

Ausstattung, mit Ausnahme der bereits erwähnten Wandmalereireste, nichts die Katastrophe überlebt hat.

4. Ob der Goldene Saal in seiner historischen Gestalt wiederhergestellt werden soll, ist ein kulturpolitisches Problem. Die Entscheidung hierüber ist Sache der Stadt Augsburg. Die Experten sehen sich aber veranlaßt, auf die Schwierigkeiten eines solchen Unterfangens hinzuweisen. In jedem Fall müßte schrittweise vorgegangen und nach jedem Schritt das Zwischenergebnis überprüft werden. Die weiteren Entscheidungen müßten vom Ergebnis dieser Prüfung abhängig gemacht werden. Diese Schritte sollten bei den am wenigsten problembelasteten Teilen des Saales beginnen, z. B. Fußboden, Fenstersprossen, Türen und Türeinfassungen, und an originalgroßen Modellen erprobt werden. Es empfiehlt sich, die einzelnen Arbeitsphasen durch ein kleines Gremium internationaler Fachleute begleiten und beurteilen zu lassen. Gegebenenfalls sollte der beschrittene Weg nicht weiter verfolgt werden.
5. Während der Einleitung solcher Schritte sollte das jetzige Provisorium hingenommen werden. Durch eine eventuelle zeitgenössische Lösung, auf deren Problematik ausdrücklich hingewiesen wird, dürfte die Architektur von Elias Holl auf keinen Fall verändert werden.
6. Voraussetzung jeder künftigen Entscheidung bzw. Maßnahme im Saal ist die unveränderte Erhaltung und die konservatorische Sicherung der noch vorhandenen originalen Wandmalereireste in situ.

Alfred A. Schmid

Präsident der eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege,
ord. Professor der Kunstgeschichte an der Universität Fribourg/Suisse

WALHALLA — BRÜCKENTRASSE — KLÄRSCHLAMMDEPONIE

(Mit 5 Abbildungen)

Am 18. Oktober 1842 eröffnete Ludwig I. die Walhalla (*Abb. 1*) mit den Worten: „Möchte Walhalla förderlich sein der Erstarkung und Vermehrung deutschen Sinnes! Möchten alle Deutschen, welchen Stammes sie auch seien, immer fühlen, daß sie ein gemeinsames Vaterland haben, ein Vaterland, auf das sie stolz sein können; und jeder trage bei, so viel er vermag, zu dessen Verherrlichung“. Was immer dem König an Beiträgen zur Verherrlichung seines Vaterlandes vorgeschwebt haben mag, eine Klärschlammdeponie vis-à-vis der Walhalla dürfte es kaum gewesen sein, auch nicht eine gigantische Brückentrasse in ihrer unmittelbaren Nähe. Sie sind dem Nationaldenkmal aber nach dem jetzigen Stand der Dinge zugeordnet.

Die Walhalla wurde am nördlichen Ufer der Donau auf dem Bräuberg nahe Donaustauf, etwa neun Kilometer östlich von Regensburg errichtet.

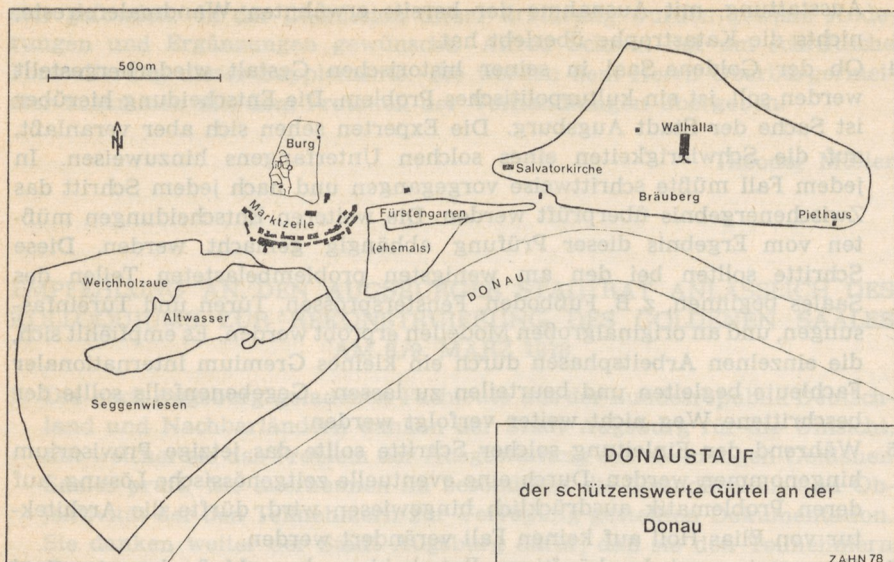


Abb. A Der schützenswerte Gürtel im Bereich Donaustauf und Walhalla (nach Ulf Zahn)

