt gewährleisten sollen.

zu e)

Definitive Aussagen über die bodenarchäologische Situation in den Uferbereichen der Westtrasse können erst nach Durchführung gezielter Untersuchungen (Sondagen) getroffen werden. Sollten dabei Ausschlusskriterien für die Realisierung der Westtrasse ermittelt werden, sind diese selbstverständlich zu respektieren.

zu III. *Denkmalfachliche Bewertung des sog. Welterbeverträglichkeitsgutachtens zur ÖPNV-Ersatztrasse*

zu 1. *Unsicherheiten in den Begrifflichkeiten und Vernachlässigung älterer fachlicher Stellungnahmen*

Im Gutachten des BLfD, insbesondere in Kapitel III. werden wiederholt Attribute und Wertungen verwendet, die sehr subjektiv und emotional geprägt und motiviert sind (*...Tendenz Risikopotenzial zu verniedlichen, ...schlussfolgert in abstruser Weise, etc.*) und offensichtlich darauf abzielen, die mit großer Sorgfalt und Genauigkeit erarbeiteten Ergebnisse und die daraus abgeleiteten Bewertungen des WVG verbal zu diskreditieren. In Anbetracht der besonderen Herausforderungen, die mit dem vorliegenden Thema verbunden sind, lehnen wir eine solche Ebene der Auseinandersetzung entschieden ab, da sie keinen konstruktiven Beitrag zu einer seriösen fachlichen Auseinandersetzung darstellt.

Es wird hier abschließend erneut darauf hingewiesen, dass es sich bei dem vorliegenden WVG um kein denkmalfachliches Gutachten handelt. Das WVG erfüllt vielmehr eine Forderung der UNESCO und des Welterbekomitees vom Sommer 2009, gemäß dem **'Entscheidungsvorschlag: 33 COM 7B.105'* / Vermerk a.)**: vor Beginn eines Wettbewerbs neben einer Verkehrsstudie für beide Basisstandorte eine sogenannte Verträglich-

keitsprüfung (*'impact study'*) des Vorhabens unter Berücksichtigung des außergewöhnlichen universellen Wertes des Ensembles durchzuführen.

zu a)

Die Inhalte, welche den Verfassern mit den denkmalfachlichen Unterlagen zur Ausarbeitung des WVG zur Verfügung gestellt wurden, sind in angemessener und komprimierter Form in das Gutachten integriert. Im Besonderen werden in Kapitel *'3.3 Historischer und topographischer Kontext'* die entsprechenden Erkenntnisse aufgeführt und auf die Quellen verwiesen. Eine Würdigung des Prozesses der thematischen Auseinandersetzung des BLfD mit dem Planungsprojekt der ÖPNV-Ersatztrassen, insbesondere der Westtrasse, ist jedoch nicht Gegenstand des WVG, das ergänzend zu einer denkmalfachlichen Bewertung ein spezifisches stadtplanerisches Interesse beleuchtet, wie oben bereits ausführlich dargelegt ist.

zu b:

Die Tatsache, dass beide Trassenkorridore im Kernbereich des Welterbeareals verlaufen, wird in Kapitel *'4.1 Tassenstandorte und Welterbezone'* dokumentiert. Die Bezeichnung Randlage ist dabei nicht als Standortklassifizierung zu verstehen, sondern als Lagebeschreibung, was unseres Erachtens dort auch eindeutig und nicht mißverständlich dargestellt ist.

zu c:

Gemäß seiner inhaltlichen Ausrichtung wird im WVG ein fachplanerisches Vokabular verwendet, das den abbildhaften, beschreibenden, wahrnehmenden und bewertenden Inhalten des Gutachtens angemessen ist. Aus stadtplanerischer Sicht sind wertvolle Baudenkmäler auch wichtige Baudenkmäler und umgekehrt. Die verwendeten Attribute stellen keine

Klassifizierung, sondern generell eine hohe Wertschätzung der Baudenkmäler dar. Als *'herausragendes Einzelobjekt'* wird ein Bauwerk gesehen, das über die lokale Silhouette seines baulichen Umfelds hinausragt, so wie beispielsweise St. Oswald im Bereich der Holz- und Weinlände den baulichen Horizont des *'Ensembles'* überragt. Vergleichbare Interpretationsmuster gelten auch für die weiteren unter *III. c)* beanstandeten Begriffe. Sollten sich durch die verwendete fachplanerische Begriffswahl bislang Mißverständnisse ergeben haben, kann diese Interpretationshilfe sicherlich zur Klärung beitragen.

zu 2. Die visuellen Auswirkungen, a)

