

Zur Zukunft des Donaumarktes

Das Interesse der Stadtverwaltung läuft zurzeit auf eine schnelle Grundstücksvergabe hinaus. Investoreninteressen haben Vorrang vor einer sorgfältigen Stadtplanung. Vernachlässigt werden die hohen Gestaltungsansprüche, die für die städtebaulich besonders anspruchsvolle Lage an der Donau selbstverständlich sein müssen.

Nach den bisherigen Planungen (ursprünglich „Variante A“) soll folgendes geschehen:

1. Unmittelbar an der Eisernen Brücke wird eine groß dimensionierte Abfahrts-Rampe für Busse und LKWs gebaut. Die Rampe führt zu einer 12 m breiten Erschließungstrasse entlang der Donau, vorbei am Kindergarten und an der Königlichen Villa bis zur Nibelungenbrücke mit Anschluss an die Bruderwöhrdstraße.
2. Die großen Kreuzfahrtschiffe ankern am Donauufer zwischen Eiserner Brücke und Nibelungenbrücke. Durch diese Touristenschiffe wird nicht nur die Stadt-silhouette und der Blick auf die Donau verstellt, sondern auch die Königliche Villa mit den Bastionen und dem Park als bedeutendes Denkmal entwürdigt.
3. Im Westen des Donaumarktes versperrt ein parallel zum Ufer liegender Gebäudeblock („Platzhalter“ für eine kulturelle Nutzung) den Blick auf das Donauufer. Der Sanierungsgedanke ist (noch) nicht erkennbar. Es bleibt weiterhin Eine städtebauliche Lücke.
4. Zwei überdimensionierte Gebäudeblöcke (im Plan „B“ und „C“) ragen weit in den heutigen Marktbereich; dadurch muss die Fläche für den Wochenmarktverringert werden. Der Österreicherstadel als einzig erhaltenes Baudenkmal gerät hinter den Baublöcken ins Abseits.
5. Es sind keine Bezüge zur Nachbarschaft (St. Klara, Königliche Villa, Ostengasse, Schwanenplatz) erkennbar. Für die Abbruchschneise Hunnenplatz – Kalmünzergasse – Schwanenplatz wird keine Lösung angeboten.

Wir halten diese Planungen für verfehlt und fordern:

1. Auf eine Abfahrtsrampe mit anschließender Trasse zur Bruderwöhrdstraße wird aus städtebaulichen Gründen verzichtet. Eine Erschließung (für Feuerwehr usw.) erfolgt über die frühere Eschergasse.
2. Die Touristenschiffe ankern mittelfristig hinter der Nibelungenbrücke im Bereich des geplanten Marina-Quartiers.
3. Der „Platzhalter“ wird um 90 Grad gedreht und wirkt so als Brückenkopf und nimmt Bezug zum „Schiffshaus“ gegenüber. In dem Gebäude wird das „Haus der Gelehrten Sachen“ eingerichtet (wissenschaftsgeschichtliches Museum und Darstellung der Forschungsentwicklung an der Universität bzw. Hochschule und in Regensburger Betrieben). Es soll auch für Jugendliche didaktisch eingerichtet sein, um vermehrtes Interesse für Wissenschaft und Technik zu wecken.

4. Die Gebäudeblöcke „B“ und „C“ werden durch kleinteilige Bebauung ersetzt und in Richtung Norden ergänzt. Der Wochenmarkt bleibt in seinem bisherigen Umfang erhalten und wird auf einem Platz, der sich zur Donau öffnet, angelegt. Der Österreicherstadel soll für kulturelle Nutzungen saniert werden.
5. Nach einer städtebaulichen Rahmenplanung einschließlich eines abgestimmten Verkehrskonzeptes für den gesamten Bereich zwischen Donauufer, Minoritenkirche und Ostentor werden Teilbebauungspläne entwickelt, die Art und Maß der baulichen Nutzung festlegen und Grundlage für weitere Verfahren sind.

Diese Planungsschritte gehören zum selbstverständlichen Handeln einer Bauverwaltung

Stellungnahme zum Kreuzschiffverkehrsverkehr auf der Donau im Allgemeinen und zur Notwendigkeit der Donau-Ufer-Straße im Besonderen

von Brigitta Alkofer

Meine mehrjährige Erfahrung als "program director" bei Grand Circle Cruise Line, einer der Schifffahrtsgesellschaften, die den Rhein-Main-Donau Kanal befahren, und auf ihren 16-tägigen Kreuzfahrten zwischen Amsterdam und Wien auch Regensburg besuchen, dient mir dazu, folgende Anmerkung zum Thema "12 m breite Versorgungsstrasse für die Kreuzfahrtschiffe in Regensburg" zu machen.