Das Gelände war dem König 1826 vom Fürstlichen Haus Thurn und Taxis überlassen worden (vgl. R. Stolz: Die Walhalla. Ein Beitrag zum Denkmalsgedanken im 19. Jahrhundert, Diss. Köln 1977, S. 32). Die allgemeine landschaftliche Situation erfaßt man am besten im Fernblick, wenn man sich, von Süden aus Barbing kommend, der Donau nähert (vgl. Abb. A). Etwa einen halben Kilometer davor biegt die Straße leicht westwärts ab und führt zur alten Donaustauer Brücke. Von dem kleinen Parkplatz am Straßenknie aus wandert der Blick vom Scheuchenberg bei Sulzbach im Osten über den Bräuberg mit der Walhalla, hinter der sich der bewaldete Hellberg erhebt, zur westlichen Senke des Bräubergs mit der kleinen Salvatorkirche, einem im Kern mittelalterlichen, 1842 von Klenze im Hinblick auf die Walhalla restaurierten Bau (vgl. Abb. 4). Weiter westlich sieht man Donaustauf, vom Burgberg mit der malerischen Burgruine hinterfangen, und schließlich Regensburg mit seinem gotischen Dom, dessen Türme Ludwig I. 1859 bis 1869 vollenden ließ. Diese Landschaft hat seit den Tagen Klzenes manche Veränderungen erdulden müssen, die ihr nicht zum Vorteil gereichten (U. Zahn: Walhalla und Bräuberg. Vorstellung und Wirklichkeit einer Landschaftsgestaltung; in: Acta Albertina Ratisbonensia 37, 1977, S. 43—60). Durch einen Umbau war aus dem Thurn- und- Taxis'schen Schloß

von Donaustauf 1842 ein unförmiger, fünfzig Meter langer, dreieinhalbstöckiger Kasten geworden, der allerdings am 4. März 1880 einem Brand zum Opfer fiel. Zur dauerhaften Verschandelung geriet dagegen das 1908/09 erbaute Tuberkulose-Krankenhaus auf den Höhen hinter der Donaustauer Burgruine, das 1957—60 auf 320 Betten erweitert wurde. Der Blick nach Westen hat Mühe, in dem Panorama aus Silos des Regensburger Osthafens, Fauleiern der Kläranlage bei Kreuzhof, dem Schornstein einer Zuckerfabrik und der allgemeinen Zersiedelung heute die Domtürme noch zu finden. Wirklich zu Leibe rückt die örtliche Planungsphantasie der Walhalla aber erst mit dem Projekt der neuen Brückentrasse, zu der die geplante Klärschlammdeponie den Auftakt bilden soll (Abb. B).

Zunächst zur *Brückentrasse*: Im Zusammenhang mit dem Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals wird das Flußbett der Donau einschneidend verändert. Der jetzige Wasserspiegel von 325,19 Meter ü. d. Meer wird im Bereich Donaustauf/Walhalla um 2,24 Meter angehoben. Damit muß die heutige Donaustauer Brücke aus dem Jahre 1948, welche die 1945 gesprengte Brücke durch eine ursprünglich für Rumänien bestimmte Eisenbahnbrücke ersetzt hat, den Anforderungen des künftigen Schiffsverkehrs weichen. Die notwendige Durchfahrtshöhe verlangt eine erheblich höhere Brücke, die Regulierungen am Flußbett und im Uferbereich verlangen eine um ein Vielfaches längere Brückentrasse. Heute beträgt die Strombreite in der fraglichen Zone zwischen 110 und 140 Meter. Durch Aufstau soll eine Strombreite von 280 Metern entstehen. Hinzu kommt ein Überlaufbecken. Hierfür wird ein Deich notwendig, der in weitem Bogen südlich der Donau durch die Barbinger Ebene geführt werden soll. Seine größte Entfernung zum Strom wird voraussichtlich 750 Meter betragen, seine Höhe etwa 3,20 bis 3,30 Meter. Nördlich von Sarching soll der Deich wieder die Donau erreichen. Gegen den Deichverlauf haben die Donaustauer Bauern, deren Landbesitz zum größten Teil südlich der Donau liegt, Widerspruch angemeldet. Sie fordern aus landwirtschaftlichen Gründen eine nähere Heranlegung des Hochwasserdamms an die Donau. Ob diesen Wünschen technisch entsprochen werden kann, scheint eher unsicher. Selbst wenn sich aus einer gewissen Herannahme des Deiches an den Strom noch Modifikationen ergeben sollten, so bleibt das grundsätzliche Problem der Überbrückung einer riesigen Distanz durch eine gefeilterte Trasse bestehen. Dabei wird jede Lösung unweigerlich eine Beeinträchtigung des Landschaftsbilds bringen. Es kommt nur darauf an, im Hinblick auf die Walhalla das kleinste aller Übel zu realisieren.

Vier Alternativen stehen zur Diskussion (Abb. B). Die erste, sog. Westtrasse würde nahe bei Barbing die Staatsstraße 2145 in nordwestlicher Richtung über den südlichen Deich, das Überlaufbecken und den nördlichen Deich führen und in einer Entfernung von etwa 800 Meter westlich des Ortseingangs Donaustauf, gegen Tegernheim, mit der Staatsstraße 2125 ver-