Der Planungsstand zur Umsetzung des Regenburger Hochwasserschutzes ist im Gutachten unter Kapitel 1.2 dargestellt. Die Wirkung der Trassen im Stadt- und Landschaftsraum kann weitestgehend auch ohne eine Integration des erforderlichen Hochwasserschutzes in die Trassenplanungen simuliert und bewertet werden. Lediglich bei Blickperspektiven mit geringen Betrachtungsdistanzen stößt die Simulation der Trassen, vor allem im Bereich der Einmündung der Rampen in den Stadtraum aufgrund fehlender Vorgaben an inhaltliche Grenzen, die erst mit einem konkreten Planungsstand auf einem seriösen Niveau nachbildbar sind.

zu 2

Die Darstellungsmöglichkeiten der angefertigten Simulationen wurden im vorherigen Abschnitt erläutert. Die Auswirkungen der uferparallelen Rampe, die an ihrem höchsten Punkt auf ca. 3,00 m über das Höhenniveau des angrenzenden Stadtraums ansteigt, wird dabei keineswegs unterschätzt. Bei der Bewertung des Erscheinungsbilds der Brücke und der Auswirkungen infolge der Benutzung durch Busse ist zu beachten, dass

es sich dabei um ein temporäres und dynamisches Phänomen handelt, das an der bestehenden Eisernen Brücke beobachtet werden kann. Auswirkungen auf das Erscheinungsbild der Stadt sind dadurch zwar gegeben, Dimension und Bedeutung dieses Phänomens sind unseres Erachtens jedoch zu relativieren, da ein solches in jedem Straßenraum auftritt, der durch Busse befahren wird. Wenn Busse an historischen Fassaden vorbeifahren, entstehen ebenfalls kurzfristige Veränderungen der Wahrnehmung des Stadtbilds. Die Brücke soll nur durch Busse des ÖPNV befahren werden. Infolge der gegebenen Taktfrequenz werden sie als temporäre und punktuelle, dynamische Ereignisse wahrnehmbar sein. Solche Bewegungen kennzeichnen einen belebten Stadtraum und können nicht mit der Wirkung der dauerhaften Präsenz eines Bauwerks im Stadtbild gleichgesetzt werden. Zudem entspricht die Belegung einer neuen ÖPNV-Trasse dem Verkehrsaufkommen, das bis zur Sperrung der Steinerne Brücke auf dieser den Donaauraum überquerte, wobei die visuellen Auswirkungen nicht die Ursache für die Sperrung darstellten, sondern die physische Belastung der Brücke.

Abschließend wird noch darauf verwiesen, dass in mehreren Blicksituationen Busse in die Simulationen integriert wurden, um einen Eindruck von den Proportionsverhältnissen der Elemente und den visuellen Auswirkungen zu vermitteln. Die Beanstandung, dass in dem Gutachten eine Simulation fehlt, ... „die zeigen würde, wie täglich 300, ca. 3 m hohe Busse auf einer 3 m hohen Rampe parallel zu der historischen Uferbebauung fahren“.. halten wir jedoch für unrealistisch. Eine solche Tages-Simulation würde bedeuten, eine dynamische Dokumentation in Form eines ca. 18-stündigen Videos zu erstellen, die jedoch den Rahmen dieser Studie sprengen würde, vermutlich ohne einen nennenswerten Erkenntnisgewinn zu vermitteln.

zu 3. Der Historische Aspekt

Dass das WVG keine denkmalfachliche Expertise darstellt wurde bereits mehrfach erwähnt. Über die Steinernen Brücke als multifunktionales Bauwerk von immenser kulturgeschichtlicher Bedeutung wird im Gutachten unter Kapitel '3.4 Brücken im Umfeld der Trassen - Steinernen Brücke' umfassend informiert. Wodurch, und in welcher Form die kulturgeschichtliche Bedeutung der Steinernen Brücke durch eine neue Brücke beeinträchtigt werden könnte, die an einem ca. 600 m entfernten Ort entstehen würde, die Steinernen Brücke demnach physisch weder ersetzen noch tangieren würde, sondern nur einen Teil ihrer früheren verkehrstechnischen Funktion übernehmen würde, wird weder erläutert noch belegt.

Stadt am Fluss - kurzer stadtplanerischer Exkurs

Themen außerhalb des visuellen Aspekts sind generell nicht Untersuchungsgegenstand des WVG. Die nachfolgenden Darstellungen werden daher als kurzer stadtplanerischer Exkurs zum Thema *historische Entwicklung von Regensburg als Stadt am Südufer der Donau und der aktuellen Situation des Stadt- und Siedlungsraums* gekennzeichnet:

