

# KUNSTCHRONIK

MONATSSCHRIFT FÜR KUNSTWISSENSCHAFT  
MUSEUMSWESEN UND DENKMALPFLEGE

MITTEILUNGSBLATT DES VERBANDES DEUTSCHER KUNSTHISTORIKER E. V.  
HERAUSGEGEBEN VOM ZENTRALINSTITUT FÜR KUNSTGESCHICHTE IN MÜNCHEN  
VERLAG HANS CARL, NORNBERG

30. Jahrgang

Januar 1977

Heft 1

## REGENSBURG — ZUR BRUCKENPLANUNG

(Mit 3 Abbildungen)

Das Problem des donauüberschreitenden Verkehrs in Regensburg beschäftigt seit Jahr und Tag eine breite Öffentlichkeit. Die Altstadt und Stadtamhof, seit dem 12. Jh. durch die unikale Steinernen Brücke miteinander verbunden (vgl. *Abb. 1 + A*), existieren zusammen mit den Wöhrden in einer unzerstörten Ufersituation, d. h. bis heute abgeschirmt von einer verkehrlichen Überfrachtung in Nord-Süd-Richtung. Bis 1934 genügte die Steinernen Brücke als einziger Donauübergang seit dem Mittelalter. Dann wurde, die Entwicklungstendenzen einer wachsenden Stadt richtig beurteilend, die Nibelungenbrücke östlich außerhalb, aber nahe der Altstadtgrenze gebaut. Diese Nibelungenbrücke, vor einigen Jahren von zwei auf vier Spuren gebracht und trotzdem völlig überlastet, muß drei Bundesstraßen und einen Großteil des innerstädtischen Verkehrs bewältigen (*Abb. A*). Der Autostau setzt sich, psychologisch gesehen, in einem Wutstau gegenüber der Stadt mit Planungsamt und einsichtigen Kommunalpolitikern um, die sich bisher trotz starker Vorgaben an Abbrüchen in den frühen 60er Jahren (Hunnen-, St. Georgen-, Schwanenplatz) noch nicht zu einer Großbrücke in unmittelbarer Nachbarschaft zur Steinernen Brücke durchringen konnten (ein weiterer Grund war im bisher sorgfältigen Abwägen der Obersten Baubehörde und in mangelnden Finanzierungsmöglichkeiten zu erblicken). Diese sechsspurig als Hochbau geplante Bayerwaldbrücke sollte gleich der Vogelfluglinie ins Herz der Altstadt zielen, den Verkehrsstrom wie Blut in eine tote Stadt pumpen, autogerechtes Leben garantieren. Der Entsetzensschrei von Bürgerinitiativen, Presse und Landesdenkmalrat bewirkten eine Verschnaufpause, in der das Großprojekt auf bescheidene zwei Spuren, geringere Höhen und eine Anbindung in Stadtamhof an die schon bestehende Kanalbrücke schrumpfte. Gleichzeitig wurde die Planung der Osttangente in Angriff genommen, die unterhalb der Schwabelweiser Eisenbahnbrücke die

echte Entlastung für Durchgangs- und Industrierverkehr im Hafengebiet bringen soll. Leider wurde die zunächst näherliegende Weichser Brücke nicht weiter verfolgt.

