

Regensburg Digital vom 5. Februar 2009

Regensburger Brückenstreit: UNESCO tagt im Juni über Ersatztrasse

Von *Stefan Aigner*

Vor Juni wird es keine weiteren Beschlüsse in Sachen Ersatztrasse für die Steinerne Brücke geben. Wie Oberbürgermeister Hans Schaidinger am heutigen Donnerstag verlauten ließ, wurde die UNESCO am 21. Januar von den städtischen Brückenplänen informiert. Zum ersten Mal auch offiziell. Bislang hatte es zu dem Thema nur informelle Gespräche mit Spitzenvertretern der UNESCO gegeben.

Jetzt wird der formelle Dienstweg eingehalten. Die UNESCO erhielt einen „umfassenden Bericht der Stadtverwaltung“ zum Thema Ersatztrasse, den anschließend das Welterbekomitee behandeln wird. „Ich habe mich zu diesem Schritt entschieden, auch wenn wir nicht dazu verpflichtet sind“, sagt Schaidinger. Er wolle eine „formelle Äußerung der UNESCO, damit diese spekulativen Auseinandersetzungen aufhören“.

Diese „spekulativen Auseinandersetzungen“ gibt es vor allem in Bezug auf die Westtrasse – vom Schopperplatz in Richtung Weißgerbergraben. Die Diskussion zwischen Denkmalexpertern hatte zuletzt vergangenen November hohe Wellen geschlagen. Schon länger bekannt ist die ablehnende Haltung des bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege. Anfang November hatte aber auch Professor Achim Hubel, Denkmalexperte für Regensburg und Mitglied beim Fachberatergremium ICOMOS im Rahmen eines Gesprächs mit unserer Redaktion persönliche Bedenken gegen die Trasse geäußert. Weitere Medien griffen das Thema auf. Es gab ein überregionales Echo, selbst der Vergleich mit dem Streit um die Dresdner Waldschlösschenbrücke wurde dabei gezogen.

Vor allem die Stadt Regensburg machte daraufhin Druck. Hubel legte, nachdem seine Äußerungen heftige Wellen geschlagen hatten, sein Amt als Berichterstatter für Regensburg nieder. Offenbar insbesondere auf Druck von Professor Michael Petzet, Präsident des ICOMOS-Nationalkomitees. Der bezeichnete die Brückenpläne als „vergleichsweise harmlose Angelegenheit“. Die Stadt habe ICOMOS und die UNESCO stets ausreichend informiert. Dann wurde es stiller um das Thema, abgesehen von der einen oder anderen gehässigen Bemerkung des Oberbürgermeisters in Richtung Achim Hubel.

Sei es wie es will. Nun geht die Stadt also erstmals den offiziellen Weg und muss damit die Entscheidung des Welterbekomitees der UNESCO abwarten. Das Gremium tagt voraussichtlich Ende Juni. So lange soll es laut Schaidinger auch keine weiteren Entscheidungen zum Thema Ersatztrasse geben. Bislang gilt ein Beschluss vom 14. Oktober vergangenen Jahres, mit dem die Verwaltung beauftragt wurde, einen zweistufigen Wettbewerb vorzubereiten. Zunächst sollen Brückenpläne – sowohl für die West- wie auch die Osttrasse – ausgearbeitet werden. Dann folgt ein Realisierungswettbewerb. In der nächsten Sitzung des Planungsausschusses im März soll das Wettbewerbsverfahren vorgestellt werden.

Die SPD hat für sich die Westtrasse offiziell als Favoriten ausgegeben hat. Sollte diese Variante scheitern, bleibt die Osttrasse durch das Naherholungsgebiet Grieser Spitz im Rennen. Dazu SPD-Bürgermeister Joachim Wolbergs: „Es gilt der Koalitionsvertrag, den alle unterschrieben haben. Wenn die Westtrasse nicht geht, wird die Osttrasse geprüft.“