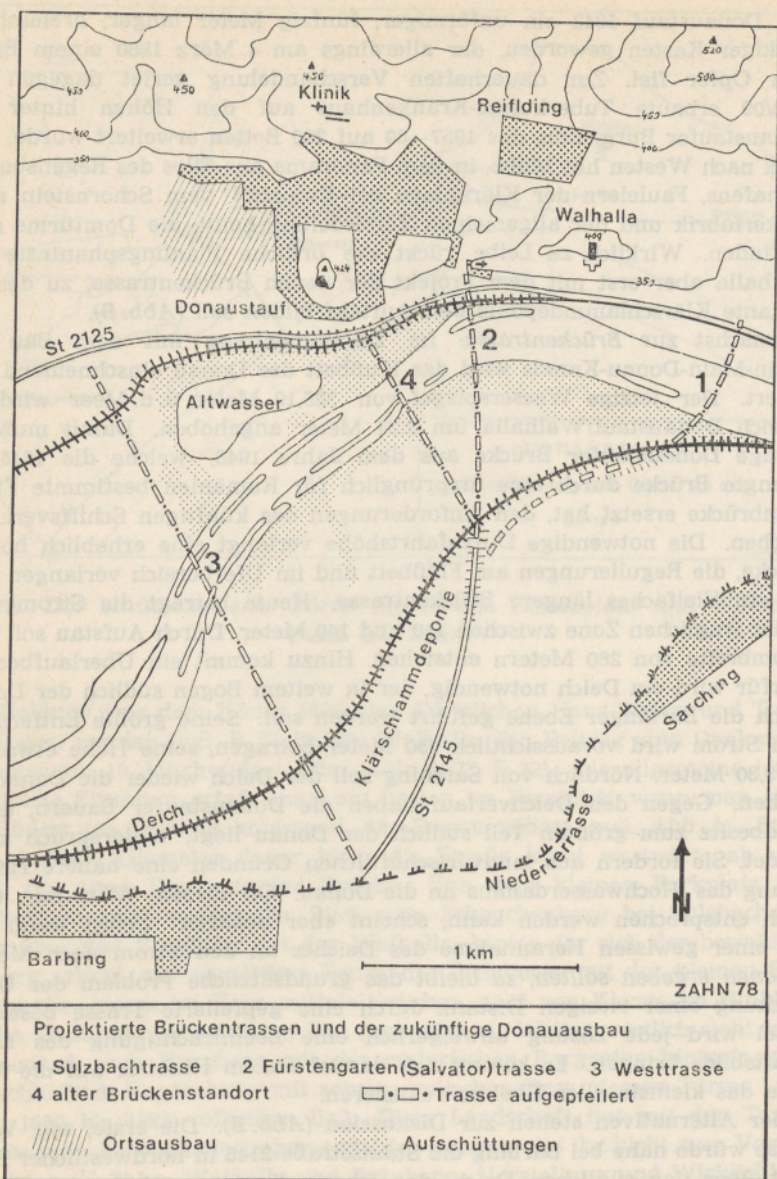


Abb. B Brückenalternativen und künftiger Donauausbau (nach Ulf Zahn)

binden. Diese Lösung brächte Umwege für diejenigen Verkehrsteilnehmer mit sich, die aus dem Raum Sulzbach und Wörth, also aus dem Osten von Donaustauf kommend, ihre Arbeitsplätze auf dem südlichen Donauufer, in Burgweinting, Neutraubling und im Regensburger Osten erreichen müssen. Für die in Tegernheim und weiter im Westen Wohnenden bringt andererseits die geplante Bayerwaldrücke bei Schwabelweis nahe Regensburg ohnehin die gewünschte Entlastung. Mit dem Baubeginn rechnet man hier bereits für 1979. Die Westtrasse würde die größte Entfernung zur Walhalla wahren und ihr damit am wenigsten schaden. Sie hätte möglicherweise auch den Vorteil, daß sie einer weiteren Zersiedelung in Richtung Walhalla einen Riegel vorschiebe. Doch würde sie mit zwei Kilometer Länge die längste aller Lösungen darstellen, der Landwirtschaft erhebliche Flächen wegnehmen und nicht zuletzt das ausgedehnte Altwasser im Westen von Donaustauf beeinträchtigen. Dieser wertvolle Biotop mit seinen 55 häufiger anzutreffenden Vogelarten, von denen 25 als gefährdet gelten, soll zwar trotz Rhein-Main-Donau-Kanals erhalten bleiben, jedoch weiter nach Südwesten gerückt werden. Die Ornithologen und der Bund Naturschutz würden ihren partiellen Altwassersieg vermutlich nur ungern durch die Auswirkungen einer Westtrasse vollends zum Pyrrhussieg verkümmern sehen.

Nachteile brächte auch das andere Extrem einer Brückentrasse bei Sulzbach im Osten von Donaustauf mit sich. Der Gemeinderat hat die sog. Sulzbachtrasse mit nur zwei Gegenstimmen abgelehnt. Ausschlaggebend war dabei im wesentlichen, daß die 18 bäuerlichen Betriebe, zumeist im Westen des Marktes ansässig, zur Fahrt auf ihre Felder südlich der Donau längere Umwege in Kauf nehmen müßten. Dasselbe gilt für die übrigen Pendler (Arbeitnehmer und Schüler). Außerdem befürchtete man ein Nachlassen der Frequentierung Donaustaufs durch den Fremden-, d. h. Walhalla-Verkehr, der noch mehr als jetzt den Ort „links liegen ließe“. Schwerwiegende Konsequenzen ergäben sich aber vor allem für den noch weitgehend unverbauten Fernblick von der Walhalla aus nach Südosten, wenn das Asphaltband mitsamt Auffahrtrampe in einer Entfernung von nur 900 Metern vorbeiführte. Der Landesdenkmalrat hat deshalb die vom Naturschutzbeirat bevorzugte Sulzbachtrasse mit Recht abgelehnt, auch wenn nicht zu leugnen ist, daß sie mit 600 Meter Überspannung die kürzeste und billigste Lösung wäre und über einen in freier Landschaft bereits vorhandenen Verteiler kreuzungsfrei an die Staatsstraße 2125 angebunden werden könnte.