1. Üblicherweise werden Kreuzfahrtschiffe am Start- und Zielpunkt, d. h. in den großen Häfen (in diesem Fall Amsterdam und Wien) mit Lebensmitteln und sonstigem Versorgungszubehör beladen, selten in den "Zwischenhäfen". Obwohl ich keine Fachfrau in diesen Dingen bin und mich im konkreten Fall erst schlau machen müsste (eine Nachfrage bei der Reederei zu diesem konkreten Thema läuft gerade), gehe ich davon aus, dass für den Fall, dass eine Zwischenbeladung notwendig sein sollte diese auch nicht einem Hafen wie Regensburg stattfinden wird, sondern z. B. in Nürnberg, einem Hafen, der weit außerhalb der Innenstadt liegt, und deshalb auch bereits mit entsprechender Infrastruktur ausgestattet ist.
2. Sollte es angedacht sein, Passagiere vom Schiff zur Steinernen Brücke zu "shutteln", um ihnen diese Fußweg zu ersparen, so bitte ich folgendes zu bedenken:
 - a) Mir ist keine Stadt bekannt, in der der Fußweg vom Schiff zur Innenstadt kürzer und angenehmer zu überwinden wäre, als in Regensburg. Egal ob in Mainz, Bamberg, Schweinfurt oder sogar im kleinen Melk sind erheblich längere und schwierigere Distanzen (oft bergauf) zurückzulegen, von Wien ganz zu schweigen. Die Passagiere sind es gewohnt, zu Fuß gehen zu müssen. Ja, sie genießen es sogar, am Fluss entlangzuschlendern, und wir sollten diese älteren Herrschaften nicht unterschätzen, schließlich haben sie auch die Energie, einen Transatlantik-Flug auf sich zu nehmen, um "The rivers of Europe" kennenzulernen.

- b) Gleich im Anschluss an das Docken des Schiffs findet eine Stadtführung (durch die Stadtmaus, evtl. auch die Tourismus GmbH) statt - da werden die Passagiere 90 Minuten lang zu Fuß kreuz und quer durch die Stadt gesprengt und kommen sowieso an der Steinernen Brücke an. Ein Shuttle-Bus wäre also überflüssig.
- c) Ich habe an höchster Stelle, der für das gesamte Rhein-Main-Donau Gebiet zuständigen "head office" von Grand Circle Cruise Line in Bratislava nachgefragt, ob sie von geplanten Ausbauplänen in Regensburg wüssten und Interesse an einem Shuttle-Service für ihre Passagiere hätten. Beide Fragen wurden klar und deutlich mit Nein beantwortet. Ganz im Gegenteil würden sie auch das Angebot eines Shuttle-Busses nicht in Anspruch nehmen, da sie weder die entstehenden Kosten (die auf irgendeine Art und Weise, sei es auch nur durch erhöhte Anlege-Gebühren auf die Reedereien umgelegt würden) mittragen, noch ihre Passagiere zu dieser Art von überflüssiger Bequemlichkeit inspirieren wollen.
3. Was die Argumentation angeht, die Passagiere würden in Regensburg Shuttle-Busse zu Ausflugszielen in der näheren Umgebung wie z. B. Weltenburg besteigen, so kann ich nur anmerken, dass dieser Ausflug selbstverständlich von Kelheim (das auf dem Weg von Amsterdam nach Wien sowieso passiert wird) aus ausgeführt wird, wenn das Schiff an der dortigen Schleuse warten muss, bzw. billig docken kann, und nicht von Regensburg aus, wo teure Hafengebühren anfallen würden. Sollte ein Ausflug zur Walhalla stattfinden, dann per Schiff und nicht per Shuttle Bus, und andere Ausflüge sind mir nicht bekannt.
4. Zum Thema der Versorgungsfahrzeuge wie Notarzt, Feuerwehr etc. Während meiner Dienstzeit mussten wir leider des Öfteren entsprechende Hilfsdienste, v.a. Notärzte, aber auch einfachen Taxi-Service in Anspruch nehmen. Nie war es für die Fahrzeuge ein Problem, das Schiff zu erreichen. Wäre in den letzten Jahren ein Zufahrtsweg für Polizei, Feuerwehr, THW, Notarzt, Sanitäter etc. nicht sowieso gewährleistet gewesen, hätte es mit Sicherheit dazu geführt, die Schifffahrt oder zumindest das Docken großer Schiffe an dieser Stelle zu verbieten, bzw. gar nicht erst zu erlauben, da es den Sicherheitsbestimmungen widersprochen hätte.