

Regensburger Plätze

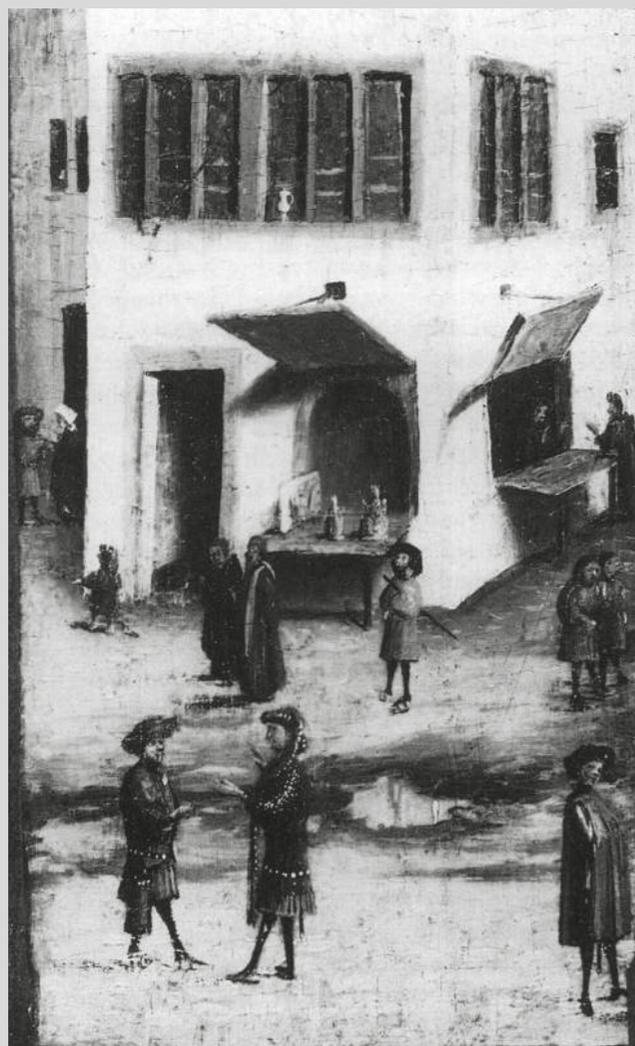
Geschichte und Funktion städtischer Räume



SONDERDRUCK

Achim Hubel

Vom Umgang mit Straßen und Plätzen in einer mittelalterlichen Stadt



Wenn man sich als kulturell aufgeschlossener Mensch für historische Altstädte interessiert, zumal wenn es sich um die eigene Heimatstadt handelt, kennt man im Lauf der Zeit die Straßen- und Platzwände recht genau, kann die wichtigsten sakralen und profanen Baudenkmäler benennen und weiß um die Schönheit alter Häuser, oder auch um deren Verlust durch oft wenig angepasste Neubauten. Stellt man aber die Frage, wie die Straßen und Plätze selbst in früheren Zeiten ausgesehen haben, dürften die meisten die Achseln zucken, weil man es nicht gewohnt ist, solch simplen Dingen überhaupt Aufmerksamkeit entgegenzubringen.

Historischer Rückblick

Für mittelalterliche Menschen waren dagegen die Oberflächen der Straßen und Plätze sowie die Nutzungsmöglichkeiten ein wohlvertrautes Gesprächsthema, zumal weil es meist mit Ärger verbunden war. Zum einen muss man sich fast alle Straßen ohne Pflaster vorstellen, also bestenfalls mit einer Oberfläche aus gestampfter Erde. Ein Ausschnitt aus einem um 1440 entstandenen Tafelbild von Konrad Witz, das sich in Straßburg befindet, zeigt eine belebte Szene in einer Innenstadt (Abb. 1).¹ Man sieht, dass sich da ein Kaufladen befindet, dass die Leute herumspazieren, man sieht aber auch die unbefestigte Straße mit vielen Pfützen. Und wenn es regnete, hat sich die Straße häufig in eine Schlammwüste verwandelt. Deshalb erfand man die sogenannten Trippen, wie dies eine Zeichnung von 1434 dokumentiert (Abb. 2).² Dargestellt ist ein Diener, der Holzpantoffeln, also diese Trippen, angeschnallt hat. Sie hielten mit hohen Stöckeln Abstand vom Erdboden und verhinderten so, dass man direkt durch den Dreck waten musste. Außerdem waren die Straßen eher eng, weil man keinen kostbaren Stadtraum verschenden wollte. Es genügte, wenn man zu Fuß, mit dem Pferd oder mit dem Ochsenkarren die Straßen passieren konnte.

Pflaster war dagegen sehr teuer, weil das Steinmaterial mühsam gebrochen und in die Stadt transportiert werden musste.

Abb. 1: Straße in einer mittelalterlichen Stadt mit Kaufläden. Ausschnitt aus dem Gemälde von Konrad Witz, *Die Heiligen Maria Magdalena und Katharina*, um 1440, Straßburg, Museum Oeuvre Notre-Dame aus: Harmut Boockmann, *Die Stadt im späten Mittelalter*, München 1986, Abb. 170.



Abb. 2: Ein Diener mit sogenannten Trippen beim Straßenkehren, Federzeichnung von 1434, Hausbuch der Mendelschen Zwölfbrüderstiftung Nürnberg, Stadtbibliothek Nürnberg, aus: Kühnel (wie Anm. 2), Abb. 69.

Höchstens auf frequentierten und häufig benutzten Plätzen gab es eine Pflasterung. Ein in Regensburg geschaffenes Tafelbild aus der Zeit kurz nach 1476 (heute im Germanischen Nationalmuseum Nürnberg) bezieht sich auf ein Hostienwunder, das sich in der Stadt ereignet haben soll.³ Ich gehe jetzt nicht auf den Inhalt dieses Bildes ein, sondern möchte nur auf das Pflaster verweisen, das hier abgebildet ist (Abb. 3). Dargestellt ist ein Regensburger Platz, der in dem knappen Ausschnitt leider nicht identifizierbar ist. Rechts sieht man einen öffentlichen Brunnen mit einem großen Wasserbecken, in den aus Röhren Wasser sprudelt. Über eine Holzrinne konnte man das Wasser über den Brunnenrand leiten und so direkt das Wasser trinken, was ein Mann in gebückter Haltung gerade tut. Der Platz ist durchweg mit Flusskieseln gepflastert, die in der rötlichen Erde verlegt sind. In einer Stadt wie Regensburg war das Material relativ leicht zu besorgen, da die Donau genügend Kiesel lieferte. Unter der Wasserrinne sind besonders große Kieselsteine verlegt, damit sie vom Wasser nicht weggeschwemmt werden können. Vereinzelt hat man solche Pflaster aus Flusskieseln wieder rekonstruiert, wie ein Beispiel im Hof des Schlosses Wildenberg in Zernez (Engadin, Schweiz) zeigt (Abb. 4). Wenn man auf diesen runden Kieseln läuft, ist das ziemlich unbequem. Aber es war immerhin ein Pflaster, das den Platz befestigt hat und deutlich besser als die vorherige Situation. Und nur wenn eine Stadt viel Geld übrig hatte, konnte sie richtige Steinpflaster verlegen lassen. Eine Nürnberger Zeichnung von 1456 zeigt einen Pflasterer bei der Arbeit (Abb. 5),⁴ das heißt der Beruf des Pflasterers war damals schon verbreitet. Dieser Handwerker verlegt harte, unregelmäßige Bruchsteine mit einer möglichst glatten oberen Fläche nebeneinander, bringt sie auf gleiche Höhe und schließt die Fugen mit Kalkmörtel. Ab dem 14. und 15. Jahrhundert wurden im-



Abb. 3: Straßenszenen in Regensburg mit Darstellung eines Hostienfrevels, Tafelbild kurz nach 1476, Germanisches Nationalmuseum Nürnberg, aus: Angerer / Wanderwitz (wie Anm. 3), Farbtafel 25

mer wieder besonders belebte Straßen und Plätze mit einem Pflaster versehen – aber es hat Jahrhunderte gedauert, bis in einer Stadt alle diese Flächen gepflastert waren. In Regensburg waren noch im frühen 20. Jahrhundert der Alte Kornmarkt, der Weinmarkt und der Dachauplatz unbefestigt.

Es gibt nur wenige Informationen darüber, wie die mittelalterlichen Pflaster ausgesehen haben bzw. welche Varianten es gab. Neben dem preiswerteren Pflaster aus Flusskiesel und dem Kopfsteinpflaster aus Bruchsteinen gab es auch noch eine aufwändigere Pflasterung aus sorgfältig behauenen Platten. Ein solches Pflaster kam im Regensburger Dom während der letzten Restaurierung unter dem Gestühl zum Vorschein (Abb. 6). Da bündig in dieses Pflaster das Grabmal des 1353 verstorbenen Domdekans Konrad von Schwarzenberg verlegt ist, kann der Bodenbelag um die Mitte des



Abb. 4: Brunnen auf Kieselplaster; Zernez (Engadin, Schweiz), Schloss Wildenberg, Foto: A. Hubel

14. Jahrhunderts datiert werden. Es handelt sich um massive, relativ rechteckig behauene Kalksteinplatten, die in einem Mörtelbett verlegt sind.

Wie erwähnt, war es auf den Straßen einer mittelalterlichen Stadt ziemlich eng, so dass Ochsenkarren, Kutschen und Pferde nur mit Mühe aneinander vorbeikamen – an schnelles Tempo war nicht zu denken. Manchmal floss auch noch ein Bach in einem mehr oder weniger schmalen Bett durch die Straße (zum Beispiel in der Oberen und der Unteren Bachgasse in Regensburg). Dazu kamen neben Haustüren und waagrecht vorgeklappten Brettern, auf denen Waren ausgestellt waren (siehe Abb. 1), auch noch Kellerabgänge – sogenannte Kellerhäuse – von denen aus man in die Gewölbekeller der vornehmen Kaufleute hinabgehen konnte. Platz für Ruhe und Muße gab es zwischen all diesen Hindernissen nicht. Hierfür dienten



Abb. 5: Pflasterer bei der Arbeit, Federzeichnung von 1456, Hausbuch der Mendelschen Zwölfbrüderstiftung Nürnberg, Stadtbibliothek Nürnberg, aus: Kühnel (wie Anm. 2), Abb. 68

Auch die Märkte fanden durch alle Jahrhunderte hindurch auf den Plätzen statt; erst im Verlauf des 19. und 20. Jahrhunderts ging ihre Zahl langsam, aber stetig zurück. Zwei Fotos aus dem frühen 20. Jahrhundert zeigen beispielsweise noch das lebhaft Treiben auf dem Krauterermarkt, zwischen der Westfassade des Doms und dem Haus Heuport (um 1910, Abb. 7), oder den Gemüsemarkt auf dem Domplatz (um 1930, Abb. 8). Dort sieht man im Hintergrund auch die Straßenbahn fahren, die es seit 1903 gab. Ansonsten wimmelt es auf diesem Foto von Fußgängern, die den Markt besuchen – aber man sieht kein einziges Auto. Die Plätze waren damals noch echte Fußgängerzonen!

die Plätze, die in jeder Stadt vorhanden waren. Dort fanden sehr häufig Märkte statt, die den Plätzen oft ihren Namen gaben (zum Beispiel Alter Kornmarkt, Krauterermarkt, Fischmarkt, Kohlenmarkt, Weinmarkt und Holzlände in Regensburg). Im Jahr 1318 konnte die Stadt Regensburg nach einem Tausch mit dem Stift St. Oswald ein Grundstück vor dem Rathaus erwerben und richtete noch im gleichen Jahr einen Markt auf dem Rathausplatz ein.⁵ Aber auch große Feste wurden auf den Plätzen gefeiert, etwa quellenmäßig belegte Turniere auf dem Haidplatz und dem Alten Kornmarkt. Im Jahr 1324 präsentierte Kaiser Ludwig der Bayer auf dem Emmeramsplatz den staunenden Regensburgern die Reichskleinodien, also die Krone und die Krönungsinsignien des deutschen Kaisers.⁶ Von 1487 bis 1521 fanden auf dem Platz vor der Westfassade des Doms jährlich die sogenannten Heiltumsweisungen statt, bei denen einer großen Menge von Gläubigen die Reliquienschatze der Regensburger Kirchen gezeigt wurden.⁷ Zu den vielen großen Festen, die seit der Renaissance in Regensburg abgehalten wurden, hat Karl Möseneder einen vorzüglich informierenden Sammelband herausgegeben.⁸

Die autofreie Altstadt

Zum Vergleich stelle ich eine andere Fußgängerzone daneben (Abb. 9) – aber dieses Foto stammt nicht aus dem frühen 20. Jahrhundert, sondern wurde im Jahr 2016 aufgenommen. Wir



Abb. 6: Regensburger Dom, südliches Seitenschiff, 1. Joch von Osten, Blick Richtung Norden zum mittelalterlichen Pflaster (heute unter dem Barockgestühl). Foto: A. Hubel

befinden uns in der Stadt Perugia, der Hauptstadt von Umbrien. Ich habe nach langen Recherchen und mit guten Gründen Perugia ausgesucht, weil Perugia mit Regensburg hervorragend verglichen werden kann. Die Stadt hat ungefähr gleich viele Einwohner wie Regensburg, nämlich 166 000, hat eine Universität und die bekannte Università per Stranieri mit zusammen etwa 35 000 Studierenden, – ist hier also wieder gut vergleichbar mit Regensburg. Außerdem gibt es in Perugia



Abb. 7: Regensburg, Blick vom Dom herunter auf den Krauterermarkt, Historisches Foto um 1910, aus Anke Borgmeyer / Achim Hubel / Andreas Tillmann / Angelika Wellnhofer, Stadt Regensburg. Ensembles – Baudenkmäler – Archäologische Denkmäler (= Denkmäler in Bayern, Band III, 37), Regensburg 1997, 345.



Abb. 8: Regensburg, Der Domplatz als Gemüsemarkt, Historisches Foto um 1930, aus: Sigfried Färber, Regensburg ehemals, gestern und heute. Das Bild der Stadt im Wandel der letzten 125 Jahre, Stuttgart 1984, 28.

eine wunderbare mittelalterliche Altstadt und sehr viele Touristen, die diese Altstadt jährlich besichtigen. Dazu lockt die Galleria Nazionale dell' Umbria, die neben zahlreichen Kunstwerken auch viele Bilder von Perugino zeigt, dem Lehrer Raffaels und berühmtesten Künstler der Stadt, der ähnlich bedeutend war wie Albrecht Altdorfer für Regensburg. Auch gibt es in Perugia berühmte Feste, am bekanntesten etwa das Umbria Jazz Festival im Juli. Aber beim Betrachten der Abbildung 9, die den Blick vom Dom zum Palazzo dei Priori zeigt, stellt man fest, dass hier kein einziges Kraftfahrzeug zu sehen ist. Statt dessen sieht man den großen Platz vor dem Dom, ein Pflaster aus großen, rechteckigen, grauen Steinquadern, den wunderbaren gotischen Palazzo dei Priori, rechts den berühmten, reich mit Skulpturen geschmückten Brunnen, der von keinem geringeren als von Giovanni Pisano geschaffen wurde. Die Altstadt ist völlig frei von Autos, von störenden Verkehrszeichen und sonstigem Straßenmobiliar. Diesen Blick muss man sich genau einprägen, weil er ein ganz besonderes Gefühl des Erlebens einer alten Stadt vermittelt. Man kann sich hier locker und ungestört bewegen, kann frei atmen und wird durch nichts beeinträchtigt.