Die Regensburger Altstadt und Stadtamhof, kleinkonzipierte, höchst verletzte Gebilde der mittelalterlichen Stadtbaukunst, leben mit der einen Brücke über den Strom. Zwar gibt es seit dem Spätmittelalter eine kleine Brücke über den südlichen Donauarm zur Unteren Wöhrd-Insel, früher die Hölzerne, dann Eiserne Brücke genannt. Sie hat nach Sprengung und Reparaturen ausgedient und muß in spätestens 10 Jahren ersetzt werden. Statt eines harmlosen Ersatzbaus, der weiterhin für geringeren Verkehrsfluß in die Altstadt sorgen könnte, wird eine durchgehende Trasse mit Anbindung der Dr.-Martin-Luther-Straße an die Regenuferstraße verfolgt, die angeblich den Ost-West-Verkehr innerhalb der Altstadt verringern und sich auf den Binnenverkehr beschränken soll. Wie dieses Kunststück gelingen mag, ist völlig offen. Statt den altstadtbezogenen Verkehr von Norden über die Nibelungenbrücke zu filtern, ihn teils über den Unteren Wöhrd, teils über eine noch zu schaffende Südspanne nördlich der Bahn mit Schlaufen in die Altstadt zu führen, wird eine Achse angeboten, die sich zu der Nord-Süd-Stadtautobahn entwickeln wird, prädestiniert als direkte Verbindung zwischen den nördlichen Stadtteilen und der Universität. Als neue Hauptverkehrsader wird sie vermehrt Ost-West-Verkehr auf sich ziehen und gerade den Entlastungseffekt der Umgehungsbrücken westlich und östlich der Altstadt stören. Mit dieser Trasse wäre endgültig die Ostnervorstadt vom Altstadtkern abgeschnitten, das „Großensemble Regensburg“ würde zur Farce. Trotz Kleinhaltung der geplanten Bayerwaldbrücke würde ein erheblich stärkerer Verkehrsdruck auf die Altstadt entstehen — ansonsten wäre die Brücke überflüssig. Die Vertreibung der Wohnbevölkerung wird fortschreiten. Folgen, die bisher rigoros bestritten werden, sind bei Planungs- und Planungsträgerwechsel dennoch zu erwarten: Aufweitung von Straßen im Gefolge dieser Nord-Süd-Trasse, Bedrohung von historischer Substanz, neuerliche City-Bildung in der wertvollsten mittelalterlichen Stadt Deutschlands. Der bereits gestellte Abbruchantrag für die Klarenangerschule, einen historisierenden Bau um 1870, kann nicht ohne Zusammenhang mit der Neutrassierung gesehen werden.

Die Gefahrenmomente des Bayerwald-Brückenschlags sind übrigens schon in den 60er Jahren vom Planungsseminar Regensburg des Kulturkreises im Bundesverband der deutschen Industrie deutlich erkannt und mit Gegenargumenten planerisch beantwortet worden. Wenn auch der damalige Vorschlag eines Altstadtringes an einigen Stellen substanzgefährdend für Allee und Villenviertel gewesen wäre, ist die Ablehnung der Nord-Süd-Achse mitten durch die Altstadt und die Einführung der Schlaufenerschließung als wesentlicher Beitrag des Seminars zum Erhalt des Großensembles und nicht nur einzelner Altstadtteile positiv zu werten.