Für die dritte Alternative hat sich der Gemeinderat von Donaustauf entschieden. Demnach würde die aus Barbing kommende Staatsstraße 2145 über das genannte Straßenknie hinaus nahezu geradlinig fortgesetzt und jenseits der Donau bei der Salvatorkirche mit der Staatsstraße 2125 verbunden werden. Da bei dem Straßenknie in der Ebene aber der künftige über drei Meter hohe Hochwasserdeich in einer zusätzlichen Höhe von

weiteren drei Metern zu queren ist, müßte diese Trasse auf einer Gesamtlänge von 1300 bis 1400 Metern kontinuierlich über die Ebene ansteigen, um über der Donau eine Brückenhöhe von ca. 14 bis 15 Metern zu erreichen (Abb. C). Für den Fall einer Pylonenkonstruktion könnte man schlankere Proportionen des ungefähr ein Kilometer langen Brückenkörpers erwarten.

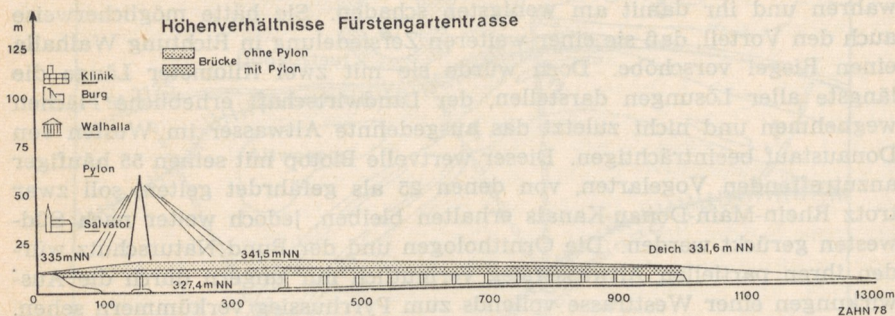


Abb. C Höhenverhältnisse der „Salvatortrasse“ (nach Ulf Zahn)

Dieser „Vorteil“ würde durch die unerträgliche optische Konkurrenz des gewaltigen Pylons im Fernblick auf die Walhalla aber ins glatte Gegenteil verkehrt werden. Die Trasse selbst läge etwa 500 Meter östlich der heutigen Brücke und nur 700 Meter schräg westlich zu Füßen der Walhalla. Ein technisches Hauptargument des Straßenbauamts Regensburg, dem die Planung anvertraut ist, ist das natürliche nördliche Widerlager des Donauhochufers. Diese Lösung muß, ungeachtet des Gemeinderatsbeschlusses und der Zustimmung der Regierung der Oberpfalz, als die schlechteste angesehen werden. Dies aus folgenden Gründen:

Die Trasse zerschneidet das von Klenze geschaffene Ensemble Walhalla/Salvatorkirche, welches das Ortsbild von Donaustauf einbezieht. Zweitens zerstört sie den Fürstengarten in seinem östlichen Teil auf eine Breite von 200 Meter (Abb. A). Die drei Straßen, die schon jetzt dort zusammentreffen, würden in Verbindung mit der Brückentrasse und ihrer Zu- bzw. Abfahrtrampe zur geplanten neuen Donaustauer Umgehungsstraße einen überdimensionalen Verkehrsknoten mit allen hinreichend bekannten Konsequenzen bilden. Drittens: „Nicht nur die Trassen müssen im Park eingeschlagen, sondern weitere Baumbestände zur Sichtfreilegung abgeholzt werden. Hinzu kommt, daß der Verkehrslärm den Park erheblich beeinträchtigt. Ein weiterer Nachteil ist, daß der Brückenverkehr aus der Marktgemeinde selbst vor allem aus dem Westen, dem Wohnausbaugebiet und

dem Gewerbegebiet, wieder über die Maxstraße fließen würde. Am schwerwiegendsten aber ist schließlich, daß Donaustauf über diese Trasse endgültig vom Naherholungsgebiet Walhalla abgeschnitten wäre, da die Zufahrt von der Brücke und der Staatsstraße Regensburg—Wörth (2125) direkt auf den Walhallaparkplatz führt. So gäbe es für die örtliche Gastronomie keine Chance mehr. Der Fußweg vom Ort durch den Fürstengarten zur Walhalla führte durch Verkehrslärm von drei Seiten, führte über die verkehrsreiche Kreuzung: durch zwei Tunnels und über eine Straße. Außerdem soll dem Vernehmen nach bald eine neue Straße durch das noch stille Schönthal über Reiflding nach Bernhardswald gebaut werden, wodurch zusätzlicher Verkehr auf den Knoten gezogen würde. Die Brückenabfahrt zur Staatsstraße mit einem Gefälle von über 4% und im spitzen Winkel ist verkehrstechnisch keinesfalls unproblematisch und auch nicht kreuzungsfrei. Entschärfende Holländerrampen würden eine mächtige Kreuzung ergeben. Vollkommen berechtigt ist die Meinung des Landesdenkmalrates, daß auch diese Brücke die Landschaft der Walhalla erheblich beeinträchtigen würde. Eine 1000 m lange, 15 m über den Wasserspiegel der Donau sich erhebende Brücke, massiv, da pylonfrei wegen der Walhallanähe, kann einfach nicht so »transparent« sein, wie das Straßenbauamt dies darstellt, dazu ist der Einblickswinkel zu direkt“ (Ulf Zahn). Der Besucherstrom zur Walhalla ist in der jüngsten Vergangenheit beständig um durchschnittlich über 7000 zahlende Personen pro Jahr angeschwollen, und zwar von 150 226 im Jahre 1970 auf 200 674 im Jahre 1977. Das Fremdenverkehrsargument, mit dem die Gemeinde Donaustauf die Sulzbachtrasse seinerzeit abgelehnt hat, trifft mit gleicher Wucht auch die jetzt in Aussicht genommene Salvatortrasse. Hier wie dort hätte die Gemeinde Donaustauf das Nachsehen.