Regensburg Digital vom 16. Februar 2009

600.000 Euro für Brückenwettbewerb/ Altstadtfreunde lehnen Ersatztrassen ab

Von *Stefan Aigner*

Die Worte könnten deutlicher nicht sein. Die Regensburger Altstadtfreunde haben zu den Plänen für eine Weststrasse Stellung genommen und fordern einen „Verzicht auf die beabsichtigten Planungen“. Bereits im Dezember letztes Jahr hat die renommierte Vereinigung eine siebenseitigen Broschur vorgelegt, die sich der „städtebaulich-denkmalflegerischen Bedeutung des westlichen Oberen Wöhrds und der Holzländestraße“ widmet. Die Stellungnahme liegt seit längerem auch den städtischen Planern vor und die Botschaft ist unmissverständlich: Der „Verzicht auf die städtebaulich verheerenden Brückenplanungen zwischen Pfaffensteiner und Nibelungenbrücke“ wird gefordert. Konkret widmet sich der Verein, bislang eine gewichtige Stimme wenn es um Fragen des Denkmalschutzes geht, in seiner Stellungnahme ausschließlich der Weststrasse.

Von dem Brückenbau betroffen wären die Holzländestraße am einen, der Obere Wöhrd und das Fischerquartier am anderen Donauufer. Für letzteres wäre die Weststrasse den Altstadtfreunden zufolge ein „wesensfremdes und zerstörerisches Element“. Dort – wo sich die bedeutendsten Bürgerbauten des barocken Regensburg finden – gelte es den Charakter eines ruhigen und hochwertigen Wohngebiets mit einem ursprünglich geringen Verkehrsaufkommen zu erhalten.

Es gibt höhere Werte als ÖPNV und Wirtschaft

Am gegenüberliegenden Ufer – auf der Altstadtseite – sei die am besten erhaltene Donaufront der Regensburger Altstadt durch die Pläne bedroht. Der „hochwertige und historisch bedeutsame Einmündungsbereich“ zum Weißerbergergraben könne „nicht noch weiter zur Busschleuse gemacht werden“.

Das abschließende Fazit der Altstadtfreunde liest sich wie eine Kampfansage: „Es gibt in der Regensburger Altstadt Werte und Aspekte, deren Bewahrung von wesentlich höherer Bedeutung sind als die kurz- oder mittelfristigen Interessen des ÖPNV und

der Wirtschaft, die seit Jahrzehnten in schöner Regelmäßigkeit den Untergang der Altstadt prophezeit.“

Stadtrat wird selektiv informiert

In der Verwaltung selbst lässt man sich von derlei Stellungnahmen freilich wenig beirren. Am Dienstag werden die Stadträte in der Sitzung des Planungsausschusses (16 Uhr, Neues Rathaus) unter anderem über den geplanten Wettbewerb zur Ersatztrasse informiert. Der schlägt aktuellen Schätzungen zufolge mit 600.000 Euro zu Buche, von denen 40.000 derzeit noch fehlen und erst durch Umschichtungen im Haushalt zur Verfügung gestellt werden können.

In der ersten Phase dieses Wettbewerbs sollen Planer Entwürfe und Gestaltungsvorschläge für das Umfeld einer neuen Brücke vorlegen. Geplant werden soll für beide Varianten: Ost- und Weststrasse. Starten wird der Wettbewerb frühestens im Juni. Wie von uns berichtet, ließ Oberbürgermeister Hans Schaidinger – erstmals offiziell – die UNESCO über die Brückenplanungen informieren. Nun wartet die Verwaltung die Sitzung des Welterbe-Komitees im Juni in Sevilla ab.

Daneben werden die Stadträte am Dienstag auch über die Ergebnisse der Bürgerversammlungen zu den Ersatztrassen in Stadtamhof und im Stadtnorden informiert. In der Verwaltungsvorlage findet sich auch ein kurzer Absatz zur Haltung der Altstadtfreunde. „Die Altstadtfreunde plädieren (...) für größte Sensibilität bei den Planungen“, heißt es darin. Was darunter konkret zu verstehen ist, kann man in der Broschur der Altstadtfreunde lesen: „Diese Sensibilität muss einen Verzicht auf die Planungen bedeuten.“ In der Verwaltungsvorlage findet sich diese Passage freilich nicht. Die selektive Informationspolitik in punkto Ersatztrasse – siehe artenschutzrechtliche Untersuchung zu einer Grieser Brücke (Oststrasse) – setzt sich damit konsequent fort.