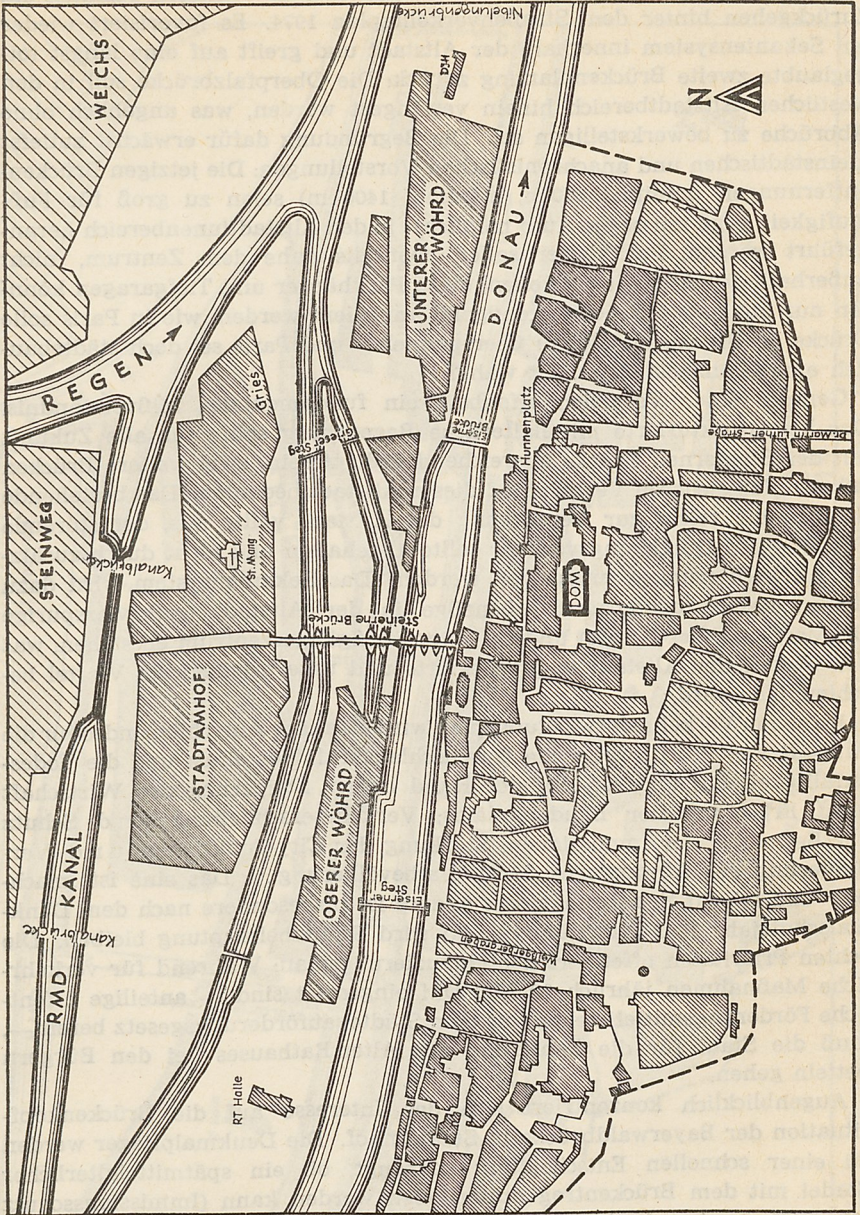


Abb. A Regensburg, Brückensituation 1976

Das neue Verkehrskonzept der Stadt bedeutet in wichtigen Punkten ein Zurückgehen hinter den Straßenverkehrsplan 1974. Es favorisiert wieder ein Sekantensystem innerhalb der Altstadt und greift auf eine längst totergeglaubte zweite Brückenplanung zurück: Die Oberpfalzbrücke soll in den westlichen Altstadtbereich hinein verlängert werden, was angeblich ohne Abbrüche zu bewerkstelligen sei. Die Begründung dafür erwächst zutiefst kleinstädtischen und anachronistischen Vorstellungen: Die jetzigen Brückenentfernungen (minimal 350 m, maximal 1400 m) seien zu groß für Fußläufigkeit, ergo müsse das Auto möglichst in den Altstadttinnenbereich herangeführt werden; Parkhäuser sollen ebenfalls nahe dem Zentrum, nicht außerhalb der Altstadt entstehen; diese Parkhäuser und Tiefgaragen könnten nur mit neuen Brücken genügend angeeignet werden; wie in Paris solle Brücke an Brücke die Donau überspannen— und Paris sei doch städtebaulich eine Glanzleistung, nicht wahr?

Gerade dieser Vergleich offenbart ein fundamentales Mißverständnis. Das kleinstrukturierte mittelalterliche Regensburg sollte für alle Zukunft mit der Steinernen Brücke ausreichend bedient sein, zwei weitere Brücken würden den sicheren Verkehrsdienst dieser Altstadt bedeuten. Das bestehende Straßennetz reicht zur Versorgung der Altstadt völlig aus, der störende Ortsteil- und Durchgangsverkehr sollte abgehalten und nicht durch zusätzliche Erleichterungen angezogen werden. Das Sekantensystem wird dazu führen, daß autogerechte Straßenzüge in der Altstadt (z. B. vierspurige Dr.-Martin-Luther-Straße) und ein reines Fußgängerzentrum entstehen, was den Zerfall der Altstadt in privilegierte und unterprivilegierte Viertel beschleunigen wird.