Als vierte Alternative bietet sich die Gegend des alten Brückenstandorts an. Nach Umfragen würden ihm die Bürger von Donaustauf den Vorzug geben, nicht freilich die Regensburger Brückenbauer. Technische Schwierigkeiten, heißt es, entstünden dadurch, daß die Trasse auf einer Länge von 200 bis 250 Metern auf das Niveau des nördlichen Hochwasserdeichs herabgeführt werden müßte, der seinerseits wohl um einen Meter zu erhöhen wäre. Die Prämisse des Straßenbauamts ist dabei das Streben nach einer kreuzungsfreien Anbindung an die neue, zum Deich parallel laufende Donaustauer Umgehungsstraße, d. h. der neuen Staatsstraße 2125. Ob eine derartige Anbindung und damit der Rennbahncharakter der Umgehungsstraße aber tatsächlich erstrebenswert sind, darf nicht zuletzt im Hinblick auf die weitere Entwicklung von Donaustauf bezweifelt werden. Tatsächlich würde eine Brücke am alten Standort den Bedürfnissen der Landwirtschaft und des Berufsverkehrs von Donaustauf sehr viel besser gerecht als die Salvatortrasse. Dasselbe gilt für das Geschäftsleben und den Tourismus, vorausgesetzt, daß der Verzicht auf den Fetisch kreuzungsfreier Anbindung und der damit verbundene Gewinn einer Retardierung des sonst

vorbeibrausenden Langstreckenverkehrs (Ampel) geschickt im Hinblick auf eine wirtschaftliche Belebung Donaustaufs genutzt werden. Zwar würde der Brückenkörper an dieser Stelle leider auch nicht kürzer, da es beim Anstieg an besagtem Straßenknie in der Barbinger Ebene bliebe. Das nördliche Ende der Trasse läge aber bereits 1200 Meter von der Walhalla entfernt und wäre zum Teil von Baumbestand verdeckt.

Die *Klärschlammdeponie*, deren Planfeststellung am 29. 11. 1973 von der Stadt Regensburg beantragt worden war, wird für den Klärschlamm benötigt, der durch die Regensburger Großkläranlage anfällt. Im Mai 1975 begann man mit ihrer Errichtung im Westen von Barbing in nur vier Kilometer Luftlinie und das heißt Sichtweite zur Walhalla. Am 1. Januar 1978 wurde das Gebiet der Kläranlage nach Regensburg eingemeindet. Das Terrain, auf dem der anfallende Klärschlamm abgelagert werden soll, liegt weiter östlich in den Gemarkungen Barbing, Donaustauf, Sarching und Tegernheim. Der Hauptanteil fällt der Gemeinde Barbing zu. Die Deponie soll in dem Winkel zwischen der neuen Straßen- bzw. Brückenanfahrtsrampe der aus Barbing nach Donaustauf führenden Staatsstraße 2145 und der Kurve des künftigen Hochwasserdeichs westlich des jetzigen Straßenknies angelegt werden (*Abb. B*). Sie würde eine annähernd dreieckförmige Fläche bedecken und sich in ihrer Nord-Süd-Ausdehnung auf ca. 1300 Meter erstrecken, in ihrer größten Breite am südlichen Ende auf ca. 500 Meter. Die Luftlinie und damit die Sichtweite zwischen der Walhalla und dem Beginn der Deponie messen nur 1400 Meter. Der Standort wurde ebenso wie derjenige der im Bau befindlichen Großkläranlage von der Stadt Regensburg ausgesucht. Andere denkbare und von der Walhalla aus unsichtbare Deponieplätze wurden u. a. wegen zu langer Transportwege verworfen. Bei dem nun im unmittelbaren Blickfeld der Walhalla erkorenen Standort denkt man im Baudezernat der Stadt Regensburg, das auch für die Planung verantwortlich zeichnet, und in der genehmigenden Regierung der Oberpfalz durchaus in historischen Dimensionen, nämlich bereits über das Jahr 2000 hinaus. In den kommenden drei Jahrzehnten würde dann die tägliche Aufschüttungsquote von anfänglich 35 Tonnen auf 90 Tonnen Klärschlamm gesteigert werden können. Das voraussichtliche Stapelvolumen betrüge 900 000 Kubikmeter. Beruhigend wird auf eine Einteilung der Aufbringungsfläche in streifenartige Parzellen hingewiesen. Die Breite eines Ablagerungsabschnitts, gemessen an der Staatsstraße 2145, dürfe, so die Vorschrift des Planfeststellungsbeschlusses, 30 Meter nicht wesentlich überschreiten. Darüber, daß er zugleich dann bis zu einer Länge von 500 Meter einsehbar werden könnte, schweigt sich der Planfeststellungsbeschluß aus. Beim Regensburger Baudezernat wird versichert, daß man es so weit nicht kommen lassen, sondern jeweils nur kürzere Einheiten aufschütten würde. Die an der nordöstlichen Spitze des Geländes zu beginnenden Ablagerungsabschnitte sollen sofort mit Mutterboden abgedeckt und laufend begrünt