Ein anderes Foto (Abb. 10) zeigt einen Blick in eine der Altstadtstraßen von Perugia. Es gibt neben schmalen Gassen auch sehr breite Straßen, aber auch diese sind für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Die Stadt Perugia hat hier rigoros gehandelt. Man darf nur zwischen acht und zehn Uhr Vormittag liefern und die Geschäfte bedienen. Wer hier wohnt, hat

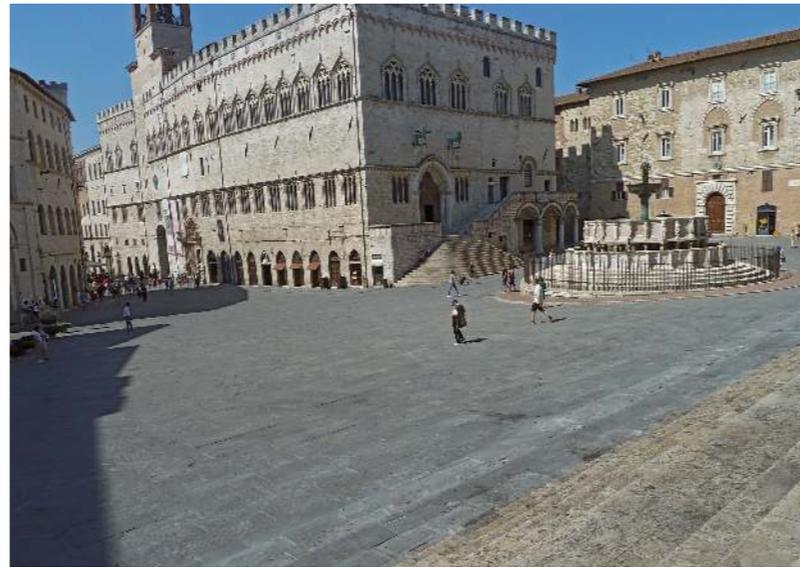


Abb. 9: Perugia, Blick vom Dom zum Palazzo dei Priori. Foto: A. Hubel, 2016

eine Sondererlaubnis, die aber sehr restriktiv gehandhabt wird. Man sieht fast keine Autos, und wenn jemand unerlaubt durchfahren will, wird er von den aufmerksamen Bürgern der Stadt gleich weggescheucht. Dafür entfaltet sich ein ganz anderes Leben. Man kann in aller Ruhe über die Straßen und Plätze schlendern, die Geschäfte anschauen, die Sehenswürdigkeiten bewundern, in Gruppen ungehindert flanieren. Die Gastronomen stellen mitten auf den Straßen Tische und Stühle auf, wo man sich unter Sonnenschirmen bedienen lässt. Man erlebt hier eine wunderbar funktionierende Altstadt, die offensichtlich überhaupt nicht darunter leidet, dass da kein Auto fahren darf. Das sollten wir uns an diesem Beispiel grundsätzlich klar machen.

Lange und konsequent hat sich die Kommune Perugia seit den 1970er Jahren auf die komplette Verkehrsberuhigung der Altstadt vorbereitet. Für Touristen und andere Besucher gibt es zahlreiche Parkhäuser und Parkplätze außerhalb der Altstadt. Da die Altstadt sehr hoch liegt, führen seit den 1980er Jahren Rolltreppen und Aufzüge nach oben. Als letzter Punkt der Verkehrserschließung wurde – nach einem Planungsbeginn 1998 – im Jahre 2008 die sogenannte Minimetrol Perugia eingeweiht.⁹ Es handelt sich hier um eine vier Kilometer lange, vollautomatisch – ohne Fahrer – betriebene S-Bahn, deren Wagen im Abstand von je etwa zwei Minuten die sieben Haltepunkte anfahren (Abb. 11). Die Bahnstationen wurden von keinem geringeren als dem berühmten französischen Architekten Jean Nouvel entworfen. Am Startbahnhof Pian di



Abb. 10: Perugia, Seitenstraße in der Altstadt. Foto: A. Hubel, 2016

Massiano im Stadtwesten befindet sich ein Parkplatz mit 3000 kostenlosen Stellplätzen, hier steigen vor allem die Berufspendler in die Metro um. Außerdem fährt die Bahn durch dicht besiedelte Quartiere, hält am Hauptbahnhof und nimmt die Bahnreisenden auf, hält am Universitätsquartier und endet am Pincetto, wo man über die erwähnten Rolltreppen zur Altstadt hochfährt. Die gleiche Strecke fährt die Bahn auch zurück. Die Minimetrol kostete fast 100 Millionen Euro und wird täglich von etwa 10 000 Fahrgästen benutzt.

Am 18. März 2017 wurde übrigens auch in Pisa eine „MiniMetro PisaMover“ eröffnet, die vom Flughafen über den Hauptbahnhof bis ins Zentrum fährt.¹⁰ Auf dem Weg hält sie auch an einem Parkplatz mit 1400 Stellplätzen, von dem aus die Pendler in die Metro einsteigen. Die Altstadt selbst ist seitdem endgültig verkehrsberuhigt. Mittlerweile haben fast alle italienischen Städte, die historische Zentren besitzen und auf einen regen Tourismus Wert legen, ihre Altstädte für den motorisier-

ten Individualverkehr gesperrt. In mindestens 38 Städten Italiens gibt es seit vielen Jahren eine sogenannte Zona Traffico Limitato (ZTL), die den motorisierten Individualverkehr im Altstadtzentrum beschränkt.¹¹ Auch die vielen deutschen Touristen, die nach Italien reisen, nehmen es als selbstverständlich in Kauf, dass in Bologna, Bozen, Ferrara, Florenz, Genua, Mailand, Padua, Palermo, Pisa, Rom, Siena, Turin, Verona, Vicenza usw. nur berechnete Kraftfahrzeuge zu bestimmten Zeiten in die Altstadt fahren dürfen. Alle Einfahrtsstraßen sind mit Kameras überwacht. Wer unberechtigt einfährt, muss ein Bußgeld entrichten, das je nach Stadt zwischen 80 und 326 Euro beträgt – im Vergleich dazu sind alle in Deutschland verlangten Bußgelder geradezu lächerlich niedrig.

Aus einer endlosen Reihe von Beispielen autofreier Plätze habe ich einige ausgewählt, eher nach dem Zufallsprinzip. So zeige ich den Domplatz von Mailand (Abb. 12), eine riesige Fläche, die völlig frei von Parkplätzen und jedem Autoverkehr



Abb. 11: Perugia, Sie seit 2008 fahrende Stadtbahn „Minimetro Perugia“. Foto: The CIVITASinitiative, Projekt RENNAISSANCE

ist. Den Platz, der ansonsten von Prachtbauten des 19. Jahrhunderts umrahmt ist, beherrscht die monumentale Fassade des Doms, die nach einer fachgerechten Reinigung seit 2011 wieder in dem großartigen Weiß des Marmors strahlt. Die Menschen können sich völlig ungehindert auf der freien Fläche bewegen. Wenn wir uns die bedeutenden Kathedralen in Europa anschauen, haben wir überall das gleiche Bild: Die Kathedrale Notre-Dame in Paris ist ringsum völlig frei von



Abb. 12: Mailand, Domplatz mit Blick auf die Westfassade des Doms. Foto: A. Hubel, 2009



Abb. 13: Paris, Platz vor der Kathedrale Notre-Dame. Foto: A. Hubel, 2008

Autos (Abb. 13), vor der Kathedrale von Reims sehen wir den monumentalen Platz ohne jedes fahrende oder parkende Fahrzeug (Abb. 14). Über den Platz rings um das Freiburger Münster darf kein Auto fahren (Abb. 15); nur Marktstände sind an den Wochentagen erlaubt – und das Abhalten des Markts am Münster geht bis in das 14. Jahrhundert zurück. In Bamberg dürfen seit 1985 auf dem Domplatz keinerlei Fahrzeuge mehr parken; eine Ausnahme gibt es nur an Sonn- und Feiertagen vormittags, während der Gottesdienste im Dom.

Auch die Platzflächen vor dem Stephansdom in Wien sind komplett verkehrsberuhigt; hier dürfen nur noch die bekannten Pferdekutschen, die sogenannten Fiaker fahren, deren Tradition bis in das späte 17. Jahrhundert zurückgeht. Überhaupt ist

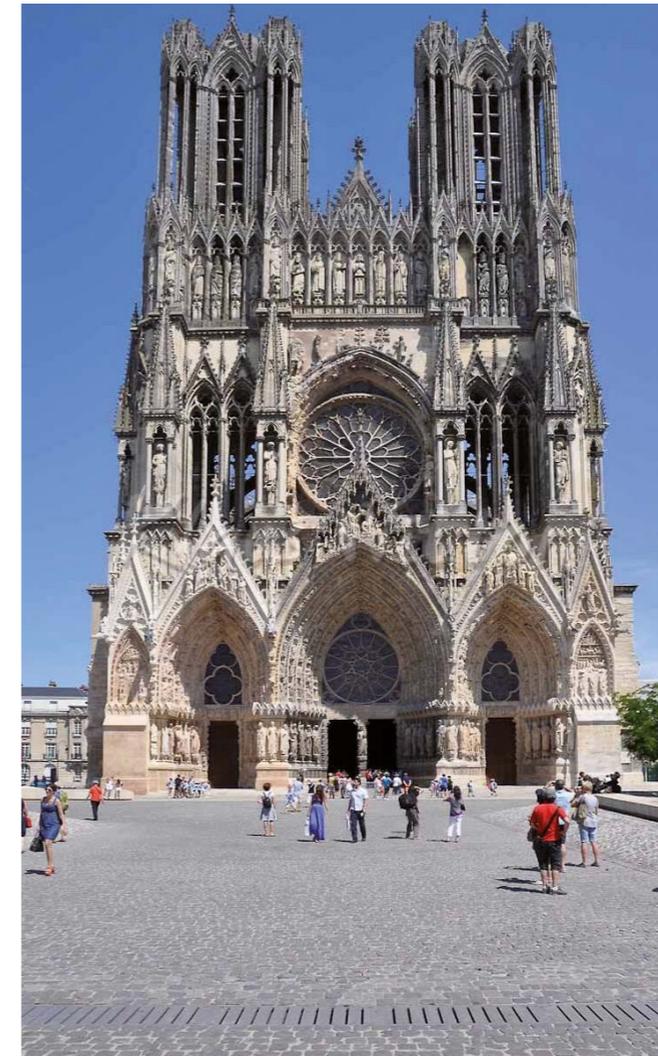


Abb. 14: Reims, Platz vor der Kathedrale, Zustand heute. Foto: Klaus Wittor, 38173 Sichte

Wien ein gutes Beispiel, wie man mit dem motorisierten Individualverkehr umgeht. Die Altstadt von Wien gehört ebenso zum Welterbe der UNESCO wie die Altstadt von Regensburg, aber in Fragen der Verkehrsberuhigung ist man in Wien erheblich weitergekommen als die Stadt Regensburg. Im Lauf der Jahre wurden die autofreien Zonen immer mehr ausgeweitet. Heute umfassen sie den gesamten Platz um den Dom, den Graben, die Kärntnerstraße, die Tuchlauben, den Kohlmarkt, den Platz um die Minoritenkirche und zahlreiche kleine Gassen der Altstadt. Ein Blick in den großen Stadtplatz, den Graben, verdeutlicht die Wirkung der strengen Maßnahmen (Abb. 16). Hier findet man tatsächlich keinerlei Kraftfahrzeuge mehr. Den Grund hierfür verdeutlichen die Verkehrsschilder, die allenthalben am Eingang der verkehrsberuhigten Bereiche aufge-



Abb. 15: Freiburg im Breisgau, Münsterplatz, links das Freiburger Münster. Foto: A. Hubel, 2013



Abb. 16: Wien, Altstadt, Blick zum Graben, westlich des Stephansdoms. Foto: A. Hubel, 2016

stellt sind (Abb. 17): Die Fußgängerzonen dürfen nur an Werktagen zwischen 6.30 und 10.30 Uhr befahren werden; ansonsten sind nur Taxis zum Ein- und Aussteigen erlaubt.

Die Wiener Minoritenkirche und die Regensburger Klarissenkirche

Das Beispiel Wien scheint mir besonders typisch für den Wandel der Einstellungen zu sein. Ich zeige hier den Platz vor der Minoritenkirche. Die wunderschöne, aus der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts stammende Hallenkirche wurde nach der Aufhebung des Klosters unter Kaiser Joseph II. im Jahre 1784



Abb. 17: Wien, Altstadt, Verkehrszeichen am Eingang der Fußgängerzone. Foto: A. Hubel, 2016

italienische Nationalkirche. Der weit nach Osten vorkragende Hauptchor wurde 1903 abgerissen, wie das historische Foto nach dem Abbruch zeigt (Abb. 18). Der Grund war die Tatsache, dass der Chorbau den Verkehr in der Nähe der Hofburg behinderte. Keine 90 Jahre später wurde mit der Eröffnung der U-Bahn-Linie 3 das Areal in eine Fußgängerzone umgewandelt. Bei den Bauarbeiten kamen die Fundamente des Hauptchors zum Vorschein. Sie wurden 1984–86 systematisch ausgegraben, erforscht und durch niedrige Mauerzüge im Grundriss nachgezeichnet (Abb. 19).¹² Der von diesen Mauern mit ihren ausladenden Strebepfeilern eingefasste frühere Chorraum ist heute begrünt. So kann man auf den verkehrsberuhigten Platzflächen darüber meditieren, wie schnell sich angebliche Sachzwänge ändern, dass aber ein einmal abgebrochenes Baudenkmal unwiederbringlich verloren ist. Andererseits besann sich die Stadt Wien auf ihre Geschichte und erinnert mit dem denkmalhaft präsentierten Grundriss an den bedeutenden Chorbau, in dem sich das prächtige, leider ebenfalls zerstörte Grab der 1305 verstorbenen Herzogin Blanca von



Abb. 18: Wien, Minoritenkirche, Historisches Foto nach dem Abbruch des Hauptchors, 1903, aus: Maria Parucki, Die Wiener Minoritenkirche, Wien / Köln / Weimar 1995, Abb. 12.



Abb. 19: Wien, Fußgängerzone Minoritenplatz, Blickrichtung Nordwesten mit Mauerzügen, die den Grundriss des ehemaligen Hauptchors markieren. Foto: A. Hubel, 2016



Abb. 20: Regensburg, Ehemalige Klarissenklosterkirche St. Maria Magdalena, Stich mit Darstellung des Zustandes vor der Zerstörung 1809, aus: Verhandlungen des Historischen Vereins von Oberpfalz und Regensburg, Band 40, 1886, Titelbild

Valois befand, der Gemahlin Herzog Rudolfs III. und Enkelin des hl. Königs Ludwig von Frankreich.