Im neuen Verkehrsentwicklungsplan wird einander Ausschließendes für die Altstadt angeboten, wobei die Durchschlagskraft des einen und die Todesanfälligkeit des anderen auf der Hand liegen: Steigerung der Wirtschaft und Erhaltung der Baudenkmäler; Verkehrserschließung und Schutz der Bewohner vor Immissionen; Stärkung der City-Funktionen und Verhinderung des Abwanderns der Wohnbevölkerung... Das eine ist „machbar“ und schafft Sachzwänge, das andere ist insbesondere nach dem Denkmalschutzjahr 1975 Pflichtübung und wird Schutzbehauptung bleiben. Die echten Prioritäten offenbart der Finanzierungsplan: Während für verkehrliche Maßnahmen jährlich 20 Mio. DM eingesetzt sind — anteilige öffentliche Förderungsmittel stehen aus dem Städtebauförderungsgesetz bereit —, muß die Stadt für die Sanierung des Alten Rathauses bei den Bürgern betteln gehen.

Augenblicklich konzentriert sich das Interesse auf die Brückenkopfsituation der Bayerwaldbrücke in Stadtamhof. Die Denkmalpfleger werden zu einer schnellen Entscheidung gedrängt, ob ein spätmittelalterlicher Stadel mit dem Brückentrog durchstoßen werden kann (Immissionsschutz inbegriffen) oder ob eine typische Vorstadt-Situation mit kleinen barocken