werden. Das bedeutet in jedem Fall aber, daß die Walhalla-Besucher mindestens in den nächsten 30 Jahren die Aussicht auf eine permanente Erdbaustelle genießen dürfen. Denn neben der täglichen Anfuhr des krümeligen Materials, bestehend aus den vorgeklärten Rückständen der gewerblich-industriellen und der häuslichen Abwässer, würden, was nicht auszuschließen ist, die Landwirte dieses Material auch wieder abfahren, um damit ihre Felder zu verbessern. Die geforderte Sichtschutzbepflanzung entlang der Staatsstraße 2145, die bei Inbetriebnahme der Deponie eine Höhe von ca. 2 Metern erreicht haben müsse, wird dem aus ca. 80 Meter Höhe auf die Ebene blickenden Walhalla-Besucher nicht allzu hilfreich sein. Das gilt auch für die anheimgestellte streckenweise Sichtschutzergänzung durch einen Humuswall entlang der Straße, der seinerseits wenigstens auf einige Zeit einen zusätzlichen Fremdkörper linearer Art in dem dann an sich schon deichgeschädigten Landschaftsbild darstellen würde. Geruchsbelästigung durch den thermisch konditionierten und mittels Kammerfilterpressen entwässerten und ausgefaulten, sowie zerkleinerten Schlamm, so wird versichert, sei nicht zu befürchten.

Daß die beiden Projekte im Widerspruch zur Idee der Walhalla stehen, ist eine überflüssige Feststellung. Sie stehen aber auch im Widerspruch zu einer Landratsverordnung vom 2. Juni 1939 zum Schutze von Landschaftsteilen im Bereiche der Walhalla, die an die Gemeinden Donaustauf, Barbing, Demling, Lichtenwald, Sarching, Sulzbach und Tegernheim gerichtet ist. Sie verbietet Veränderungen, „die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuß zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten. Hierunter fällt z. B. neben Kahlschlägen und Abschlagen von im Landschaftsbild in Erscheinung tretenden Bäumen, Hecken und Sträuchern die Anlage von Bauwerken aller Art, auch solcher, die sonst einer baupolizeilichen Genehmigung nicht bedürfen, Verkaufsbuden, Wochenendhäusern, Industrie- und Fabrikanlagen, Überlandleitungen, Gleisanlagen, Zelt- und Lagerplätzen, Sandgruben, Steinbrüchen und Abraumhalden, Müll- und Schutzplätzen, Anlege- und Landeplätzen, sowie das Anbringen von Inschriften und dgl., soweit letztere nicht auf die Landschaftsschutzmaßnahmen hinweisen“ (Amtsblatt des Landrates in Regensburg Nr. 23, 7. Juni 1939). Die beiden Projekte stehen weiterhin im Widerspruch zum Gedanken des Ensembleschutzes im Sinne des modernen bayerischen Denkmalschutzgesetzes.

Aber auch spezielle Widersprüche gibt es. Die sog. Salvatortrasse durch den Fürstengarten widerspricht einer rechtsgültigen, im Rahmen eines Grundstückstausches am 24. November 1934 getroffenen Vereinbarung zwischen dem Fürstlichen Haus Thurn und Taxis und der Gemeinde Donaustauf. Darin heißt es: „Der von der Marktgemeinde Donaustauf erworbene Fürstspark Plan Nr. 228 zu 2,981 ha soll für immer den Park-Charakter be-

wahren und keine andere Verwendung finden. Sollten die Zeitumstände eine andere Verwendung erfordern, so hat eine Kommission zu entscheiden, bestehend aus dem jeweiligen Bezirksamtsvorstand, aus einem Herren des Fürstlichen Hauses (Domänen- oder Rentkammer) und dem jeweiligen 1. oder 2. Bürgermeister der Marktgemeinde Donaustauf. Als weiteres Mitglied der Kommission soll der jeweilige Vorstand der Walhalla-Kommission beigezogen werden.“ Im übrigen hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege den Fürstengarten in Würdigung seiner städtebaulichen und geschichtlichen Bedeutung in die vorläufige Liste der geschützten Objekte aufgenommen. Den Widerspruch zur favorisierten Salvatortrasse erkennend, möglicherweise aber technokratischer Suggestion erliegend, hat der Gemeinderat von Donaustauf mit nur einer Gegenstimme die Streichung des Fürstengartens von der Denkmalliste verlangt.

Dabei scheinen sich die Befürworter der Salvatortrasse allerdings nicht ganz wohl in ihrer Haut zu fühlen. Es mutet wie Kompensation eines schlechten historischen Gewissens an, wenn sie als Argument ins Feld führen, die Salvatortrasse entspreche gegenüber der heutigen Brückenführung dem ursprünglichen „historischen“ Brückenstandort. Diese Behauptung ist falsch. Nach den Recherchen von Ulf Zahn, dem wir auch die hier abgebildeten Planzeichnungen verdanken, ist eine Donaustauer Donaubrücke erstmals 1338 archivalisch nachweisbar. Bis 1891 existierte eine leichte Holzbrücke, die aufgrund des Treibeises der Donau regelmäßig vor Winteranbruch abgebaut und im Frühjahr wieder aufgebaut wurde. Ihr Standort war wechselnd, bedingt jeweils durch Veränderungen im Flußbett. Im frühen 19. Jahrhundert befand sie sich zwar östlich des Fürstengartens unterhalb des Bräubergs. Das geht u. a. aus bildlichen Darstellungen hervor. Doch konnte Veit Loers auf eine zeitgenössische, im Zusammenhang mit der Walhalla gemachte Mitteilung hinweisen, daß die Brücke weiter nach Westen verlegt werden sollte, und zwar in die Gegend des heutigen Standorts. Bei Joseph Anselm Pangkofer, einem der interessantesten und zugleich bestinformierten Walhalla-Exegeten des Einweihungsjahres 1842 heißt es: „Die häßliche Pfahl-Brücke, welche vor der Walhalla über die Donau führt, soll, wie verlautet, durch eine solidere ersetzt, und diese an der Stelle erbaut werden, an welcher die alte von der Mitte des Marktes und von einem befestigten Brückenkopfe aus, einst über den Strom ging, als dieser noch näher an den Mauern des Marktes hinfloß; die neue Brücke wird durch einen Damm mit dem Markte verbunden“ (J. A. Pangkofer: Walhalla und Stauf an der Donau, 2. verm. Auflage, Regensburg 1843, S. 50). 1891 wurde in diesem Bereich die erste eiserne Brücke mit direkter Ortszufahrt errichtet.