An dieser Stelle wenden wir uns wieder der Stadt Regensburg zu, weil sich dort im letzten Jahr eine ganz ähnliche Situation ergab. Im nördlichen Bereich des Dachauplatzes sollten Bäume gepflanzt werden, wohl um den riesigen Wohnblock etwas zu kaschieren, der anstelle des früheren Hotels Karmeliten gebaut wurde, wobei die bisherige Gebäudehöhe leider weit übertroffen werden durfte. An dieser sensiblen Stelle befand sich früher das Regensburger Klarissenkloster (Abb. 20), das bei der Beschießung Regensburgs unter Napoleon im Jahr 1809 abbrannte, worauf die Nonnen in das verlassene ehemalige Kapuzinerkloster St. Matthias in der Ostengasse umzogen. Die ausgebrannten Mauern wurden nach diversen Umbauplänen schließlich abgebrochen. Bevor man die Bäume pflanzen durfte, war deshalb eine archäologische Grabung erforderlich, die im letzten Jahr unter Leitung des Stadtarchäo-



Abb. 21: Ehemalige Klarissenklosterkirche, bei der archäologischen Grabung zum Vorschein gekommene Nordmauer, 2. Hälfte 13. Jahrhundert. Foto: Untere Denkmalschutzbehörde Regensburg, 2015



Abb. 22: Ehemalige Klarissenklosterkirche, Blick auf die bei der archäologischen Grabung zum Vorschein gekommene Basis eines Mittelpfeilers, 2. Hälfte 13. Jahrhundert. Foto: Untere Denkmalschutzbehörde Regensburg, 2015

logen Dr. Lutz Dallmeier durchgeführt wurde. Tatsächlich kamen knapp unter dem Straßenniveau sofort die Fundamente der ehemaligen Klarissenkirche St. Maria Magdalena zum



Abb. 23: Ort der ehemaligen Klarissenklosterkirche, Foto vom 9. Juni 2015, Baumpflanzung im ehemaligen nördlichen Schiff der Kirche und Verfüllen der Ausgrabung. Foto: Untere Denkmalschutzbehörde Regensburg, 2015

Vorschein (Abb. 21). Bei der Grabung entdeckte man auch den gut erhaltenen Rest eines Schiffspfeilers (Abb. 22), der auf einer quadratischen, einfach profilierten Basis den Ansatz einer achteckigen Polygonalsäule zeigt, wobei einfache Dreieckfasen vom Viereck zum Achteck vermitteln. Stilistisch ist diese Form etwas älter als die bei der Ausgrabung in der Regensburger Kassianskirche freigelegten Reste von Mittel-schiffspfeilern, die den Umbau um 1300 dokumentieren.¹³

Bei dem ausgegrabenen Sakralraum dürfte es sich um jene Klarissenkirche handeln, die aufgrund der reichen Schenkungen der späteren Äbtissin Adelheid von Thermankirchen (heute Diemannskirchen/Geisenhausen) nach ihrem Eintritt in das Kloster 1250 erbaut werden konnte.¹⁴ Ursprünglich gehörten die Frauen des spätestens 1233 gegründeten Klosters dem Orden der Magdalenerinnen an, die sich auch als „Reuerinnen – Poenitentes“ bezeichneten. 1286 schlossen sie sich dem Orden der Klarissen an. Bei der Klosterkirche handelte es sich um einen langgestreckten, zweischiffigen Saalbau. Er besaß nach der Ansicht auf dem vor 1809 entstandenen Kupferstich (Abb. 20) einen mit fünf Seiten eines Achtecks schließenden Polygonalchor, der wohl um 1730 barock überformt wurde.¹⁵ Die ausgegrabenen Fundamente gehörten zu der ursprünglichen Klosterkirche, die – wie erwähnt – in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts errichtet worden ist. In der gleichen Zeit wurde gegenüber, an der Ostseite des Dachauplatzes, die Klosterkirche der Franziskaner, die sogenannte

Minoritenkirche gebaut. Der männliche und der weibliche Zweig der Franziskaner standen sich so mit ihren Gebäuden als Pendants gegenüber – eine einmalige Konstellation in der Geschichte dieses Ordens.

Hier hätte man nun in Regensburg die Chance gehabt, genau wie in Wien an die Geschichte der Klarissen zu erinnern, indem man den Grundriss der Klarissenkirche einschließlich der Mittelstützen in Form niedriger Mauern und Säulenstümpfe auf der Bodenfläche nachgezeichnet und damit an diese bedeutende gotische Kirche erinnert hätte, deren Gestalt und genaue Position durch die Ausgrabung zum Vorschein gekommen ist. Die Fläche zwischen den Kirchenmauern hätte man wie in Wien begrünen und durch eine Schautafel zur Geschichte der Klarissen erläutern können. Stattdessen hat man keinen Gedanken an diesen Teil der mittelalterlichen Geschichte Regensburg verschwendet, sondern nur nach einem Standort für die zu pflanzenden Bäume gesucht: Sie stehen heute im ehemaligen nördlichen Schiff der Kirche (Abb. 23) und werden mit ihren Wurzeln den alten Fußboden und die gotischen Mauern durchwachsen, bis die Reste der Kirche endgültig verloren sind. Gleich südlich des Standorts soll aber wieder ein Brunnen installiert werden. So hat man einen Wettbewerb ausgelobt und einen Preisträger kreiert, den Berliner Künstler Hans Jörg Wiegner, der natürlich von der franziskanischen Vergangenheit des Ortes nichts wusste und mit einer „Fontana Regina“ farbig angestrahlte Lichtsäulen plant, die in „Ruinen-Optik“ an die „römische Vergangenheit des Platzes“ erinnern sollen.¹⁶ Wie konnte man nur auf die Idee kommen, direkt über dem Areal des ehemaligen Klarissenklosters und neben dem Mahnmal für den 1945 hingerichteten Domprediger Dr. Johann Maier mit einem Brunnen die römische Vergangenheit Regensburgs zu zitieren?

Die Plätze der Regensburger Altstadt

Bleiben wir nach unserem Streifzug durch andere berühmte Städte mit historischen Zentren bei der Stadt Regensburg. Wir beginnen mit den Plätzen der Altstadt – und stellen sogleich fest, dass diese sehr unterschiedlich gestaltet und genutzt sind. Ich zeige den **Haidplatz** (Abb. 24), wie er sich seit 1986 präsentiert, nachdem man ihn verkehrsfrei gemacht hat (hier sind zwischen 10.30 und 17.30 Uhr Kraftfahrzeuge ausgesperrt – außer Linienverkehr und Hotelzufahrten, siehe Abb. 34). Die Regensburger Stadtführer betonen regelmäßig, dass Regensburg die nördlichste Stadt von Italien sei. Und das sagen sie immer, wenn sie mit den Touristen auf dem Haidplatz stehen. Und tatsächlich weckt der Haidplatz bei uns allen Erinnerungen an Italien – gerade weil in Italien alle berühmten historischen Plätze längst vom Autoverkehr befreit sind. Man genießt nicht nur die prächtigen Baudenkmäler am Platzrand,



Abb. 24: Regensburg, Blick auf den Haidplatz, Luftbild von 1986, nach der Verkehrsberuhigung, aus: 40 Jahre Altstadtsanierung in Regensburg. Eine Zwischenbilanz, hrsg. von der Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat, Regensburg 1995, Abb. 139

sondern auch die Weite der Anlage, das Gefühl von Freiheit, das ehrwürdige Kopfsteinpflaster, den Brunnen in der Mitte, die gute Luft – frei von Autoabgasen, die reichhaltige Gastronomie mit historischen Innenräumen und luftigen Freisitzen. Der Haidplatz ist wirklich der italienischste Platz in Regensburg, ein idealer Ort zum Treffen und Plaudern, zum Essen und Trinken, tagsüber und abends.

Sehen wir uns dann auf einem alten Foto von 1904 den **Alten Kornmarkt** an (Abb. 25). Es handelt sich um einen sehr großen, etwa quadratischen Platz von ähnlicher Größe wie der Haidplatz. Die alte Aufnahme zeigt ihn geschmückt mit einem Blumenrondell und einem Brunnen in der Platzmitte. Hier haben sich über tausend Jahre hindurch die Zentren der Macht abgelöst.¹⁷ In der Spätantike war – im Nordosten des römischen Kastells Castra Regina – der Sitz des Militärpräfecten angesiedelt. In der Zeit der agilolfingischen Herzöge befand sich die Residenz im äußersten Nordosten, reichte aber mit eigenen Grenzmauern bis hin zum Römerturm und zum Turm der Alten Kapelle. In diesen Gebäuden nistete sich auch Kaiser Karl der Große ein, der nach der Absetzung Herzog Tassilos III. die Herrschaft an sich riss. Kaiser Karl weilte von 791–793 in Regensburg und führte von hier aus donauabwärts die Awarenkriege. König Ludwig der Deutsche, der von 817–876 als Herrscher des ostfränkischen Reiches hauptsächlich in Regensburg residierte, stiftete um die Mitte des 9. Jahrhunderts die Alte Kapelle als königliche Hofkirche, nachdem die frühere Hofkirche Niedermünster ein vornehmes adeliges Damenstift geworden war. Später war hier die Residenz der bayerischen Herzöge, die den Herzogshof mehrfach erweiterten. All diese Glanzpunkte der Geschichte spiegelt der Platz wider, nicht nur in seiner Größe, sondern auch durch die herausragenden Baudenkmäler. Sie reichen von der Alten Kapelle über den Herzogshof und den Römerturm bis hin zu den ältesten Pfalzgebäuden, die man unter der Niedermünsterkirche fand. Dahinter erhebt sich monumental der Regensburger Dom.

Betrachtet man diesen Platz mit dem Wissen um die Geschichte und angesichts der grandiosen Bauten, dann steht das Areal dem Haidplatz in nichts nach. Dazu kommt noch die barocke Karmelitenkirche im Osten, deren Fassade mit ihrer Pilastergliederung und den Giebelvoluten an die römische Kirche Il Gesù erinnert und die stilistisch das „italienischste“ Bauwerk Regensburgs darstellt. Insgesamt könnte die Assoziation mit italienischer Grandezza nicht intensiver sein. Dennoch kommt kein Stadtführer auf die Idee, angesichts dieses Platzes von italienischem Flair zu reden. Woran liegt das wohl? Die Antwort fällt leicht, wenn man den Platz in seiner heutigen Gestaltung betrachtet (Abb. 26). Seine Hauptfunktion ist die eines Parkplatzes: Auf dem Platz befinden sich etwa 100 Kurzzeitparkplätze, die mit ihren Abstandflächen zum Rangieren der Pkws fast das ganze Areal in Anspruch nehmen – mit Ausnahme einer Straße, die von der Maximilianstraße über die Speichergasse zum Domplatz führt und in einer großen Kurve den Platz durchschneidet. Nur 150 Meter weiter befindet sich südöstlich auf dem Dachauplatz ein großes Parkhaus mit 700 Stellplätzen (!), und etwa 400 Meter weiter südlich steht das Parkhaus am Petersweg mit 560 Stellplätzen – aber die Mehrheit des Regensburger Stadtrats ist leider immer noch davon überzeugt, dass die Parkplätze auf dem Alten



Abb. 25: Regensburg, Blick nach Nordwesten über den Alten Kornmarkt, Historisches Foto, 1904 aus: Helmut Halter / Johann Schmuck, *Alt-Regensburg. Bilder einer Stadt*, Wannweil 1989, 20.

Kornmarkt für das Wohlergehen der Stadt unabdingbar seien – sonst würden die Geschäfte eingehen!

Diese Klagen der Einzelhändler werden immer zitiert, und meist glauben die Politiker tatsächlich, deren Umsätze würden schrumpfen, wenn irgendwo ein Kurzzeitparkplatz verschwindet. Die Erfahrung aus zahlreichen vergleichbaren Städten zeigt jedoch, dass eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Fußgänger auch eine Umsatzsteigerung in den Geschäften mit sich bringt. Außerdem ist es viel zu einfach, die Schuld an tatsächlich sinkenden Umsätzen auf die Parkplätze zu schieben. Der Internethandel spielt bestimmt eine viel entscheiden-

dere Rolle, auf die der Einzelhandel vor allem damit reagieren muss, dass er das Wohlfühlen in der Altstadt und das damit verbundene Einkaufserlebnis herausstreicht. Die Autos tragen hier keineswegs dazu bei, sondern sind ein echter Störfaktor, der einem das Einkaufen in der Altstadt echt verleidet! Auch die Einkaufszentren schöpfen natürlich mit ihren üppigen Ladenpassagen viele Kunden ab. In Regensburg wurden beispielsweise – zusätzlich zu dem schon seit 1967 bestehenden „Donau-Einkaufs-Zentrum“ – im Jahr 2002 die sogenannten „Arcaden“ mit 95 Geschäften auf 33 000 Quadratmetern Ladenfläche südlich des Hauptbahnhofs errichtet. Zu allem Überfluss zogen auch noch wichtige Ankermieter wie das Beklei-



Abb. 26: Regensburg, Alter Kornmarkt, Blick nach Südwesten, Foto: A. Hubel, 2016

dungshaus Wöhrl, die Buchhandlung Hugendubel und das Spielwarengeschäft Forchhammer von der Altstadt in die Arcaden um. Damals wurde von der Stadtspitze behauptet: „Bei den Arcaden geht es jedoch nicht nur um ein Einkaufszentrum, das die Altstadt ergänzt, sondern auch um ein Projekt mit städtebaulicher Bedeutung.“¹⁸ Mit der hier zitierten „Ergänzung“ war gemeint, dass die Arcaden angeblich den Umsatz in den Geschäften der Altstadt steigern. Die Kunden würden nach dem Einkauf in den Arcaden auch vom Käuferlebnis in der Altstadt angezogen und umgekehrt. Dagegen betonte Christiane Poll in ihrer Untersuchung der Regensburger Stadtmarketingkonzepte: „Durch das neue Einkaufszentrum am Bahnhofsgelände und etliche randliche Einzelhandelsgroßbetriebe ist ein Bedeutungsverlust des Altstadteinzelhandels festzustellen.“¹⁹

Nur an den Samstag-Vormittagen bietet der südliche Teil des Alten Kornmarkts einen erfreulichen Anblick, weil hier der Wochenmarkt abgehalten wird, der früher nordöstlich an der Donau platziert war. Dann ist das Parken auf dieser Platzhälfte verboten – und siehe da, die Stadt lebt weiter, ohne jede erkennbare Beeinträchtigung. Im Gegenteil: Man kann an diesen Samstagen erahnen, welches Potential im Alten Kornmarkt steckt. Durch die Marktstände und das rege Treiben der einkaufenden Bürger entsteht eine Atmosphäre, wie man sie auch von den vergleichbaren Märkten in den südlichen Ländern her kennt. Man begutachtet das Angebot, kauft ein, trifft sich, unterhält sich, trinkt ein Glas Wein, die Kinder spielen gefahrlos zwischen den Ständen. Dazu gibt es wenigstens an der Nord-



Abb. 27: Regensburg, Alter Kornmarkt, Blick nach Westen zur Fassade des Herzogshofs mit Dönerbude und Klohäuschen. Foto: A. Hubel, 2016

seite drei Restaurants, die sich mit ein paar Stühlen und Tischen auch auf den Platz hinausgewagt haben. Hier sitzen immer Gäste, auch wenn ihnen die Auspuffgase der Autos direkt in die Nase steigen. Aber wenn der Platz – genau wie der Haidplatz – für den motorisierten Individualverkehr gesperrt wäre, könnte sich ein ganz anderes Leben entfalten. Man könnte wieder einen Brunnen mit einem Blumenrondell bauen – wie in früheren Zeiten – könnte Bänke aufstellen, Gastronomie in großem Umfang mit Tischen und Stühlen auf dem Platz zulassen usw. Dann würden die Stadtführer in Zukunft auf diesem Platz stehen und voller Überzeugung behaupten, dass der Alte Kornmarkt der nördlichste Platz Italiens sei!