Regensburg Digital vom 24. Februar 2009

Ersatztrasse: „Lächerliche Diskussion um Minuten“

Von *Stefan Aigner*

Alles Nein-Sager? Nach den Altstadtfreunden hat sich nun die zweite altgediente Bürgerinitiative gegen den Bau einer Ersatztrasse ausgesprochen. Ost- wie Westtrasse würden „in verantwortungsloser Wiese in die über Jahrhunderte gewachsene Stadlandschaft beiderseits der Donau eingreifen“, schreibt das 1972 gegründete Forum Regensburg in einer aktuellen Stellungnahme. Neben den bereits bekannten Einwänden – der Zerstörung des Naherholungsgebiets Grieser Spitz im Fall der Osttrasse bzw. den Bedenken in punkto Denkmalschutz und Welterbekonvention im Fall der Westtrasse – greift das Forum Regensburg aber auch die Art der bisherigen Argumentation von Seiten der Brückenbefürworter an. Namentlich den RVV.

„Geradezu lächerlich“ sei die vom Regensburger Verkehrsverbund angestoßene Diskussion um Fahrzeitverlängerungen im Minutenbereich angesichts der massiven Eingriffe in ein Jahrhunderte altes Erbe. „Allein der Gedanke, dass vier Buslinien diese erheblichen städtebaulichen Planungen auslösen, stellt alle Relationen auf den Kopf.“ Grundsätzlich habe der Verkehr eine „dienende, nicht eine prägende Funktion“.

Stellungnahme hin, Stellungnahme her: Der bisherige Verlauf des Regensburger Brückenstreits lässt nicht erwarten, dass die Haltung der mehrfach ausgezeichneten Bürgerinitiative (Denkmalschutzmedaille, Theodor Heuss Preis) genau so wenig zu einem Umdenken der Stadtplaner führen wird, wie die Ablehnung der Brückenpläne durch die Altstadtfreunde.

Eigentlich schade. In der Vergangenheit bewiesen nämlich just jene bürgerschaftlichen Gruppen mehr Weitsicht als die städtischen Planer. Einen Eindruck davon bietet ein kurzer Rückblick auf eine Diskussion, die zwischen den 50er und 90er Jahren

in Regensburg schwelte. Seinerzeit ging es um die sogenannte „Bayerwaldtrasse“.

Anstelle der Eisernen Brücke am Donaumarkt war ein vier- bis sechsspurigiges Brückenbauwerk geplant: die „Bayerwaldbrücke“. Über 40 – bis zu 700 Jahre alte – Gebäude rund um den Donaumarkt und am Unteren Wöhrd wurden dafür abgerissen. Über 1.000 Bewohner wurden in andere Stadtviertel umquartiert.

Von dieser Bayerwaldbrücke aus sollte die Trasse weiter über den Unteren Wöhrd nach Stadtamhof und schließlich zur Bayerwaldstraße führen. Das vierspurige und deplatziert wirkende Straßenstück mitten in Reinhausen zeugt heute noch von diesen Plänen.

Die Wochenzeitung die Zeit urteilte damals: „Die Regensburger Kommunalpolitiker (sind) auf dem besten Wege, ihre Altstadt zu zerstören – nicht vorsätzlich, nicht einmal fahrlässig, sondern – so hat es zumindest den Anschein – einfach, weil sie die Tragweite anstehender Entscheidungen nicht übersehen“ ...

Die Stadt widerstand einer Flut von Einwänden, Argumenten und Ratschlägen aus der Bürgerschaft und verkaufte die Planung als zwingend notwendig für eine positive Entwicklung Regensburgs. Die Gegner wurden als „Radikale“, „Kommunisten“ oder „städtische Apo“ diffamiert. Vorne dabei bei diesen „Radikalen“: das Forum Regensburg und die Altstadtfreunde. Mit massiver Öffentlichkeitsarbeit schafften sie es schließlich, Widerstand auf breiter Basis zu organisieren. Auch drei Stadträte ließen sich überzeugen. Walter Annuß, Herbert Brekle und Christa Meier scherten aus ihrer Fraktion aus. Das Projekt wurde schließlich beerdigt. Der Bau der Eisernen Brücke 1989 zog einen (vorläufigen) Schlussstrich unter die Verkehrsplanungen zur „Bayerwaldtrasse“.

Ein Ende des aktuellen Regensburger Brückenstreits ist dagegen noch nicht abzusehen.