Was den vorgesehenen Standort der Klärschlammdeponie betrifft, so gibt es in bezug auf die naturwissenschaftlichen Aspekte (Fäulnis- bzw. Gärungsprozesse, Geruchsbelästigung für die gesamte Umgebung, Grund-

wasserabschluß) durchaus widersprüchliche Feststellungen. Darauf kann hier nicht eingegangen werden. Die Frage liegt jedenfalls nahe, warum man den angeblich problemlosen Klärschlamm nicht einfach zwischen Autobahn und Industriegebiet, d. h. 2,5 km näher an der Kläranlage ablagert.

Vor dem Hintergrund der drohenden Ereignisse hat eine vom Institut für Kunstgeschichte der Universität Regensburg initiierte, im Mai 1978 durchgeführte öffentliche Vortragsreihe in der Volkshochschule Regensburg die Probleme auf interdisziplinärer Grundlage wissenschaftlich erörtert. Werner Gauer, Fachvertreter für Klassische Archäologie an der Universität Regensburg, sprach über „Antike Vorbilder der Walhalla“, Veit Loers (Stadtmuseum Regensburg) über „Walhalla und Salvatorkirche. Romantische Architektur und ästhetische Landschaft im Vormärz“, Ulf Zahn über „Bräuberg, Fürstengarten und Donaustauer Altwasser. Ein Beitrag zur Landschaftspflege aus Anlaß des Baus des Rhein-Main-Donau-Kanals“, der Verfasser schließlich behandelte das Thema „Die Walhalla. Ein architektonischer Widerspruch und seine landschaftliche Aufhebung.“. Die Ergebnisse dieser Vortragsreihe können hier nicht referiert werden. Sie werden an anderer Stelle veröffentlicht. Es genügt die Feststellung: Die Konzeption der Walhalla steht und fällt mit einem möglichst unversehrten Landschaftsbild. Der Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals scheint nicht mehr aufzuhalten. Bei den Folgeerscheinungen aber gilt es, vermeidbare Katastrophen zu vermeiden (vgl. J. Traeger: Die Walhalla und ihre Landschaft — Ein Nationaldenkmal ist in Gefahr, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 3. Juni 1978/Nr. 114, Wochenendbeilage).

An Wallhalla's Klärschlammhorizont ist inzwischen ein Silberstreif aufgetaucht. Die Gemeinde Donaustauf hat gegen den Standort vor ihrer Haustür bzw. gegen den diesbezüglichen Planfeststellungsbeschluß der Regierung der Oberpfalz vom 31. März 1978 Klage beim Verwaltungsgericht erhoben (vgl. Mittelbayerische Zeitung, 17. Mai 1978). Schon am 6. 2. 1974 hatte sie sich gegen das Vorhaben gewandt u. a. mit der Begründung, daß die geplante Deponie zwischen zwei Naherholungsgebieten liege und zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes führen könne. Erhebliche Bedenken meldete am 19. 2. 1974 auch die Gemeinde Barbing unter Hinweis auf das Walhalla-Schutzgebiet an. Ähnlich argumentierten zahlreiche Privatpersonen. Der Wasser- und Bodenverband Barbing/Donaustauf befürchtet eine Veränderung der Landschaft mit nicht absehbaren Auswirkungen u. a. für das Wachstum von Getreide und Pflanzen. Nachdem ein Gutachten des Bayerischen Landesamts für Wasserwirtschaft vom 27. 3. 1975 die Deponie aus der Sicht des Grundwasserschutzes für zulassungsfähig und ein Gutachten des Bayerischen Geologischen Landesamtes vom 4. 8. 1975 die Deckschicht aus Auenlehm im Deponiebereich als praktisch wasserundurchlässig bezeichnet hatte, erklärte das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen sich, am 10. 1. 1978 mit dem Erlaß

des Planfeststellungsbeschlusses einverstanden. In ihm wird eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes als unbegründet bezeichnet, da die „Anlehnung an den projektierten Hochwasserdamm und die Errichtung einer Sichtschutzbepflanzung . . . die Einbindung der Deponie in die Landschaft“ sicherstellen. Die gegen den Standort der Klärschlammdeponie gemachten Einwendungen werden zurückgewiesen, da sie „insgesamt nicht begründet“ gewesen seien.