Es ist schon mehr als merkwürdig: Die Regensburger Bürger erleben in den erwähnten Stadtzentren von Italien und anderen europäischen Städten, dass die Altstädte mit dem Auto nicht befahren werden dürfen, und sie akzeptieren das selbstverständlich. Gleichzeitig sehen sie, dass es in all diesen Stadtzentren auch Geschäfte in großer Fülle gibt, die durchaus florieren. Aber in der eigenen Stadt fällt man in eine provinzielle Starrheit zurück, die den seit mehr als einer Generation stattfindenden Wandel der Strukturen nicht zur Kenntnis nimmt und statt dessen auf Vorstellungen beruht, die ideologisch noch aus der Zeit der 1970er Jahre stammen.

Den Gipfel an mangelnder Sensibilität am Alten Kornmarkt verkörpert ein Foto, das den Herzogshof zeigt (Abb. 27). Es handelt sich hier um das bedeutendste romanische Profange-



Abb. 28: Regensburg, Emmeramsplatz, Blick nach Süden, links das Denkmal für Bischof Johann Michael von Sailer; Historisches Foto um 1900, aus: Sigfried Färber, Regensburg ehemals, gestern und heute. Das Bild der Stadt im Wandel der letzten 125 Jahre, Stuttgart 1984, 72.

bäude der Stadt, das im Jahr 1180 bei der Verleihung des Herzogtums Bayern den Wittelsbachern übergeben wurde und von ihnen um 1210/20 zu einer aufwändigen Residenz ausgebaut wurde. Bei dem am Alten Kornmarkt stehenden Komplex handelt es sich um einen Saalbau mit einem großen Versammlungsraum (Herzogssaal), der nach außen an den romanischen, rundbogigen Fenstergruppen kenntlich ist, und einer südlich anschließenden Kapelle. Dies erklärt auch die zum Alten Kornmarkt hin ausgerichtete prächtige Fassade des Herzogshofs. Es ist aber kaum möglich, sich diese Schauseite insgesamt zu betrachten, weil den Blick eine Döner-Bude und ein Klohäuschen verstellen, wie das Foto zeigt. Ist schon der Platz in seiner Herabwürdigung zu einem Parkplatz banalisiert genug, bietet zudem der unsensible Umgang mit dem Herzogshof Anlass zu deutlicher Kritik.

Als nächstes betrachten wir den **Emmeramsplatz** auf einem alten Foto (Abb. 28), das die Ansicht im frühen 20. Jahrhundert zeigt. Man sieht – umrahmt von einem Blumenrondell – das Denkmal für Johann Michael von Sailer (1751–1832), den bedeutenden Theologen und herausragenden Bischof von Regensburg. Das monumentale Bronzestandbild aus dem Jahr 1868 ist ein Werk des Münchner Bildhauers Maximilian von Widmann und des Erzgießers Ferdinand von Miller. König Ludwig I. von Bayern ließ das Denkmal zu Ehren seines Lehrers errichten. Während die übrigen drei Seiten des Platzes von großen öffentlichen Gebäuden umrahmt sind, öffnet sich die vierte Seite nach Süden hin zur ehemaligen Benediktinerabtei St. Emmeram, einem der ältesten und traditionsreichsten Klöster in Bayern. Deshalb ist das Denkmal so aufgestellt, dass Bischof Sailer mit seiner predigenden und belehrenden



Abb. 29: Regensburg, Emmeramsplatz, Blick nach Norden zum Sailer-Denkmal zwischen Autos und sonstigem Blech. Foto: A. Hubel, 2016

Geste hinüber zur Abteikirche blickt. Im Zweiten Weltkrieg entging das Denkmal nur knapp dem Einschmelzen. Es fand dann 1951 einen wenig geeigneten Standort im Grüngürtel nördlich des Hauptbahnhofs, bis es erst im Jahr 2014 an seinen ursprünglichen Platz zurückkehren durfte (Abb. 29). Hier steht Sailer jetzt wieder und predigt mit mildem Blick. Aber die Flächen um ihn herum bevölkern keine gläubigen Christen, sondern nur Blechkarossen, weil man auch diesen Ort zu einem Parkplatz für etwa 50 Autos degradiert hat. Aber um die Sinnlosigkeit dieser bischöflichen Ermahnung noch zu betonen, hat man den Platz seit der Neuaufstellung des Denkmals nicht im Geringsten umgestaltet. Nach wie vor sieht man beim Blick zum Bischof außer den Autos diverse Absperrstangen, einen Briefkasten, einen einsamen Blumentopf, diverse Verkehrszeichen – und jüngst kamen sogar noch drei Glascontainer hinzu. Warum gab es hier auch keinerlei Versuch, so etwas wie Gestaltqualität zu erreichen?

Wenn wir uns dann dem **Domplatz** zuwenden, wird die Situation noch prekärer. Der Dom ist nach dem Kölner Dom die bedeutendste gotische Kathedrale in Deutschland, die nach dem Schema der französischen Kathedralen errichtet worden ist. Der Außenbau, der in einer langwierigen und teuren Restaurierung von 1990 bis 2010 von seiner schwarzen, schädlichen Gipskruste befreit worden ist und seitdem wieder – ähnlich wie der Mailänder Dom (vgl. Abb. 12) – weiß über den Häusern der Stadt leuchtet, ist fast ungehemmt dem motorisierten Individualverkehr ausgeliefert. An seiner Südseite befinden sich 16 Parkplätze (Abb. 30), weitere 10 Parkplätze schließen sich westlich an, bis hin vor die ehemalige Dompropstei (Domplatz 6). Und am Krauterermarkt halten trotz



Abb. 30: Regensburg, Domplatz, Blick Richtung Dom. Foto: A. Hubel, 2016

Verbot ständig Autos, deren Fahrer schnell mal eine Besorgung machen wollen. Dazu kommt ein ständiger Verkehr von Kraftfahrzeugen aller Art, die vom Alten Kornmarkt oder von der Residenzstraße her kommen und an der Westfassade des Doms vorbei Richtung Norden fahren. Die angebotenen Kurzzeitparkplätze führen dazu, dass viele Pkw-Fahrer vom Alten Kornmarkt her erst dort nach einem freien Parkplatz Ausschau halten, dann bei ihrer Suche über den Domplatz weiterfahren und in einem großen Kreisverkehr über Goliathstraße, Wahlenstraße und Neupfarrplatz herumkurven, vielleicht auch über Thundorferstraße und D. Martin-Luther-Straße, aber oft mehrfach in diesen Kreisel! Man hält es kaum für möglich, dass es eine solche Verhaltensweise gegenüber einem der großartigsten Baudenkmäler Deutschlands heute noch gibt. Meiner Kenntnis nach gibt es in ganz Mitteleuropa keinen weiteren Sakralbau dieser Qualität, der so ungebremst den Abgasen des Straßenverkehrs ausgesetzt ist.

Wirklich schlimm ist in diesem Zusammenhang, dass die schädlichen Abgase bereits wieder beginnen, den Dom mit einer schwarzen Kruste zu überziehen. Stickoxide, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid verwandeln sich unter dem Einfluss

von Feuchtigkeit zu Säuren, die das Steinmaterial des Doms angreifen. Betrachtet man den Dom genauer, stellt man fest, dass die Krustenbildung im unteren Bereich der Fassaden deutlich zu sehen ist, wie ein Blick auf die Südquerhausfassade offenbart (Abb. 31). Oben sind die Quaderflächen unverändert hell im Weiß des Kalksteins und Hellgrün des Sandsteins, während sich unten die Wandflächen zunehmend schwärzen. Die Wände an der Nordseite des Doms sind dagegen nach wie vor hell, weil hier keine Abgase angreifen. Sieht man sich aber den Verlauf dieser Krusten der Südseite näher an (Abb. 32), kann man die Ursachen hierfür ausmachen: Im Bereich der hohen Plattform, auf welcher der Dom steht, setzt die Verkrustung höher an, weil der Sockel mit seiner vorkragenden Deckplatte die Abgase unten zurückhält. Im Bereich der Treppen, die dazwischen zum Dom hinauf führen, erscheint die Kruste weiter unten, weil die Abgase ungehindert nach oben ziehen. Damit erklärt sich die ungewöhnlich wellenförmige Ausbreitung der beginnenden Krusten im Erdgeschoß.

Zwar behaupten alle Regensburger Bürger, dass sie ihre Stadt lieben und stolz sind auf das Prädikat des UNESCO-Welterbes, weil Regensburg damit auch offiziell als eine der schöns-

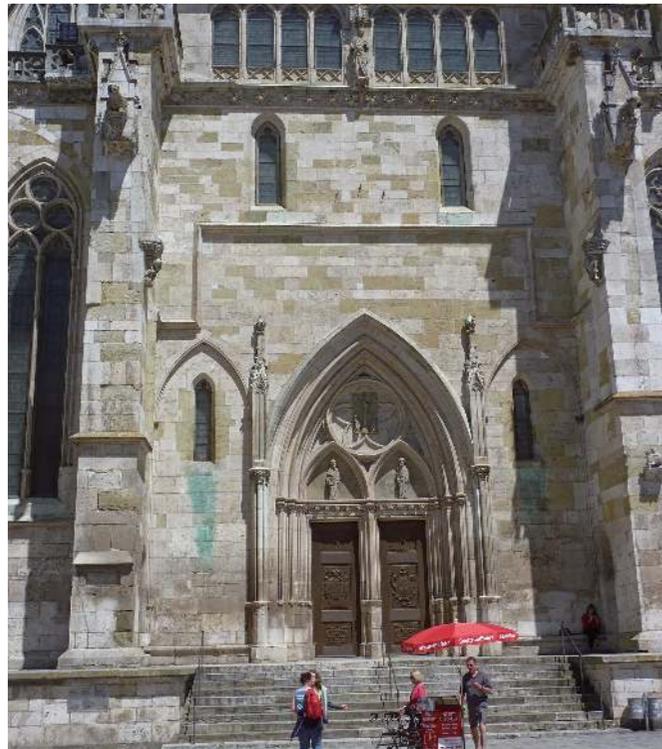


Abb. 31: Regensburg, Dom, Südquerhausfassade, die Krustenbildung nimmt von oben nach unten zu. Foto: A. Hubel, 2017

ten und schützenswertesten Städte Deutschlands gewürdigt wird. Aber wenn es um den motorisierten Individualverkehr geht, dann rückt diese angebliche Hochachtung schnell nach unten, weil dem Autoverkehr und den Parkplätzen immer noch die höhere Priorität eingeräumt wird. Auch die Mehrheit des Stadtrats war bis heute nicht bereit, Konsequenzen zu ziehen. Mehr denn je ist man sich heute aber bewusst, dass die erwähnten Bestandteile der Luftverschmutzung, zu denen auch noch der Feinstaub und der Reifenabrieb gehören, auch dem Menschen schaden. Gerade bei der so eng bebauten Altstadt von Regensburg fangen sich die Abgase zwischen den Gebäuden und beeinträchtigen so in ihrer Verdichtung die Bürger und Besucher mehr als anderswo. Und obwohl das allgemein bekannt ist, gibt es im Stadtrat seit Jahren keine Entscheidungen zur Verbesserung der Luft in der Altstadt.²⁰

Die Straßen und Gassen der Regensburger Altstadt

Als nächstes muss unser Interesse den Straßen und Gassen der Regensburger Altstadt gewidmet werden, weil diese entscheidend sind für die Entwicklung einer konsequenten Verkehrsplanung. Die Notwendigkeit, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, hatte man in Regensburg früh erkannt. Schon im März 1971 forderte die CSU-Fraktion im Bau- und

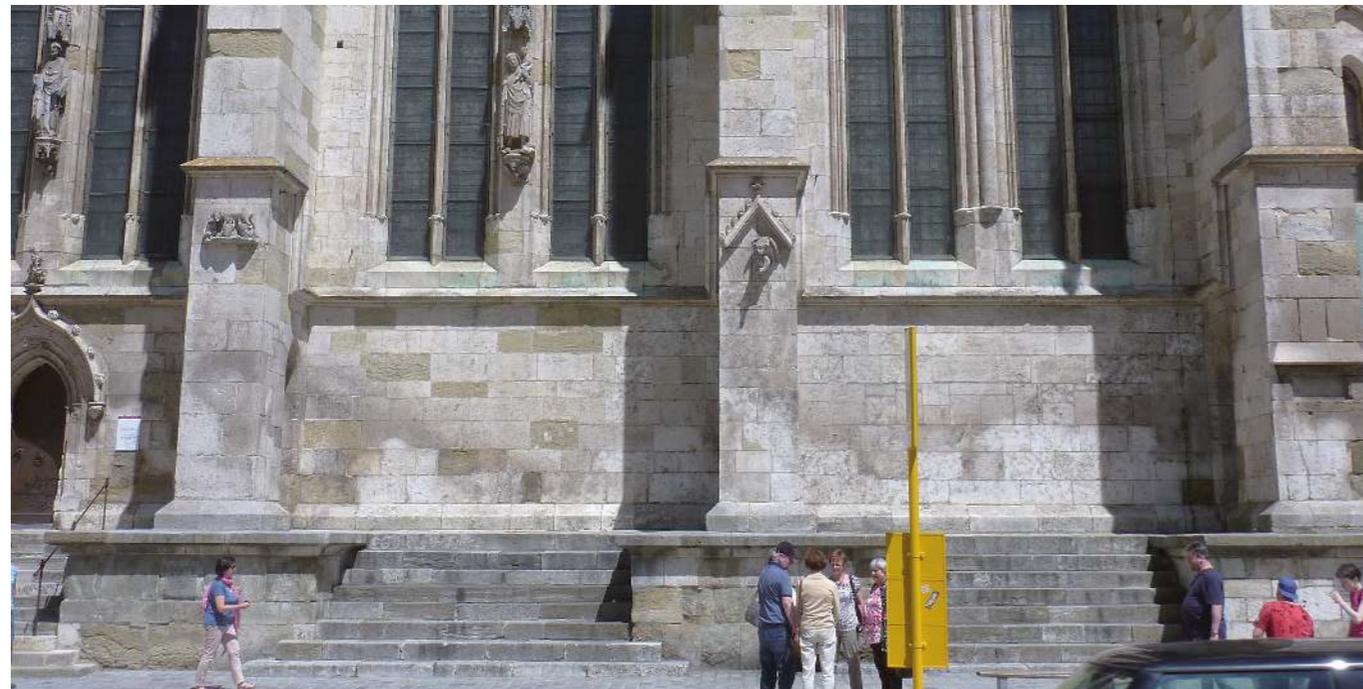


Abb. 32: Regensburg, Dom, Südseite des Langhauses, der wellenförmige Verlauf der Krustenbildung ist deutlich zu sehen. Foto: A. Hubel, 2017

Verkehrsausschuss des Stadtrats, die Altstadt ganz für den Individualverkehr zu sperren und das Stadtplanungsamt damit zu beauftragen, außerhalb der Altstadt im Norden, Süden, Osten und Westen größere Parkplätze auszuweisen, „von denen aus ein Busverkehr zum Stadtzentrum durchgeführt wird“.²¹ Die vorzügliche Idee, mit Hilfe von Park & Ride-Plätzen und einem entsprechenden Busverkehr die Altstadt zu beruhigen, wurde leider von der SPD, die damals die Mehrheit im Stadtrat hatte, abgelehnt.