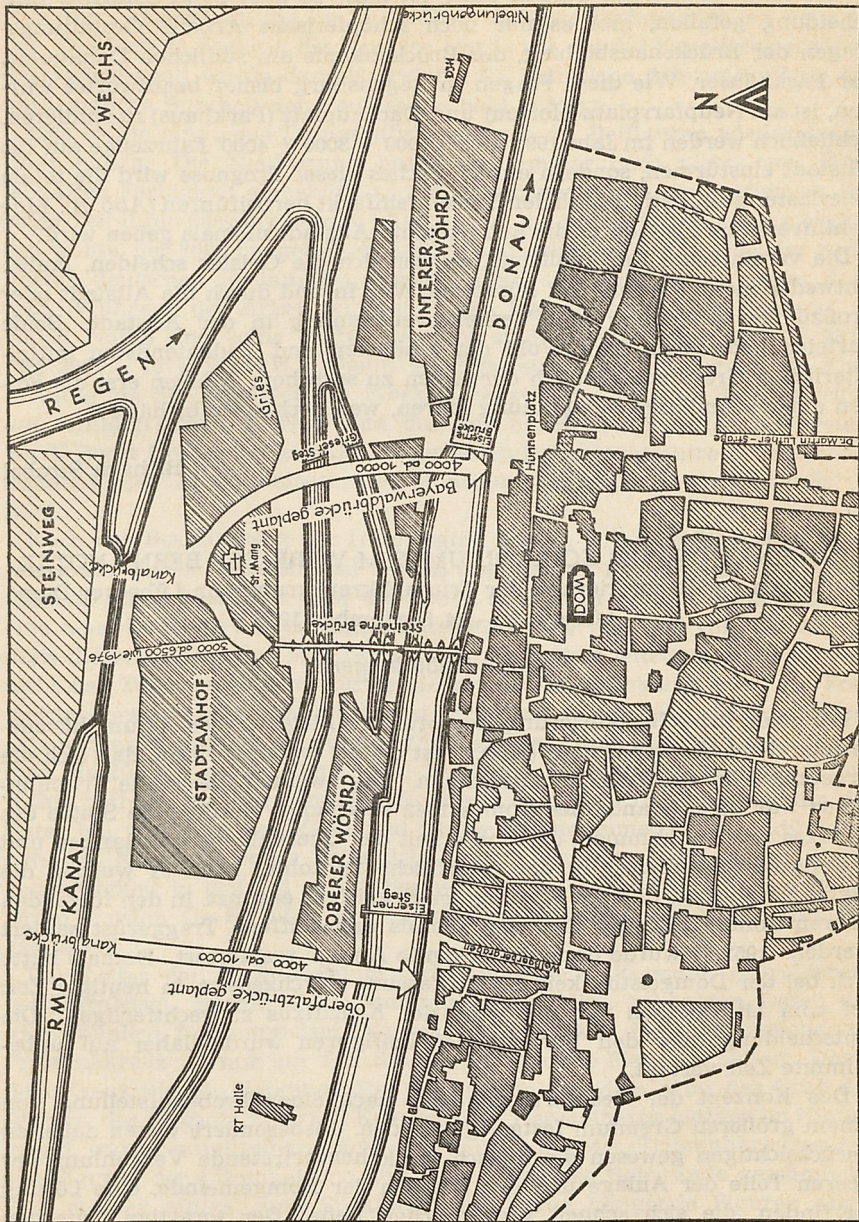


Abb. B Regensburg, Verkehrsbelastung der Altstadtbrücken im Jahr 1990 (nach den Planungen des Stadtplanungsamtes)

Fischerhäusern zerstört werden darf. Ist diese so oder so gewaltsame Entscheidung gefallen, gibt es nur noch schöpferische Arbeit: Gestaltungsfragen der Brückenausbildung, des Brückenkopfs am südlichen Donauufer, der Parkhäuser. Wie diese Fragen in Regensburg bisher beantwortet wurden, ist am Neupfarrplatz (Horten) und Dachauplatz (Parkhaus) zu studieren. Schließlich werden im Jahr 1990 nicht „4000 + 3000 + 4000“ Fahrzeuge auf die Altstadt einströmen, sondern ein Vielfaches dieser Prognose wird die totale Überlastung und schließlich den Verkehrsinfarkt herbeiführen (Abb. B). Eine Fehlinvestition also, da es die autogerechte Altstadt niemals geben wird?

Die vereinfachte Kardinalfrage, an der sich die Geister scheiden, lautet: Entweder mehr Verkehr auf kürzerem Weg in und durch die Altstadt oder großzügige Umgehung und Verkehrsverdünnung in der Altstadt. Beide Parteien behaupten, zum Wohl der schönsten und bedeutendsten mittelalterlichen Großstadt nördlich der Alpen zu sprechen. Müssen erst die Folgen einer grandiosen Fehlplanung lehren, wer Recht gehabt hätte?

Richard Strobel

INTERNATIONALES KOLLOQUIUM ZUM WERK DES BERNT NOTKE  
anlässlich der Restaurierung der Triumphkreuzgruppe im Lübecker Dom  
Lübeck, 22.—24. September 1976

(Mit 5 Abbildungen)

Die neuerliche Restaurierung der etwa 17 Meter hohen Triumphkreuzgruppe des Lübecker Domes (Abb. 3) ist soweit fortgeschritten, daß sich die Ergebnisse im wesentlichen abzeichnen. Das zweimal übermalte Triumphkreuz war beim Brande des Domes 1942 beschädigt worden, die Spitze des Kreuzes war vollkommen, der obere Teil des Querbalkens mit Ranken und Halbfiguren zumindest in der Oberfläche verkohlt. 1949—51 wurden die Figuren freigelegt und die Fassung des Kruzifixus ergänzt. In den folgenden Jahren konnte lediglich das von Fäulnis angegriffene Traggerüst saniert werden. 1955/56 wurde dann die gesamte Anlage restauriert. Damals hatte sich bei der Domgeistlichkeit die Auffassung durchgesetzt, in heutiger Zeit sei vom Liturgischen her nur noch der Kruzifixus zu rechtfertigen. Die Entscheidung über den Verbleib der Beifiguren wurde daher auf unbestimmte Zeit vertagt.

Das Konzept der Restaurierung war nach einer Probeaufstellung von einem größeren Gremium festgelegt worden. Insbesondere waren dabei zu berücksichtigen gewesen die optisch stark hervortretende Verkohlung der oberen Teile der Anlage und der Wunsch der Domgemeinde, eine Lösung zu finden, die sich schnell verwirklichen ließe. Der torartige Unterbau