Aus der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses geht nicht hervor, welche Rolle in den Erörterungen die Nachbarschaft zur Walhalla mit ihrem geistigen und künstlerischen Anspruch gespielt hat, bzw. ob sie überhaupt eine Rolle gespielt hat. Stichhaltig ist das Argument des Regensburger Baudezernats, daß der häßliche spitze Winkel zwischen dem Hochwasserdamm und dem Straßendamm der Anfahrtrampe zur neuen Brückentrasse durch die Auffüllung langfristig gemildert erscheint. In der Tat würden dadurch die Böschungskanten der beiden Dämme wenigstens auf zwei Seiten verschwinden. Die Eigenschaften von „Klärschlamm“ mögen vielleicht sogar eine begriffliche Kosmetik im Sinne von „Klärerde“ zulassen, wie es behördlicherseits nahegelegt wird, wenn auch die gleichzeitig behördlich betonte Notwendigkeit einer Überdeckung dieses Materials durch echten Humus ebenso aufhorchen läßt wie die Tatsache, daß man großen Wert auf genügenden Abstand zu den umliegenden Ortschaften legt. Aber abgesehen davon, daß den genannten optimistischen Gutachten anderslautende Prognosen entgegenstehen, läßt sich der Abfallcharakter nicht wegdiskutieren. Neben diesem ideellen Widerspruch zur Walhalla bleibt vor allem die Tatsache eines dreißigjährigen Erdbaubetriebs in ihrem Sichtfeld bestehen. Und was passiert, wenn die fragliche Fläche zugeschüttet sein wird? Die Großkläranlage wird danach ihre Arbeit wohl kaum einstellen. Wohin mit dem Zukunftsklärschlamm? Wer garantiert, daß dann auf der anderen Seite der Straßenrampe nicht der stumpfe Winkel zum Hochwasserdamm zur Auffüllung in Betracht gezogen wird? Die Inbetriebnahme der Deponie am jetzt vorgesehenen Standort könnte präjudizierend wirken und der Walhalla auf unabsehbare Zeit ein Dauerklärschlammprogramm bescheren. Viel näher liegt es doch, das richtige Argument des Baudezernats hinsichtlich der Auffüllung des spitzen Winkels zwischen den beiden Dammböschungen aufzugreifen, hierfür jedoch normales Erdmaterial zu verwenden, wie es in Fülle durch den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals anfällt. Den Klärschlamm aber sollte man von vornherein aus dem Blickfeld der Walhalla verbannen. Der Entschluß der Gemeinde Donaustauf zur Klage beim Verwaltungsgericht kann jedenfalls uneingeschränkter kunsthistorischer Unterstützung sicher sein.

Hinsichtlich der Brückentrasse ist das Planfeststellungsverfahren noch nicht eingeleitet worden, da zunächst die Entscheidung in der Frage des Deichverlaufs abgewartet werden muß. Die Würfel sind also auch hier noch

nicht gefallen. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat sich mit Entschiedenheit gegen die Salvatortrasse ausgesprochen. Dieser Ablehnung kann man nur ebenso entschieden zustimmen. Im Straßenbauamt Regensburg ist ein Geländemodell für die Salvatortrasse zu besichtigen, auf dem auch die Walhalla nicht fehlt. Das Ganze — im Spielzeugmaßstab 1:750 und in realitätsferner Kolorierung — sieht, wie das bei Architekturmodellen eben zu sein pflegt, nett und putzig aus, zumal der Verkehrsknoten Fürstengarten-Brückenabfahrt gar nicht erst dargestellt ist. Das Entsetzen stellt sich in der Regel dann ein, wenn das Objekt erst einmal in der Landschaft steht. Aus den oben genannten Gründen erscheint eine Trassenführung im Bereich der heutigen Donaustauffer Brücke als das kleinste aller Übel. Für die Erarbeitung einer optimalen Lösung, die alle Aspekte des Problems von der Walhalla-Verschönerung bis zur künftigen Donaustauffer Ortsentwicklung berücksichtigt, ist ein allgemeiner Ideenwettbewerb zu fordern, mindestens aber eine planerische Neuorientierung mit dem Ziel einer Preisgabe der Salvatortrasse. Nur so bliebe einem deutschen und gleichermaßen europäischen Symbolbau des 19. Jahrhunderts das Schlimmste erspart.

Ludwig I. hat für seine größte Kunstschöpfung 1857 testamentarisch verfügt: „Die Walhalla und was zu ihr gehört, vermache ich Deutschland, meinem großen Vaterlande . . .“. 1862 ergänzte er: „Würde, was Gott verhüten möge, der deutsche Bund aufhören, so fällt die Walhalla an Bayern als Staatseigentum . . .“. Bis zum heutigen Tag ist der Bayerische Staat der direkte und alleinige Erbe dieses Vermächtnisses geblieben. Den städtischen Plan zu einem sechsspurigen Großbrückenschlag in nächster Nähe zur berühmten Steinernen Brücke des 12. Jahrhunderts samt unausweichlichem Schneiseffekt einer Stadtautobahn quer durch die östliche Altstadt von Regensburg ließ seinerzeit die allgemeine Bestürzung zunächst auf Zweispurigkeit schrumpfen, dann wurde er bis auf weiteres auf Eis gelegt, und nun ist der neue Regensburger Oberbürgermeister in dankenswerter Deutlichkeit überhaupt auf Distanz zur Idee dieses Vorhabens gegangen (R. Strobel: Regensburg — Zur Brückenplanung, in: Kunstchronik 30, 1977, S. 1 ff.; vgl. die Woche, 18. Mai 1978, S. 6). In bezug auf die staatseigene Walhalla stellt sich die Frage: Wird der Freistaat Bayern mit seiner oft und zu Recht gerühmten humanistischen Tradition es zulassen, daß ausgerechnet in seine ureigenste Domäne die zerstörerische Trasse getrieben wird und der deutsche Ruhmestempel zugleich in die Aura des Regensburger Klärschlammes gerät?

Jörg Traeger



Abb. 1 Blick auf Walhalla mit Donau (Foto: Erhard Daniel, Regensburg)