Dass sich Regensburg als städtisches Artefakt südlich der Donau entwickelte ist als Faktum unumstritten, ebenso wie die Tatsache, dass das Umfeld außerhalb der reichsstädtischen Anteile von Stadtamhof nördlich der Donau ehemals herzoglich-bayerisches Territorium war. Daraus jedoch zu folgern, dass ein neuer Brückenschlag über die Donau hinweg, westlich der Steinernen Brücke, für alle Zeit auszuschließen sei, ist aus stadtplanerischer Sicht als eindimensionale historische Deutung eines vielschichtigen städtischen Entwicklungsprozesses einzustufen. Eine restriktive Haltung wie diese ignoriert die seitdem entstandenen Veränderungen des Regensburger Lebensraums und wird damit wesentlichen Heraus-

forderungen der aktuellen Stadtentwicklung nicht gerecht. Der Stadt- und Landschaftsraum von Regensburg hat wie in jeder anderen europäischen Stadt, in der jüngeren Vergangenheit und mit besonderem Elan seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs, ein enormes Wachstum und eine Ausweitung der Stadt und städtischer Lebensformen in weiträumige Agglomerationen erfahren. Unabhängig davon, dass das Ergebnis dieses Phänomens nicht in allen Belangen eine erfreuliche Entwicklung darstellt, hat es zwangsläufig rückbezügliche Folgen für die Kernstadt, die stadtplanerisch zu bewältigen sind. Dazu gehört als wesentliche Aufgabe auch die Entwicklung infrastruktureller Maßnahmen, die geeignet sind, die Lebensqualität der Gesamtstadt und vorrangig die Lebensfähigkeit des Stadtzentrums zu unterstützen.

zu b)

Das WVG geht von den Vorstellungen aus, die in der Stellungnahme des Amtes für Archiv und Denkmalpflege, Abteilung Denkmalpflege, der Stadt Regensburg 2012 dargestellt sind. Auf die aktuell durch das Fachgutachten des BLfD übermittelten Erkenntnisse wird oben in angemessener Form verwiesen.

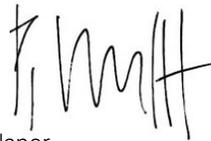
zu 4. Widerspruch in der Bewertung

Die Ausführungen des BLfD reklamieren einen 'eklatanten Widerspruch' in der Bewertung der Situation an der Holzländerstraße. Anhand der anscheinend dazu ausgewählten Zitate aus dem WVG ist jedoch nicht zu entschlüsseln, worin dieser Widerspruch bestehen soll.

zu IV. Schlussfolgerungen

Die abschließend durch das BLfD dargestellten Thesen sind Wiederholungen, die oben bereits ausführlich widerlegt wurden und daher an dieser Stellen nicht nochmals kommentiert werden.

München, im März 2012



Dipl. Ing. Peter Wich,
Landschaftsarchitekt und Stadtplaner

Dipl. Ing. Peter Eisenlauer,
Architekt und Stadtplaner



A.3 Detailinformationen, Quellen und Abbildungen

Literatur:

- Altstadt Regensburg mit Stadtamhof - Nominierung zur Eintragung in die Welterbeliste der UNESCO, Regensburg 2004
- 40 Jahre Altstadtsanierung in Regensburg - Eine Zwischenbilanz, Eine Dokumentation der Stadt Regensburg, 1995
- Die Regensburger Stadterweiterung 1860 - 1914, Stadtentwicklung und Wohnhausarchitektur, Anke Borgmeyer, Regensburg 2003
- Regensburg im Fokus, 70 Jahre - Stadtentwicklung aus der Vogelperspektive, Stadt Regensburg 2008
- Städte am Wasser - Von deutscher Stadtbaukunst und Städtekunde, Carl Lembke, Berlin 1952
- Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties - A Publication of the International Council of Monuments and Sites, ICOMOS - In collaboration with the World Heritage Center, Paris, 2011

Abbildungen / Fotos ©:

- Altstadt Regensburg mit Stadtamhof, Nominierung zur Eintragung in die Welterbeliste der UNESCO, Abbildungen, Regensburg 2004
- Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat, Stadtplanungsamt und Geschäftsstelle Welterbe
- Historisches Museum Regensburg
- www.regensburg.de (diverse Indexseiten)
- 40 Jahre Altstadtsanierung in Regensburg - Eine Zwischenbilanz, Eine Dokumentation der Stadt Regensburg, 1995
- nicht explizit benannte Fotos, Pläne, Abbildungen und Daten ©: terra.nova / EISENLAUER VOITH, München

Pläne / Daten ©:

- Projekte und Entwicklung Ersatztrassen: Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat: Stadtplanungsamt und Tiefbauamt, Abteilung Brücken und Wasserbau
- 3D-Stadtmodell und Geodaten-Grundlagen: Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat: Amt für Stadtentwicklung, Abteilung Vermessung und Kartographie

weitere und vertiefende Untersuchungen

- Liniennetzalternative zu einer altstadtnahen Donauquerung - verkehrliche und ökonomische Untersuchung, Planungsgruppe Nord*
_Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung, Kassel in Kooperation mit
_Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel, September 2009
- Nutzen-Kosten-Untersuchung Busbrücke Regensburg - Ost- und Westvariante*
_INTRAPLAN CONSULT GmbH, München, Dezember 2005