Wenigstens wurde im Zusammenhang mit dem 1972 erfolgten Neubau eines überdimensionierten Kaufhauses am Neupfarrplatz (damals Horten, heute Kaufhof) die Einführung einer Fußgängerzone im Osten der Altstadt beschlossen. Der Plan war verbunden mit der Errichtung des großen Parkhauses für 700 Autos auf dem Dachauplatz. Die Nutzer des Parkhauses sollten bequem durch die Fußgängerzone bis zum Kaufhaus kommen und zurück. Deshalb wurden die betreffenden Straßenzüge neu gepflastert und als Fußgängerzone möbliert. Es handelte sich um die Abfolge Schwarze-Bären-Straße, Königstraße, Pfauengasse, Viereimergasse und die zugehörigen Quergassen. Bis heute ist der Bereich als echte Fußgängerzone ausgewiesen. Hier ist der Lieferverkehr strikt auf die Zeit von 6.00 bis 10.30 Uhr und von 17.30 bis 19.30 Uhr beschränkt. Außerhalb dieser Zeiten sind nur der Linienverkehr und Hotelzufahrten erlaubt. Tatsächlich funktionieren die Vorschriften: Tagsüber ist das Areal frei von jedem motorisierten



Abb. 34: Regensburg, Fußgängerzone, Verkehrsschild am Haidplatz. Foto: A. Hubel, 2016



Abb. 33: Regensburg, Blick in die Fußgängerzone Königstraße nach Westen. Foto: A. Hubel, 2016

Individualverkehr, wie der Blick in die Königstraße zeigt (Abb. 33). Deutlich wird bei diesen Zusammenhängen, dass die Stadt vor allem den Interessen des Kaufhausträgers und der hier angesiedelten Geschäftsleute folgte, damit der Weg vom Parkhaus zum Kaufhaus möglichst attraktiv gestaltet wird. An den Rest der Altstadt dachte man noch lange nicht.

Erst zehn Jahre später erstellte das Planungsamt der Stadt 1982 ein flächendeckendes Verkehrsberuhigungskonzept.²² Es dauerte aber lang, bis mit der Umsetzung begonnen wurde. 1985/86 wurde die Abfolge vom Kohlenmarkt über Rathausplatz und Neue Waaggasse bis zum westlichen Ende des Haidplatzes zur Fußgängerzone deklariert – mit den gleichen Sperrzeiten wie in der östlichen Fußgängerzone (Abb. 34). Dazu kam noch die Untere Bachgasse. Das brachte für diesen Bereich – vor allem für den Haidplatz – die schon beschriebene Aufwertung, die bis heute anhält. 1991 und 1993 beauftragte die Stadt Regensburg in zwei Etappen die bekannten Verkehrsplaner Prof. Dr. Peter Kirchhoff und Prof. Dr. Harald Kurzak von der TU München, einen Gesamtplan für eine Verkehrsberuhigung der Regensburger Altstadt zu erstellen. Diese Pläne waren 1994 fertig und wurden anschließend in dem Forum „Verkehrskonzept Regensburg“ und mit den Bürgern diskutiert. Die Pläne sahen eine konsequente Ausweitung des ÖPNV vor, wobei das wichtigste Element dieses Bussystems ein Zehn-Minuten-Takt als Regeltakt für alle Buslinien war. Gleichzeitig sollte die Fußgängerzone auf die ganze Altstadt ausgeweitet werden (Abb. 35), verbunden mit einer Öffnung der Fußgängerzone und der Alleewege für die Fahrradfahrer. Die Steinernen Brücke sollte für jeden Verkehr gesperrt werden.

Der Umbau und die Neugestaltung des Neupfarrplatzes ab 1995 verzögerten die Umsetzung der Pläne, zumal diese Arbeiten wegen der durchzuführenden archäologischen Grabungen bis 1998 dauerten. Am 30. Januar 1997 verabschiedete der Stadtrat den neuen Verkehrsentwicklungsplan.²³ Dabei wich man in einigen wesentlichen Punkten von dem Konzept Kirchhoff/Kurzak ab. Der konsequente Zehn-Minuten-Takt für das Bussystem wurde nicht eingeführt. Die Radfahrer durften die Fußgängerzone und die Alleewege nicht befahren. Die Sperrung der Steinernen Brücke wurde von dem Bau einer Ersatzbrücke über die Donau abhängig gemacht und auf unbestimmte Zeit verschoben. Schon der Begriff Verkehrsentwicklungsplan spricht Bände für sich: Es ging nicht um eine *Beruhigung*, sondern um eine *Entwicklung* des Verkehrs. Dazu wurde beschlossen, dass der motorisierte Individualverkehr bis zum Jahr 2010 um fünf bis acht Prozent anwachsen dürfe, analog zur Zunahme der Einwohnerzahlen Regensburgs. Man wünschte also effektiv keine Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs, sondern im Gegenteil eine – wenn auch beschränkte – Steigerung! Um dies umsetzen zu können,

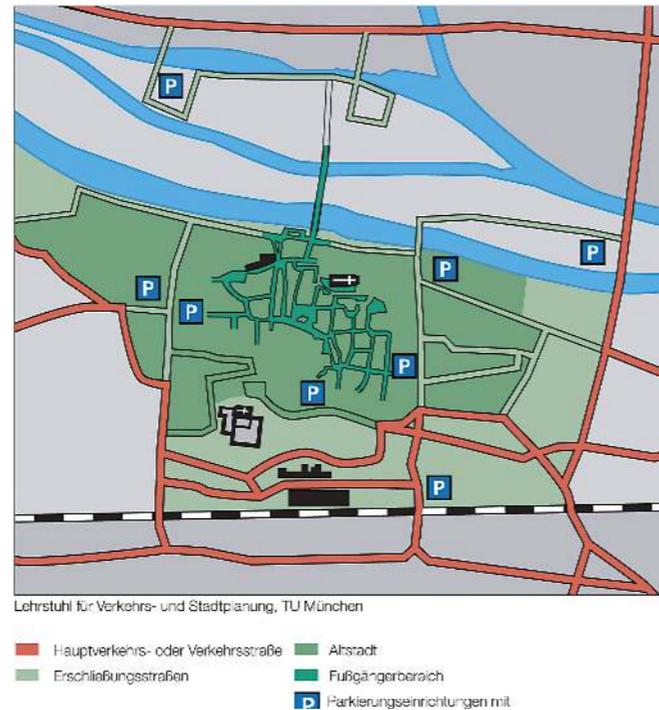


Abb. 35: Regensburg, Verkehrsentwicklungsplan von 1997, Vorschlag von Kirchhoff / Kurzak für den Umfang der Fußgängerzone (nicht realisiert). Plan: Stadtplanungsamt Regensburg

musste man zwangsläufig von der bisherigen Praxis abweichen. Deshalb führte man statt einer Fußgängerzone eine kuriöse „Fußgängerzone besonderer Art“ ein, nämlich die sogenannte „Wohnverkehrsstraße“, die von Anton Sedlmeier als „Regensburger Besonderheit“ gerühmt wurde.²⁴ Dem Wortsinne nach bedeutet „Wohnverkehr“ doch eigentlich Verkehr der Bürger, die hier wohnen – das wären die Anwohner. Die sind aber gar nicht gemeint; zugelassen sind in diesen Straßen auch alle möglichen anderen Kraftfahrer. Die Bezeichnung „Wohnverkehrsstraße“ ist genauso nichtssagend wie unsinnig, wird aber seit 20 Jahren benutzt, ohne je hinterfragt worden zu sein! Seitdem gibt es in Regensburg zwei verschiedene Arten von Fußgängerzonen, was aus heutiger Sicht völlig unverständlich ist.

Während die echten Fußgängerzonen im Stadtosten und vom Kohlenmarkt zum Haidplatz mit dem Straßenverkehrszeichen „Fußgängerzone“ gekennzeichnet sind (Abb. 34), wird für diese Regensburger „Wohnverkehrsstraßen“ das irreführende Verkehrszeichen „Sonderweg für Fußgänger und Radfahrer“ benutzt, wobei gemäß einem Zusatzschild folgende Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs ohne zeitliche Begrenzung Fahrerlaubnis haben (Abb. 36):



Abb. 36: Regensburg, Altstadt, Verkehrszeichen Wohnverkehrsstraße mit Schrittgeschwindigkeit am westlichen Eingang zur Gesandtenstraße. Foto: A. Hubel, 2016

- Liefer- und Handwerkerverkehr
- Taxis
- Ärzte im Dienst
- Linienverkehr
- Hotelzufahrt
- Zufahrt zu Privat- und Behindertenstellplätzen

Nach den Plänen von Kirchhoff/Kurzak aus dem Jahr 1994 (Abb. 35) sollte die Gesandtenstraße ursprünglich vom Bismarckplatz bis zum Neupfarrplatz eine reine Fußgängerzone werden. Auch die Rote-Hahnen-Gasse, die Ludwigstraße, die Goliathstraße, der Neupfarrplatz, die Wahlenstraße, die Residenzstraße, der Krauterermarkt, der Domplatz, der Altdorferplatz, der Alte Kornmarkt und die Maximilianstraße waren damals noch als echte Fußgängerzonen gedacht. Dazu war die

Goldene-Bären-Straße als Sperre zwischen der Keplerstraße und der Thundorferstraße geplant, in Verbindung mit der ebenfalls für jeden Verkehr gesperrten Steinernen Brücke.²⁵ Dies wäre absolut sinnvoll gewesen, weil man damit die Brennpunkte des Altstadtverkehrs entschärft hätte und alle Straßen der Altstadt vom motorisierten Individualverkehr entlastet worden wären. Es hätte dann eine einzige, durchgehende Fußgängerzone im zentralen Bereich der Altstadt gegeben (dunkelgrün markiert in Abb. 35). Analog zur echten Fußgängerzone hätte man dann in der ganzen Altstadt den Liefer- und Handwerkerverkehr auf den Morgen und den Abend beschränkt; zwischen 10.30 Uhr und 17.30 Uhr wären alle Straßen autofrei gewesen! Außerdem hätte man dann auf den unsinnigen Wald von Verkehrsschildern in der ganzen Altstadt verzichten können.

Die vom Stadtrat beschlossenen Änderungen gegenüber dem Konzept Kirchhoff/Kurzak führten letztlich zu den bis heute andauernden, gravierenden Problemen. So wurde der Straßenzug Speichergasse – Alter Kornmarkt – Altdorferplatz – Domplatz – Krauterermarkt bis hin zur Weißen-Hahnen-Gasse und zur Straße Unter den Schwibbögen aus der geplanten Fußgängerzone herausgenommen. Seitdem handelt es sich hier um eine normale Straße ohne jede Einschränkung (ausgenommen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 Kilometer pro Stunde im Bereich zwischen der Ulrichskirche und der Südseite des Doms, sowie auf 30 Kilometer pro Stunde in der Straße Unter den Schwibbögen). Ansonsten darf man hier sogar mit 50 Kilometern pro Stunde über den Alten Kornmarkt brettern und an der Westfassade des Doms vorbeifahren (!). Außerdem hat man alle im letzten Absatz genannten Straßenzüge statt in Fußgängerzonen willkürlich in „Wohnverkehrsstraßen“ umgewandelt; dies ist die Ursache für das heutige Verkehrschaos! Dabei gibt es auch innerhalb der Beschilderung der „Wohnverkehrsstraßen“ Unterschiede: Einige zeigen zusätzlich das Schild „Schrittempo“ (vgl. Abb. 36), andere dagegen nicht.

Folgende Straßen der Altstadt sind „Wohnverkehrsstraßen“:

- Gesandtenstraße vom Bismarckplatz bis zur Einmündung der Roten-Hahnen-Gasse; hier befindet sich – in Höhe des Fotohauses Zacharias – das Verkehrszeichen „Absolutes Durchfahrverbot“, damit die Fahrzeuge nicht auch noch direkt zum Neupfarrplatz fahren und somit die Altstadt mittig durchqueren können.
- Rote-Hahnen-Gasse
- Ludwigstraße
- Straßenzug Goliathstraße – Wahlenstraße – Neupfarrplatz – Residenzstraße
- Zahlreiche schmale Gassen südlich der Donau und südlich der Achse Gesandtenstraße – Neupfarrplatz



Abb. 37: Regensburg, Altstadt, die Wohnverkehrsstraße Gesandtenstraße, eine „Fußgängerzone der besonderen Art“. Foto: A. Hubel, 2016



Abb. 38: Regensburg, Altstadt, Gesandtenstraße, Situation vor der Dreieinigkeitskirche. Foto: A. Hubel, 2016

- Maximilianstraße, südliche Hälfte (vom Ernst-Reuter-Platz bis zur Königstraße), aber ohne Schrittgeschwindigkeit! Die nördliche Hälfte der Maximilianstraße (von der Königstraße bis zur Drei-Kronen-Gasse) ist laut Verkehrszeichen eine „Spielstraße“ (spielende Kinder erlaubt, Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben) – dies steigert den unübersichtlichen Schilderwald der Altstadt ins Groteske.



Abb. 39: Regensburg, Altstadt, Gesandtenstraße, Situation im Bereich der Buchhandlung Pustet. Foto: A. Hubel, 2016



Abb. 40: Regensburg, Altstadt, Gesandtenstraße, regelmäßige Missachtung des absoluten Durchfahrverbots. Foto: A. Hubel, 2016

Mit anderen Worten: Der Liefer- und Handwerkerverkehr ist in diesen Straßen unbegrenzt zugelassen, also Tag und Nacht einschließlich der Wochenenden ohne jede zeitliche Begrenzung. Auch sonstige Fahrten sind gemäß der Beschilderung erlaubt. Die Stadt Regensburg hat mittlerweile tausende von Fahrgenehmigungen in den Wohnverkehrsstraßen an alle mehr oder weniger Betroffenen verteilt. Da folglich der Ver-

kehr hier so gut wie nicht kontrolliert werden kann, fahren zahlreiche Kraftfahrzeuge ständig unbegrenzt und rücksichtslos durch die Wohnverkehrsstraßen. Zudem hat die Stadt am 1. April 2015 auch den Fahrradverkehr in beiden Richtungen durch alle Fußgängerzonen und Wohnverkehrsstraßen erlaubt. Dazu sollte der Verkehr engmaschiger kontrolliert werden: „Insbesondere zu Geschäftszeiten will die Polizei verstärkt Präsenz zeigen. Und auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Radfahrer wird es in der Altstadt geben.“²⁶ Außerdem hatte Oberbürgermeister Joachim Wolbergs Anfang 2016 nach der Zulassung des Radverkehrs versprochen, durch die Einführung versenkbarer Poller am Beginn der Altstadtstraßen für eine radikale Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu sorgen. Mittlerweile ist von Kontrolle in den Fußgängerzonen keine Rede mehr; die Radfahrer fahren, so schnell sie eben können, genau wie die Autofahrer. Zudem hat die Stadtverwaltung die Einführung von Pollern abgelehnt: „Sie seien zu kostspielig, zu aufwendig, fehleranfällig und führten oft zu Unfällen.“²⁷ Allerdings gibt es genügend Beispiele aus anderen Städten, bei denen der Betrieb mit Pollern durchaus funktioniert. Es handelt sich dabei aber immer um Fußgängerzonen, nicht um die unsinnigen „Wohnverkehrsstraßen“, die es nur in Regensburg gibt. Würde sich die Mehrheit des Stadtrats endlich dazu durchringen, diese Wohnverkehrsstraßen in echte Fußgängerzonen umzuwandeln, wäre auch die Einführung der versenkbaren Poller kein Problem mehr. Das Ergebnis der konfusen Verkehrsplanung in der Altstadt kennt jeder Regensburger Bürger: Die Situation ist unerträglich geworden, vor allem im Bereich der Wohnverkehrsstraßen. Dort quälen sich Fußgänger, Touristengruppen, Radfahrer, Autos, Lastwagen, Taxis und Stadtbusse aneinander vorbei! Ein Foto des alltäglichen Verkehrs in der Gesandtenstraße (Abb. 37) kann die Situation verdeutlichen, angesichts der vielen Autos und Lastwagen, die ohne zeitliche Begrenzung hier durchfahren dürfen. Entlang der Dreieinigkeitskirche (Abb. 38) und vor der Buchhandlung Pustet (Abb. 39) herrscht laut der Verkehrszeichen ein eingeschränktes Halteverbot, das heißt länger als drei Minuten darf man gar nicht halten. Die Erfahrung zeigt aber, dass ununterbrochen an diesen Stellen geparkt wird.