„Die Ersatztrasse ist Geldverschwendung“

Donauanlieger schießen gegen den Brücken-Wettbewerb

Als „Geldverschwendung erster Ordnung“ hat der Verein Donauanlieger e.V. die 600.000 Euro Planungskosten für die Bus-Ersatztrasse in Regensburg kritisiert. „Die sinnlose Ausgabe von 600.000 Euro allein für den Ersatztrassen-Architekturwettbewerb sind ein Skandal – und das in Zeiten, in denen den Steuerzahler das Geld durch die Finger rinnt“, erklärte der Vorsitzende des Bürgervereins Donauanlieger, Oliver Wolf.

„Die neue Busverkehrs-Schneise in die Regensburger Altstadt richtet einen enormen Schaden in der Stadt an“, so Wolf. Den kommerziellen Interessen dürfe die Altstadt nicht geopfert werden. „Kein Architekt der Welt kann den Regensburgern die Ersatztrasse schönreden – auch dann nicht, wenn er das doppelte Geld für die Planung bekommt“, so der Vereinsvorsitzende Oliver Wolf mit Blick auf die 600.000 Euro Wettbewerbskosten.

Die Höhe der Planungskosten ließen laut Wolf erahnen, „wie teuer eine Busersatztrasse den Regensburger Steuerzahlern am Ende kommen wird“. Die Baukosten im zweistelligen Millionenbereich werden die Regensburger Bürgerinnen und Bürger schmerzlich spüren, so Wolf.

„Soziales, Kultur, Sport müssten dafür bluten“

„Soziales, Kultur und Sport werden für die Ersatztrasse bluten müssen“, sagt der Donauanlieger.

Dass die neue Brücke nicht erforderlich sei, verdeutlichten laut Wolf folgende Zahlen: Die vier Linien, die bislang die Steinerne Brücke überquerten, beförderten täglich zusammen rund 2.900 Fahrgäste stadteinwärts. Abzüglich der rund 1.000 Fahrgäste der Linie 4, die auch nach Aussagen der Stadt problemlos ohne Ersatztrasse befördert werden können und nach Abzug der Schülerinnen und Schüler, die mit der Linie 12 über die Westumgehung schneller am Ziel sind, verblieben rund 1.500 Fahrgäste, die nicht einmal fünf Minuten längere Fahrzeiten haben.

Bei einer Gesamtzahl von fast 40.000 Fahrgästen täglich sei dies ein verschwindend geringer Prozentsatz, der die Zerstörung der Stadt nicht rechtfertige, so die Ansicht der Donauanlieger. (wr)

Mittelbayerische Zeitung vom 10. März 2009

Forum lehnt Brücken ab

STELLUNGNAHME Trassen würden zu stark in Stadtlandschaft eingreifen.

REGENSBURG. Das Forum Regensburg lehnt den Bau einer so genannten Ersatzbrücke grundsätzlich ab. Dies gilt für beide vorgeschlagenen Brückenvarianten. Nach Ansicht des Forum Regensburg würde sowohl die West- als auch die Ostbrücke in verantwortungsloser Weise in die über Jahrhunderte gewachsene Stadtlandschaft beiderseits der Donau eingreifen.

Die westliche Variante stelle allein schon wegen ihrer ästhetisch unbefriedigenden diagonalen Brückenführung eine gravierende Störung des Altstadt-Ensembles dar. Monumentale Auffahrtsrampen würden am Schopperplatz und vor allem westlich der Kirche St. Oswald das Erscheinungsbild des Welterbeareals in nicht zu akzeptierender Weise beeinträchtigen, so Reiner R. Schmidt, Forum-Vorsitzender. Die Trassierung der Ostbrücke führe weitest-

gehend durch bestehende Grünanlagen, die ein gern genutztes Naherholungsgebiet seien. Die Brückenhöhe würde störend ins Ensemble eingreifen. Die Einschleifung des Verkehrs in die Wöhrdstraße sei verkehrstechnisch schwierig. Darüber hinaus ergebe sich für die Busse kaum eine Veränderung gegenüber der derzeitigen Linienführung.

„Beide Brückentrassen verstoßen massiv gegen den Naturschutz, den Denkmalschutz und die gegenüber der Unesco eingegangene Verpflichtung, nichts zu tun, was das Regensburger Welterbeareal und sein Erscheinungsbild gefährden könnte“, so Schmidt weiter. „Es ist unseres Erachtens nicht zu rechtfertigen, dass wegen einer angeblichen Verbesserung der Linienführung von vier Buslinien massive städtebauliche Eingriffe ins Stadtensemble vorgenommen werden.“