Hochwasserschutz Regensburg - Ergebnisse der Optimierungsphase

- Team 01:
- _Goldbrunner+Grad, Gaimersheim
- _Geoffice Herrle, Ingolstadt
- _Prof. Dr. Vittorio Lampugnani, Mailand
- _Wolfgang Weinzierl, Ingolstadt
- _Prof. Gerd Aufmkolk, Nürnberg
- _Stadt Regensburg, Wasserwirtschaftsamt Regensburg, März 2006

Hochwasserschutz Regensburg – Ergebnisse der Optimierungsphase

Team 02:

_Prof. Ludwig Obermeyer, Potsdam

_Peter Robl, Berlin / Regensburg

_Rose Fischer, Berlin

_Stadt Regensburg, Wasserwirtschaftsamt, Regensburg, März 2006

Flussraumkonzept Donau-Regen

Team 04:

_Landschafts+Ortsplanung Kaus, Bauernschmitt, Enders, Nürnberg

_Stadt Regensburg, Wasserwirtschaftsamt, Regensburg, Sept. 2010

ÖPNV Ersatztrassen für die Steinerne Brücke - Westvariante -

spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

und

ÖPNV Ersatztrassen für die Steinerne Brücke - Ostvariante -

spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

_FLORA + FAUNA Partnerschaft, Regensburg, Oktober 2009.

Donau-Nordarm-Tunnelquerung - Sicherheitsbewertung für die Lösung

aus der Machbarkeitsstudie vom Juni 2009 - Risikobeurteilung und

Kostenprüfung

_Bung Ingenieure AG, Heidelberg, April 2010

Donau-Nordarm-Tunnelquerung - Sicherheitsbewertung für die Lösung

aus der Machbarkeitsstudie vom Juni 2009 - Stufe 2 - Risikobeurteilung

und Kostenprüfung

_Bung Ingenieure AG, Heidelberg, April 2010

Machbarkeitsstudie für eine künftige Donau-Nordarm-Tunnel-Querung für den ÖPNV in Regensburg

_Planungsgemeinschaft (Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen STUVA, Köln;

Herrenknecht Tunnelvortriebstechnik, Schwanau

_Wayys und Freytag Ingenieurbau, Frankfurt am Main

_derori Entwicklungs-GmbH, Regenstau, Juni 2009.

Diese Studie wurde durch die Freien Wähler Regensburg am 15.09.2009 in den Stadtrat eingebracht.

zu den Gutachten siehe auch:

<http://www.regensburg.de/steinerne/alternativen-fuer-busse/34805>

denkmalfachliche Würdigungen und Stellungnahmen

Historisch-topographische Beschreibung der Bereiche Holzländerstraße und Badstraße und denkmalfachliche Würdigung der Donauübergänge im

Ensemble „Altstadt Regensburg mit Stadtamhof“;

STADT REGENSBURG, Amt für Archiv und Denkmalpflege - Abteilung

Denkmalpflege, Regensburg 2011

WEV-Gutachten ÖPNV-Ersatzbrücken - Ergänzende Informationen zu

Bodendenkmälern,

STADT REGENSBURG, Amt für Archiv und Denkmalpflege - Abteilung

Denkmalpflege, Regensburg 2011

Die Steinerne Brücke - Multifunktionales Bauwerk und mittelalterliches

Weltwunder - Artikel in der Zeitschrift: Denkmalpflege Informationen

Ausgabe B, Silvia Codreanu-Windauer und Michael Schmidt, 2011

Bayerische Denkmalliste - Teil A: Baudenkmäler - Kreisfreie Stadt Regensburg; sog. Eiserner Steg (Aktenummer D-3-62-000-1747)
Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München 2011

Gutachten des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege - Regensburg, Freistaat Bayern, Bundesrepublik Deutschland; Welterbestatus; ÖPNV-ERsatztrasse über die Donau, München, März 2012

A.4 Impressum

Auftraggeber:

STADT REGENSBURG

Planungs- und Baureferat

D.-Martin-Luther-Str. 1

93047 Regensburg

vertreten durch die Planungs- und Baureferentin

Christine Schimpfermann

Tel. 0941 507-1016 / Fax. 0941 507-2006

Auftragnehmer:

terra.nova

büro für landschaftsarchitektur

Freibadstraße 15 Rgb.

81543 München

verantwortlich: Peter Wich

Tel. 089 624892-42 / Fax. 089 624892-43

info@tn-l.de

EISENLAUER VOITH

Architekten und Stadtplaner

Zeppelinstraße 59 / 81669 München

Tel. 089 489568-75 / Fax. 089 489568-79

verantwortlich: Peter Eisenlauer

Mitarbeit: Ralph Walczyk

mail@eisenlauervoith.de

München, im März 2012