Überhaupt wurde durch den Wirrwarr der unterschiedlichen Ausweisungen (Fußgängerzone, Wohnverkehrsstraße mit Schrittgeschwindigkeit, Wohnverkehrsstraße ohne Schrittgeschwindigkeit, Spielstraße, normale Straße ohne Beschränkungen) und die zahllosen aufgestellten Verkehrszeichen die Situation total verworren. Die Kontrollen sind – wenn überhaupt – so wenig effizient, dass mittlerweile die Kraftfahrer so gut wie überall und so schnell wie möglich fahren und die Verkehrsregelungen gar nicht mehr zur Kenntnis nehmen. Beispielsweise ist die Durchfahrt von der Gesandtenstraße zum Neupfarrplatz in Höhe des Fotohauses Zacharias durch

das Verkehrszeichen „Absolutes Durchfahrverbot“ und durch eine Verengung mit Pollern nicht erlaubt, außer für Linienverkehr und Taxis. Die Erfahrung zeigt, dass selbst dieses Verkehrszeichen ignoriert wird und ständig Kraftfahrzeuge die Durchfahrt nutzen (Abb. 40). An sich ist es sinnvoll und dient der Verkehrsberuhigung, dass in den Fußgängerzonen und Wohnverkehrsstraßen das Radfahren in beiden Richtungen erlaubt ist. Allerdings müssten sich auch die Radfahrer an die Verkehrsregelung halten. Trotz „Schrittgeschwindigkeit“ fahren sie oft viel zu schnell. Manchmal machen sich Jugendliche einen Spaß daraus, die Fußgänger wie Slalomstangen zu sehen und sich so schnell wie möglich zwischen ihnen durchzuschlängeln. Selten habe ich eine solche Anhäufung von Rücksichtslosigkeit, Unverfrorenheit, Egoismus und Missachtung der Verkehrsregeln erlebt wie in der Regensburger Altstadt. Von einer „Fußgängerzone besonderer Art“ (Zitat Sedlmeier) kann hier wahrlich nicht mehr gesprochen werden. Diese „Wohnverkehrsstraßen“ in Regensburg sind Straßen, die so tun, als wären sie Fußgängerzonen, in Wirklichkeit aber absolut keine sind.

Grotesk ist bei dieser Situation die Tatsache, dass die Fußgängerzone in der östlichen Altstadt – wie oben erwähnt – im Jahr 1972 auf Wunsch der dort ansässigen Geschäftsleute eingerichtet wurde. Seitdem funktioniert diese Fußgängerzone reibungslos, ohne irgendwelche Probleme. Noch nie haben hier die Geschäftsleute gefordert, ihre Straßen sollten in Wohnverkehrsstraßen umgewidmet werden, wie in der westlichen Altstadt. Dagegen kämpft ein Großteil der Geschäftsleute in der westlichen Altstadt seit Jahren vehement dagegen, ihre Wohnverkehrsstraßen in Fußgängerzonen umwandeln zu lassen. Ihr Argument ist die Befürchtung, die Umsätze könnten sinken und die Kunden würden wegbleiben, wenn sie nicht unmittelbar vor dem Geschäft parken dürfen. Angesichts solcher gegensätzlichen Argumente könnte man meinen, man befände sich im Osten bzw. im Westen der Altstadt in zwei grundverschiedenen Städten, die jeweils ganz andere Strukturen hätten. Diese sind aber nur das Ergebnis der historischen Entwicklung und aus heutiger Sicht sowieso gänzlich abstrus.

Völlig unverständlich ist mir auch, dass seit der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans von 1997 so gut wie nichts mehr passiert ist. Es bedurfte eines Bürgerentscheids, um 1997 die Sperrung der Steinernen Brücke für den motorisierten Individualverkehr durchzusetzen. Der ÖPNV wurde erst im Jahre 2008 – auf der Basis eines Gutachtens – von der Steinernen Brücke verbannt. Danach kämpfte die Mehrheit des Stadtrats unter der Federführung des Oberbürgermeisters Schaidinger jahrelang für den Bau einer „Ersatztrasse“, die als zusätzliche Donaubrücke westlich der Steinernen Brücke gebaut werden sollte und die noch mehr Verkehr in die Altstadt gebracht hätte. Die heftigen Proteste zahlreicher Bürgerinitia-

tiven und das Eingreifen von ICOMOS konnten diesen Plan verhindern.²⁸ Wie unsinnig der Brückenbau gewesen wäre, zeigt sich täglich, da trotz der Sperrung der Steinernen Brücke der Busverkehr seit neun Jahren ohne eine erkennbare Beeinträchtigung funktioniert. Während andere Städte in den letzten 20 Jahren immer wieder vorbildliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ihrer Innenstadt durchgeführt haben, ließ man in Regensburg alles weiterlaufen wie bisher. Auch die Zulassung der Radfahrer und die damit verbundene Mehrbelastung der Altstadt haben zu keinem Versuch geführt, durch andere Maßnahmen die Steigerung des Verkehrsaufkommens zu kompensieren. Die oben erwähnte Luftverschmutzung mit ihren Oxiden und den Feinstäuben lässt die Verantwortlichen unberührt, trotz der nachweislichen Gefährdung der Gesundheit der Bürger und den Schäden an den Baudenkmalern.

Die Vision einer Stadtbahn

Man fragt sich, warum in Regensburg ein wirkliches Umdenken zur intensiven Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bisher nicht stattfand. Andere Länder machen es uns längst vor. In Italien begann die bereits erwähnte Initiative der Stadt Perugia zum Bau der „Minimetrò“ 1998 (Abb. 11) und führte 2008 zur Eröffnung der Bahn. In Messina wurde 2003 eine neu gebaute, 7,7 Kilometer lange Straßenbahnlinie eröffnet. In Florenz wurde 2010 eine erste Straßenbahnlinie eröffnet, die 7,8 Kilometer lang ist. Zwei weitere Bahnlinien sind derzeit im Bau und sollen 2018 in Betrieb gehen. Die Stadt Palermo beschloss 2002 den Bau von vier Straßenbahnlinien, die über eine Strecke von zusammen 17,8 Kilometer führen und komplett im Jahr 2015 eröffnet werden konnten. Die in Pisa 2017 eröffnete „MiniMetro PisaMover“ wurde oben bereits erwähnt. In Frankreich wurde schon 1986 ein Gesetz verabschiedet, das den Neubau von Straßenbahnlinien staatlich förderte. Mittlerweile haben Städte wie Besançon, Bordeaux, Brest, Grenoble, Mühlhausen, Nantes, Nizza, Straßburg und Valenciennes voll funktionierende Straßenbahnlinien gebaut. Die Stadt Lyon, der zweitgrößte Ballungsraum Frankreichs, hatte bis zum Jahr 1957 alle Straßenbahnlinien stillgelegt und mit dem Bau von U-Bahnen begonnen. 1996 beschloss der Stadtrat, zukünftig wieder auf Straßenbahnen zu setzen und begann sofort mit dem Bau neuer Strecken, die bis 2010 auf sechs leistungsfähige Linien mit einer Länge von insgesamt 64 Kilometer angewachsen waren. Nachdem auch in Marseille im Jahr 1960 alle Straßenbahnlinien bis auf eine einzige stillgelegt worden waren, wurde seit dem Jahr 2000 ein neues, leistungsfähiges Straßenbahnnetz gebaut, das mittlerweile auf drei neue Bahnlinien angewachsen ist. In Reims hat der Stadtrat – nach langen Streitigkeiten und gegen den erheblichen Widerstand der Einzelhändler der Innenstadt – im Jahr 2005 für den Bau einer Straßenbahn gestimmt, die

am 16. April 2011 mit zwei Linien und insgesamt 11,2 Kilometern Länge eröffnet werden konnte. Regensburgs Partnerstadt Clermont-Ferrand hat im Jahr 2000 die Einführung einer neuen Stadtbahnlinie beschlossen, die bis 2013 auf eine Gesamtlänge von 15,4 Kilometern angewachsen ist und insgesamt 34 Haltestellen bedient. Es handelt sich um ein sogenanntes Translohr-System, bei denen die Waggons auf Gummireifen fahren und von einer Mittelschiene gelenkt werden. Warum haben sich die Regensburger Verantwortlichen bei den regelmäßigen Besuchen ihrer Partnerstadt nicht von den frühen Aktivitäten dort inspirieren lassen?

Auch in Deutschland hat sich in den letzten 30 Jahren sehr viel getan. Die Städte Augsburg, Freiburg/Breisgau, München und Würzburg haben ihr Straßenbahnnetz grundlegend erweitert. Zahlreiche andere Städte haben ebenso den Bau von Stadtbahnen oder anderen attraktiven Verkehrsmitteln zur Verbesserung des ÖPNV durchgeführt. Die Stadt Karlsruhe hat ein Stadtbahnsystem umgesetzt, das seitdem als vorbildlich gilt. Hier wurden innerstädtische Straßenbahnstrecken mit vorhandenen Eisenbahnstrecken kombiniert, so dass die Bahnen auf beiden Gleissystemen fahren können. Am 5. September 1986 nahm die erste Zweisystem-Stadtbahn der Welt in Karlsruhe den Betrieb auf, die seitdem konsequent ausgebaut wurde und sich als echtes Erfolgsmodell für Karlsruhe erwies. Schon innerhalb der ersten Wochen hatte sich die Zahl der Fahrgäste verfünffacht! Mittlerweile bedienen 18 Linien, die teilweise bis ins Zentrum fahren, die Stadt und das Umland auf den kombinierten Straßen- und Bahngleisen.²⁹ Seitdem wurden derartige Zweisystem-Stadtbahnen auch in Chemnitz, Heidelberg/Mannheim, Kassel, Köln/Bonn, Ludwigshafen, Nordhausen, Saarbrücken und Zwickau eingeführt.

Die Aktivitäten, mit denen zahlreiche Städte seit den 1980er Jahren ihre öffentlichen Verkehrssysteme ausbauen, um den motorisierten Individualverkehr so weit wie möglich zu reduzieren, haben die Stadt Regensburg bisher nicht zu der Erkenntnis gebracht, dass auch unsere Altstadt dringend der Entlastung bedarf. Schon 1993 hatte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Regensburg in einer ausführlichen Broschüre kenntnisreich die enormen Vorteile einer Stadtbahn für Regensburg beschrieben.³⁰ Im „Stad atlas Regensburg“ von 2006 wurde zwar darauf hingewiesen, dass im „Regensburg-Plan 2005“ die vorläufige Linienführung einer Stadtbahn enthalten ist.³¹ Die Stadt Regensburg gab 2006 bei einem Münchener Ingenieurbüro ein Gutachten in Auftrag, das den Nutzen einer Stadtbahn in Frage stellte. Danach sei eine Stadtbahn in Regensburg nicht sinnvoll „und der Schritt zu einem höherwertigen System zu groß“; außerdem stehe „der verkehrliche Nutzen in keinem Verhältnis zu den erforderlichen Investitionen“.³² Man fragt sich aber, warum in so vielen anderen Städten genau solche Schritte zu einem höherwertigen ÖPNV er-

folgreich durchgeführt wurden, während sie in Regensburg nicht sinnvoll sein sollten? Man kann an jedem Morgen und an jedem Nachmittag endlose Staus auf allen Einfallstraßen nach Regensburg feststellen, weil etwa 70 000 Pendler vorwiegend mit ihren Autos in die Stadt müssen. Aber auch diese unerträgliche Situation hat bisher zu keinem Entschluss geführt. In Regensburg wird seit Jahren und Jahrzehnten ständig diskutiert, aber der Stadtrat war bisher leider zu keiner echten Entscheidung für eine konsequente Verkehrsberuhigung fähig.

Wenigstens jetzt scheint die Stadt die Zeichen der Zeit erkannt zu haben: 2016 gab der Stadtrat eine „Studie zur Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems“ in Auftrag, deren Zwischenbericht am 31. Januar 2017 einstimmig begrüßt wurde.³³ Das federführende Unternehmen hierbei ist die renommierte Verkehrsplanungsgesellschaft Komobile in Österreich und Luxemburg. Die abgeschlossene Studie soll bis Ende 2017/Anfang 2018 der Stadt Regensburg vorgelegt werden. Voraussichtlich werden drei Straßenbahnlinien vorgeschlagen, die von Nord, Ost, Süd und West in die Stadt führen und zurück. Die Kosten hierfür werden 400 bis 500 Millionen Euro betragen. Sollte dieser höherwertige ÖPNV mit Stadtbahnen realisiert werden, müssen auch die bestehenden Omnibuslinien in der Stadt neu konzipiert und ganz neue Verkehrspläne entwickelt werden. Dies wäre meines Erachtens das wichtigste Ziel der Regensburger Stadtpolitik für die nächsten Jahre – es darf keinesfalls mehr aufgeschoben werden! Zudem haben sich mehrere Regensburger Bürgerinitiativen zu einem „Bündnis für einen hochwertigen ÖPNV im Raum Regensburg“ zusammengeschlossen. Sie drängen auf ein verbessertes, deutlich leistungsfähigeres Verkehrssystem in der Region Regensburg, am liebsten in Verbindung mit einer – wie auch immer gearteten – Stadtbahn. Dafür wurde jüngst eine informative Broschüre erstellt.³⁴ Es ist zu hoffen, dass auch von dieser Seite her frische Impulse kommen, die – nach 20 Jahren Lethargie der Stadt – endlich zu einem sinnvollen Ergebnis führen werden.

Die Erneuerung der Fußgängerzone

Eingehen möchte ich auch auf die Erneuerung der Fußgängerzone im östlichen Teil der Altstadt, die gegenwärtig durchgeführt wird. Am 8. März 2016 stellte eine Vertreterin der Stadt Regensburg den vom Stadtrat beschlossenen Bebauungsplan hierfür vor (Abb. 41).³⁵ Der Umbau solle im Frühjahr 2017 beginnen und bis 2020 abgeschlossen sein. Als Ursache für die Maßnahme wurde das marode Kanalsystem genannt, das dringend erneuert werden müsse. Deshalb sei es notwendig, die Straßen aufzureißen, so dass eine anschließende Neugestaltung aller Flächen sinnvoll sei. Das städtische Planungsamt stellte allerdings am 19. Juli 2016 in Aussicht: „Mit einem Lining-Verfahren können weite Teile des Kanalsystems er-

tüchtigt werden, *„ohne Gassen und Straßen tief aufgraben zu müssen. Dabei werden harzgetränkte Faserschläuche in die alten Rohrleitungen eingeführt und anschließend mit Druckluft aufgepumpt. Am Ende entsteht ein Rohr-in-Rohr-System, das über neue Schächte dann auch regelmäßig auf Dichtigkeit überprüft werden kann. Voraussichtlich muss lediglich in der Kapellengasse gegraben werden, um den dortigen, etwa 20 Meter langen Sammelkanal komplett erneuern zu können.“* Obwohl also die Straßen gar nicht aufgerissen werden müssen, solle dennoch der gesamte Bodenbelag in der Fußgängerzone erneuert werden. Die vorhandenen Betonplatten seien mittlerweile „verbraucht“ und müssten durch eine einladendere Gestaltung ersetzt werden, *„die sich Bürger und Altstadtkaufleute schon lange wünschten“*.³⁶

Wie weit sich die Regensburger Bürger eine Erneuerung der Fußgängerzone tatsächlich wünschten, sei dahingestellt. Betrachtet man die betreffenden Straßen in ihrem Zustand vor der Erneuerung (vgl. die Königstraße Abb. 33), kann man von „verbrauchten“ Betonplatten und einer wenig einladenden Gestaltung eigentlich nicht reden. Die Straßen sehen durchaus gepflegt aus und erwecken nicht den Eindruck, sie müssten aus gestalterischen oder ästhetischen Gründen komplett erneuert werden. Darüber hinaus müssen sich die Hauseigentümer an diesen Straßen darauf einstellen, dass sie im Rahmen der Straßenausbaubeitragsatzung zur Kasse gebeten werden. Schließlich ist die Sanierung der Fußgängerzone bisher mit 7,3 Millionen Euro veranschlagt – und zusätzlich müssen sich die Eigentümer beteiligen. Dabei dürfte es einen gewaltigen Unterschied machen, ob man für die Erneuerung tatsächlich alle Straßen aufreißen muss oder ob es genügt, das „Lining-Verfahren“ durchzuführen.

Betrachtet man allerdings die vom Stadtplanungsamt erarbeiteten Details des Erneuerungskonzepts der Fußgängerzone, dann fragt man sich, wie weit hier tatsächlich von einer grundlegenden Modernisierung und Verbesserung gesprochen werden kann. Zu begrüßen ist zwar, dass der bisherige Plattenbelag durch ein kleinteiliges Kopfsteinpflaster ersetzt wird, das etwa dem in der Gesandtenstraße gleichen soll. Dazwischen sollen aber fünf mehr oder weniger rechteckige Flächen ausgespart und durch einen anderen Bodenbelag besonders gekennzeichnet werden. Eine Graphik des Planungsamts verdeutlicht das Prinzip (Abb. 42). Auf der Sonderfläche sollen Sitzbänke und Bäume auf Baumscheiben stehen, außerdem je ein Abfallbehälter, ein Kinderspielgerät und mehrere Fahrradbügel.

Ein derartiges Sortiment kennzeichnet seit 40 Jahren zahllose Fußgängerzonen. Mal werden die Inventarstücke fantasielos auf einer größeren Fläche verteilt, wie es ein Beispiel in der Altstadt von Jena verdeutlicht (Abb. 43). Oder man grenzt die Sonderflächen deutlich ein, etwa durch eine Vertiefung, wie es



Abb. 41: Regensburg, Altstadt, Gesamtplan zur Neugestaltung der Fußgängerzone. Plan: Stadtplanungsamt Regensburg, 2015

an einem Beispiel in der Altstadt von Wien gezeigt sei (Abb. 45). Dort ist mittlerweile ein Baum eingegangen; dafür wurde ein zweiter Mülleimer aufgestellt. Weil offensichtlich Bürger die Stufen übersahen und darüber gestolpert sind, hat man die Stufen durch gelbe Farbstreifen verunziert, die Mülleimer dagegen mit roten Querstreifen, was die Gestaltqualität erheblich beeinträchtigt. In Metz (Lothringen) hat man je einen Baum mit einer Sitzbank kombiniert und das Ensemble mit drei Fahrradständern eingefasst (Abb. 44). Weil die Bürger aber offensichtlich nicht erkannt haben, dass es sich bei diesen Stahlbügeln um Fahrradständer handelt, wurde zusätzlich ein Verkehrsschild „Fahrradparkplatz“ aufgestellt.

Was bringt es eigentlich, wenn man innerhalb einer Fußgängerzone Sonderflächen ausgrenzt und durch einen eigenen Bodenbelag kennzeichnet? Es gehört zum Charakter einer mittelalterlichen Stadt, dass sich die Straßen als Bänder zwi-

schen den eng gegenüberstehenden Hausfassaden durchziehen. Eine separate Markierung ist völlig überflüssig, da man in einem derart verkehrsberuhigten Bereich überall Bänke aufstellen kann, wo Bedarf ist, völlig unabhängig vom Bodenbelag. Kinderspielgeräte sind in einer Fußgängerzone meines Erachtens wenig sinnvoll: Die Eltern sind dann nur in Sorge, weil das Kind nicht wie auf dem Spielplatz in weichen Sand, sondern auf das harte Pflaster fallen könnte. Einzelne Fahrradbügel sind neben Sitzbänken erst recht überflüssig; dort haben sie angesichts des Bedarfs bestenfalls eine Feigenblattfunktion. Bei den vielen Radfahrern, die sich in der Altstadt bewegen, sind ganz andere Dimensionen erforderlich. Es gibt solche großen Fahrrad-Parkplätze am Gutenbergplatz, südlich des Kaufhofs am Kassiansplatz, am Dachauptplatz usw., aber deren Zahl reicht bei weitem nicht aus. Hier ist dringend eine Erweiterung des Angebots nötig – aber keinesfalls in Form einzelner Bügel auf den Ruhezonen des Fußgängerbereichs.

Betrachtet man aus dem Gestaltungskonzept der Stadt Regensburg die Schwarze-Bären-Straße an der Einmündung der Kapellengasse und vor dem ehrwürdigen Glockenturm der Alten Kapelle (Abb. 41 dunkelblauer Kreis oben, Abb. 46), dann sind innerhalb der – rot gestrichelten – Sonderfläche laut Angabe acht Fahrradbügel, acht Bänke und drei Mülleimer geplant. Außerdem sollen statt der vorhandenen sechs Bäume sieben neue Bäume gepflanzt werden, für die etwas andere Standorte vorgesehen sind als bisher.³⁷ Daneben steht hier bereits ein von Richard Triebe gestalteter Brunnen. Zudem hat der Leipziger Designer Daniel Böttcher als Gewinner eines städtischen Wettbewerbs drei Bänke entworfen, die sich schwungvoll in der Gestalt von Ranken um drei Bäume auf dem Areal winden sollen.³⁸ Wie das alles zu einem sinnvollen und auch ästhetisch ansprechenden Ensemble zusammenwachsen kann, wird sich bei der Realisierung zeigen.

Ein anderer gestalterischer Schwerpunkt der Neuplanung wird die Viereimergasse sein. Die mit einem Brunnen von Reinhold Bayer und Franz Haas aus dem Jahr 1985 geschmückte platzähnliche Erweiterung erhielt in jüngerer Zeit einen neuen Bodenbelag aus kleinformigen Pflastersteinen sowie als weitere Elemente vier Kugelakazien, die in einer Reihe parallel vor den an der Südseite stehenden Häusern gepflanzt wurden (Abb. 47). Damit passten sich die Stadtplaner sensibel der vorhandenen Bausubstanz an, da alle Bauten auf diesem Platz aus dem 18. bzw. 19. Jahrhundert stammen, also aus einer Zeit, in der man auf die Symmetrie von Platzgestaltungen größten Wert gelegt hatte. Ein ähnliches Konzept hatte zur gelungenen Neugestaltung des Kohlenmarkts geführt: Hier stehen vier Bäume symmetrisch um den Lebensbrunnen aus dem Jahr 1985 von Günther Mauermann. Die Anlage schiebt sich ergänzend vor die aus dem 19. Jahrhun-

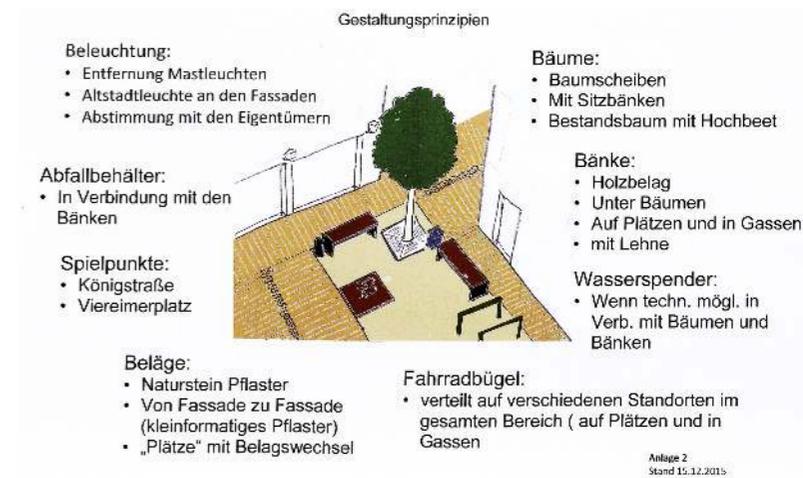


Abb. 42: Regensburg, Fußgängerzone, vorgesehene Gestaltung der Sonderflächen. Plan: Stadtplanungsamt Regensburg, 2015

dert stammenden Ladenvorbauten an der Südseite des Platzes. Im Zug der Neuplanung der Fußgängerzone wird aber auch die Viereimergasse runderneuert, obwohl sie bereits jetzt eine ausgesprochen sympathische Gestaltung aufweist. Wie das Konzept zeigt (Abb. 41 dunkelblauer Kreis unten, Abb. 48), sollen hier auf der Sonderfläche mit Belagswechsel fünf Fahrradbügel, zehn Bänke, drei Mülleimer und ein Kinderspielgerät platziert werden. Außerdem sollen wieder vier Bäume gepflanzt werden, diesmal aber nicht in Symmetrie parallel zu der Häuserfront, sondern willkürlich auf dem Platz verteilt. Außerdem kommen noch zwei Sitzobjekte hinzu, nach einem Entwurf des Freiburger Designers René Daniel Sieber, den die Jury in dem schon erwähnten Wettbewerb ausgewählt hatte.³⁹ Diesmal werden kreisförmige Bankskulptu-



Abb. 43: Jena, Altstadt, Fußgängerzone mit Sonderfläche, Foto: A. Hubel, 2016



Abb. 44: Metz, Altstadt, Fußgängerzone mit Sonderfläche. Foto: A. Hubel, 2016



Abb. 45: Wien, Altstadt, Fußgängerzone mit Sonderfläche. Foto: A. Hubel, 2016

Gestaltungskonzept

Schwarze-Bären-Straße **5**



Abb. 46: Regensburg, Fußgängerzone, vorgesehene Gestaltung der Sonderfläche Schwarze-Bären-Straße. Plan: Stadtplanungsamt Regensburg, 2015



Abb. 47: Regensburg, Altstadt, Vieriemergasse, Zustand vor der Umgestaltung. Foto: A. Hubel, 2016

Gestaltungskonzept

Vieriemergasse **4**



Abb. 48: Regensburg, Altstadt, Fußgängerzone, vorgesehene Gestaltung der Sonderfläche Vieriemergasse. Plan: Stadtplanungsamt Regensburg, 2015

ren, die als Gegenstücke geplant sind, zwei der Bäume umrunden. Wie das alles auf dem ziemlich kleinen Platz zusammenwirken soll, kann man sich nur schwer vorstellen.

Insgesamt bringt die von der Stadt so hochgelobte Erneuerung des Straßenbelags und der Möblierung in der Fußgängerzone meines Erachtens keine wesentlichen Verbesserungen gegenüber dem bisherigen Zustand. Man hätte ohne weiteres im Anschluss an die Kanalsanierung die bisherigen Platten und Kopfplastersteine wieder einsetzen können. Die Aufstellung neuer und besserer Sitzbänke und die Ausweisung von großen Fahrradparkplätzen hätten genügt.

Die Altstadt und der Tourismus

Insgesamt möchte ich darauf hinweisen, dass sich die Stadt Regensburg mit dem Antrag auf die Eintragung in die Liste des UNESCO-Welterbes verpflichtet hat, besonders vorbildlich und behutsam mit dem historischen Erbe der Altstadt umzugehen. Betrachtet man die Altstadt gut zehn Jahre nach der Eintragung von 2006, spürt man nicht, dass hier überdurchschnittliche Anstrengungen für eine optimale Zukunft unseres historischen Erbes unternommen werden. Nach Kräften fördert die Stadt vor allem den Tourismus. Die städtische Tochter Regensburg Tourismus GmbH (RTG) beschäftigt allein 44 Mitarbeiter. Die Zahl der Touristen steigt aufgrund deren massiver Werbung unentwegt an. Während im Jahr 2005 nur 660 000 Übernachtungen zu verzeichnen waren,⁴⁰ zählte man im Jahr 2015 schon 976 295 Übernachtungen. Für Sabine Thiele, Geschäftsführerin der RTG, waren das sehr erfreuliche Nachrichten: „Die erneute Steigerung im Jahr 2015 bestätigt den Erfolg der kontinuierlichen strategischen Marktbearbeitung in Zusammenarbeit mit der Deutschen Zentrale für Tourismus“.⁴¹ Im Jahr 2016 hat Regensburg die Bilanz von mehr als einer Million Übernachtungsgästen erreicht. Dazu kommen zahllose Ein-Tages-Touristen, und die Passagiere der Kreuzfahrtschiffe, die sich rasant vermehren. Im Jahr 2005 legten noch keine 500 Schiffe in Regensburg an, 2011 waren es schon 700, 2014 kamen 900 Schiffe. Am 17. November 2015 verkündete Oberbürgermeister Wolbergs, die Zahl der Kreuzfahrtschiffe werde auf 1350 pro Jahr begrenzt.⁴² Am 27. Juni 2017 teilte die Bürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer mit, dass nach einem Stadtratsbeschluss die Obergrenze jetzt auf 1500 Schiffe festgelegt worden sei.⁴³ Die Kapazitäten schwanken dabei zwischen 130 bis 200 Passagieren pro Schiff (Tendenz steigend), so dass bei 1500 Schiffen etwa 230 000 zusätzliche Touristen pro Jahr in Regensburg einfallen. Niemand garantiert, dass der Regensburger Stadtrat die Obergrenze in den kommenden Jahren nicht weiter erhöhen wird, zumal im sogenannten Marina-Quartier im Stadtosten ein zusätzliches Terminal für Kreuzfahrtschiffe geplant ist.⁴⁴

Die Zahl der Tagestouristen, die kaum genau zu zählen sind, schätzt Sabine Thiele so: „Für Tagestouristen gilt als Faustregel: die Übernachtungszahlen mal drei“.⁴⁵ Deshalb nimmt sie für Regensburg außer der einen Million Übernachtungsgästen noch etwa drei Millionen Tagestouristen im Jahr an, also insgesamt vier Millionen Touristen, einschließlich der Kreuzfahrtpassagiere.⁴⁶ Jüngst behauptete Frau Thiele in einem Interview: „Regensburg verträgt mehr Tourismus. Ich vergleiche es gerne mit Salzburg, das etwa dieselbe Einwohnerzahl und 2,2 Millionen Übernachtungen hat. Wir haben eine Million. Da ist noch Luft“.⁴⁷ Jeder Besucher Salzburgs weiß aber, dass diese Stadt alle Lebensqualitäten einer historischen Altstadt dem Tourismus geopfert hat. Nach der von Frau Thiele angegebenen Faustregel dürften zu den 2,2 Millionen Übernachtungsgästen in Salzburg noch etwa 6,6 Millionen Tagestouristen gezählt werden, also insgesamt 8,8 Millionen Touristen pro Jahr. In einem Interview der Salzburger Zeitung bekräftigte jüngst der stellvertretende Salzburger Bürgermeister Harry Preuner die politische Zielrichtung: „Das Tourismuskonzept hat ursprünglich als Ziel den Ausbau der Luxussegmente festgelegt. In diesem Bereich werden wir daher den Schwerpunkt unserer Werbeaktivitäten setzen“.⁴⁸ Vermögende Reisende wie US-Bürger, Russen, Chinesen, Japaner, Araber usw. sollen durch Luxusgeschäfte und Luxushotels angelockt werden, der Rubel rollt – und ob sich die Bürger in einer solchen Altstadt noch wohlfühlen, interessiert die am Profit interessierte Stadtspitze kaum mehr. Die Kurzzeitparkplätze in den Salzburger Parkhäusern sind ebenfalls sehr teuer,⁴⁹ und so ist die Salzburger Altstadt mittlerweile ein von Touristen komplett vereinnahmtes Freilichtmuseum mit Geschäften, deren Angebote sich vor allem an die Fremden richten.

Es kann doch nicht das Ziel einer verantwortungsvollen Stadtpolitik sein, Regensburg von so vielen Touristen wie nur irgend möglich überfluten zu lassen! Die Altstadt ist durch den Auto- und Lastwagen-Verkehr bereits an den Grenzen eines erträglichen Altstadterlebnisses mit Wohlfühl-Qualitäten angelangt. Die bisher schon vier Millionen Touristen pro Jahr (Übernachtungsgäste und Tagestouristen zusammengezählt) drängeln sich aber dazu in solchen Scharen durch die Altstadt, dass von Flanieren und Genießen keine Rede mehr sein kann. Vor diesem Hintergrund wäre es unverantwortlich, immer noch mehr Touristen in die Stadt zu locken – nach dem Salzburger Vorbild. Dabei gäbe es so viele Bereiche, in denen ein Handlungsbedarf besteht, der den Bürgern unserer Stadt zugutekäme, wie ich zu schildern versucht habe. Erinnerung sei nur an die erwähnte, längst überfällige Einführung einer systematischen Verkehrsberuhigung in der Altstadt, oder die dringend nötige Verbesserung des ÖPNV mit einem ausgebauten, reibungslos funktionierenden Stadtbahn- und Bus-Netz. So hoffe ich, dass den Verantwortlichen der Stadtverwaltung und dem Stadtrat in Zukunft deutlicher denn je bewusst wird, was ihre

zentrale Aufgabe ist: Sie haben die Qualität der Altstadt in ihrer unendlichen Kostbarkeit so sorgfältig zu bewahren wie möglich, und ihre größte Sorge muss darüber hinaus nicht nur der Profit der Geschäftsleute sein, sondern in erster Linie das Wohl aller Regensburger Bürger.

Anmerkungen

- 1 Konrad WITZ, Die Heiligen Maria Magdalena und Katharina, Tafelbild, um 1440, Straßburg, Museum Oeuvre Notre-Dame.
- 2 „Cuntzlin, ein Diener“, 1434, aus dem Hausbuch der Mendelschen Zwölfbrüderstiftung zu Nürnberg, Stadtbibliothek Nürnberg, Sign. Amb. 317.2, fol. 54 v. Abbildung aus Harry KÜHNEL (Hrsg.), Alltag im Spätmittelalter, Graz / Wien / Köln 1996, Abb. 69.
- 3 Vgl. Isolde LÜBBEKE, Zur spätgotischen Tafelmalerei in Regensburg, in: Regensburg im Mittelalter. Beiträge zur Stadtgeschichte vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Neuzeit, hrsg. von Martin ANGERER / Heinrich WANDERWITZ, unter Mitarbeit von Eugen TRAPP, Regensburg 1995, 429–444, (hier: 439–441, Farbtafeln 25 und 26).
- 4 „Heinrich der Pfisterer“, 1456, aus dem Hausbuch der Mendelschen Zwölfbrüderstiftung (wie Anm. 3), fol. 77 r. Abbildung aus: KÜHNEL (wie Anm. 2), Abb. 68.
- 5 Achim HUBEL, Studien zum Reichssaalbau des Alten Rathauses in Regensburg, in: Monumental – Festschrift für Michael Petzet zum 65. Geburtstag am 12. April 1998, hrsg. von Susanne BÖNING-WEIS / Karlheinz HEMMETER / York LANGENSTEIN, (= Arbeitshefte des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege Bd. 100), München 1998, 536–539; wieder abgedruckt, in: Achim HUBEL, Kunstgeschichte und Denkmalpflege. Ausgewählte Aufsätze, Festgabe zum 60. Geburtstag, hrsg. von Alexandra FINK / Christiane HARTLEITNER-WENIG / Jens REICHE, Petersberg 2005, 143f.
- 6 Johann SCHMUCK, Ludwig der Bayer und die Reichsstadt Regensburg (= Regensburger Studien und Quellen zur Kulturgeschichte Bd. 4), Regensburg 1997, 163f.
- 7 Achim HUBEL, Der Regensburger Domschatz. Kirchliche Schatzkammern und Museen Bd. 1, hrsg. von Hugo SCHNELL / Paul MAI, München / Zürich 1976, 20–22.
- 8 Karl MÖSENER (Hrsg.), Feste in Regensburg – Von der Renaissance bis in die Gegenwart, Regensburg 1986.
- 9 vgl. den Link: https://de.wikipedia.org/wiki/Minimetr%C3%B2_Perugia
- 10 vgl. den Link: <http://epilog.de/neue-mini-metro-befreit-pisa-von-pendlerstaus-20-03-2017/>
- 11 vgl. den Link: https://de.wikipedia.org/wiki/Zone_mit_beschraenktem_Verkehr
- 12 Reinhard PROHANKA, Die archäologischen Grabungen an der Ludwigskapelle der Minoritenkirche in Wien, in: Mitteilungen der Gesellschaft für vergleichende Kunstforschung Jahrgang 39, Nr. 1/2, Wien 1987, 3–6.
- 13 Vgl. Silvia CODREANU-WINDAUER, Archäologische Untersuchungen zur frühen Baugeschichte von St. Kassian, in: Die Stiftskirche St. Kassian – Regensburgs älteste Pfarrkirche, hrsg. vom Kollegiatstift Unserer Lieben Frau zur Alten Kapelle, Regensburg 2015, 51–58 (hier: 56f., Abb. 1–3 und 5).
- 14 Wilhelm SCHRATZ, Das St. Maria Magdalena-Kloster am Claren-Anger in Regensburg, in: Verhandlungen des Historischen Vereins von Oberpfalz und Regensburg Band 40, 1886, 213–232 (hier: 223). Eine Lithographie

- mit der Ansicht des Klarissenklosters vor 1809 ist vor der Titelseite des Bandes eingebunden (siehe Abb. 20).
- 15 Die Kunstdenkmäler von Bayern II: Oberpfalz, Bd. XXII, Stadt Regensburg, bearb. v. Felix MADER, 3 Bde., München 1933, Band 3, 60–62.
 - 16 Zitate aus Artikeln der Mittelbayerischen Zeitung vom 9. Dezember 2016, 26 und vom 10. Dezember 2016, 48.
 - 17 vgl. den Beitrag von Peter MORSBACH zum Alten Kornmarkt in diesem Tagungsband.
 - 18 Zitat aus: Regensburg Arkaden aktuell, Beilage der Mittelbayerischen Zeitung am 12. Dezember 2012.
 - 19 Christiane POLL, Auswirkungen unterschiedlicher Stadtmarketingkonzepte auf den Tourismus – dargestellt am Beispiel der Städte Passau und Regensburg, Diplomarbeit Universität München, hrsg. vom Deutschen Seminar für Städtebau und Wirtschaft (Materialien), Berlin 2006, 26. – Auch Anton Sedlmeier stellte fest: „Die allgemein schwierige konjunkturelle Lage geht auch am innerstädtischen Einzelhandel nicht spurlos vorüber. Seit 2001 stehen im Mittel etwa 10 % der Läden leer“, aus: Anton SEDLMEIER, „Einkaufen als Erlebnis...im größten Einkaufszentrum Ostbayerns“, in: Stadttatlas Regensburg, hrsg. von Anton SEDLMEIER / Joachim VOSSEN, Regensburg 2006, 68. In seinem Beitrag und bei der Auflistung des Einzelhandels in der Altstadt erwähnt Sedlmeier die „Arcaden“ jedoch mit keinem Wort, obwohl sie laut OB Schaidinger den Umsatz in der Altstadt fördern würden.
 - 20 Zwar versuchen die kleineren Parteien im Stadtrat – etwa die ÖDP, manchmal auch die Grünen – seit langem, die Situation zu verbessern, aber ihre Anträge werden mit mehr oder weniger spöttischen Bemerkungen regelmäßig abgelehnt.
 - 21 Wolfgang SCHÖLLER, Stadtplanung und Denkmalpflege in Regensburg (= Regensburger Studien, hrsg. vom Archiv der Stadt Regensburg, Band 15), Regensburg 2010, 309.
 - 22 Vgl. Anton SEDLMEIER, Verkehrsberuhigung der Regensburger Innenstadt, in: Die alte Stadt. Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung 25, 1998, 22–29 (hier: 24–26).
 - 23 Norbert SCHELS, Verkehrsplanung im Wandel – Vorfahrt für den Umweltverbund, in: Stadttatlas Regensburg 2006 (wie Anm. 19), 122. – Siehe auch: www.regensburg.de/fm/121/verkehrsentwicklungsplan_kurzfassung.pdf
 - 24 SEDLMEIER (wie Anm. 22), 24.
 - 25 Siehe SEDLMEIER (wie Anm. 22), 27, Abb. 2.
 - 26 Micha MATTHES, „Für die Altstadt-Radler wird es ernst“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 31. März 2015.
 - 27 Marion KOLLER, „Altstadt: Aus Pollern wird nichts“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 21. April 2017.
 - 28 Vgl. Achim HUBEL, Die Diskussion über eine zusätzliche Donaubrücke in Regensburg, in: Die Denkmalpflege 68, 2010, 135–144.
 - 29 vgl. den Link: https://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbahn_Karlsruhe
 - 30 Auf neuen Gleisen – Renaissance des Schienenverkehrs in Regensburg und der Region, hrsg. vom Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Regensburg, Regensburg 1993, 2. Auflage 2010. Link: http://www.vcd-bayern.de/regensburg/aktuell/Stadtbahn/Auf_neuen_Gleisen.pdf
 - 31 Hans-Joachim PFEIFF, Der ÖPNV in Regensburg – Von der Straßen- zur Regio-Stadtbahn, in: Stadttatlas Regensburg (wie Anm. 19), 124 (mit Abbildung). – Siehe Regensburg-Plan 2005, 81 (Link: www.regensburg.de/fm/121/regensburg_plan_2005.pdf)
 - 32 vgl. den Link: www.regensburg.de/rathaus/aemteruebersicht/planungs-u-

- baureferat/stadtplanungsamt/informationen-verkehrsplanung/eine-stadtbahn-fuer-regensburg
- 33 Julia RIED, „Der erste Entwurf für den Stadtxpress steht“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 5. Juli 2016, 25. – Curd WUNDERLICH, „Gutachten: Stadtxpress wäre teuer“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 31. Januar 2017, 22.
 - 34 Julia RIED, „Tram-Frage: Die Kosten sind entscheidend“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 15. Mai 2017. – Daniel GERADTZ, „Tram-Bündnis sucht Öffentlichkeit“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 20. Juli 2017. – Link zu der Broschüre: <http://www.vcd-bayern.de/regensburg/aktuell/Stadtbahn/eine-TRAM-für-REGENSBURG.htm>
 - 35 Vortrag im Rahmen einer Veranstaltung des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg im Runtingersaal.
 - 36 Vgl. Christine Schimpfermann aus dem Artikel von Norbert LÖSCH, „Fußgängerzone soll völlig neues Flair bekommen“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 19. Juli 2016, 23.
 - 37 Nach Protesten der Bürger hat man jetzt beschlossen, wenigstens den Baum südlich des Anwesens Kapellengasse 6 (Teehaus Bachfischer) stehen zu lassen.
 - 38 Curd WUNDERLICH, „Altstadt: Neue Sitzmöbel mit Schwung“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 21. Juli 2017.
 - 39 Ebd.
 - 40 Alfred HELBRICH, „Die Welt kommt nach Regensburg...und wird mit offenen Armen empfangen“, in: Stadttatlas Regensburg (wie Anm. 19), 78.
 - 41 Artikel: „Tourismus: Regensburg steht hoch im Kurs“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 16. Februar 2016.
 - 42 Vgl. Susanne WIEDAMANN, „OB: 1350 Kreuzfahrtschiffe sind genug“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 18. November 2015.
 - 43 vgl. Stefan AIGNER, „Bürgermeisterin verspricht Obergrenze für Kreuzfahrtschiffe“, in: Regensburg-Digital vom 28. Juni 2017.
 - 44 Ebd.
 - 45 Vgl. Claudia BÖKEN, „Tagestouristen überrollen die Stadt“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 18. August 2015.
 - 46 Ebd.
 - 47 Vgl. Marion KOLLER, „Die Tourismuschefin hofft auf Wachstum“, in: Mittelbayerische Zeitung vom 30. Juni 2017.
 - 48 Vgl. Artikel „Salzburg-Stadt: Starke Zuwächse im Tourismus“, in: Salzburger Nachrichten vom 19. Juli 2017, Teil Salzburg/Wirtschaft.
 - 49 Für eine Parkzeit von vier Stunden bezahlt man in den zwei Salzburger Altstadt-Tiefgaragen 10,20 Euro. In den Regensburger Parkhäusern kosten vier Stunden 5,40 Euro.

Sonderdruck aus:

Regensburger Plätze – Geschichte und Funktionen städtischer Räume (= Beiträge des 31. Regensburger Herbstsymposions für Kunst, Geschichte und Denkmalpflege vom 18. bis 20. November 2016), hrsg. von der Stadt Regensburg, Amt für Archiv und Denkmalpflege, Regensburg: Dr. Peter Morsbach Verlag 2017, S. 108-137.



Gestalt und Nutzung der Regensburger Altstadtplätze in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft – zu diesen Themenbereichen vereint dieser Band elf reich bebilderte Beiträge. Es handelt sich dabei um Vorträge, die 2016 im Rahmen des Regensburger Herbstsymposiums für Kunst, Geschichte und Denkmalpflege gehalten wurden. Die Autorinnen und Autoren setzen sich unter verschiedenen Aspekten mit jenen Stadträumen auseinander, in denen sich seit Jahrhunderten das urbane Leben Regensburgs in besonderer Weise verdichtet. Den roten Faden bildet dabei die Frage nach dem richtigen Verhältnis zwischen Bewahren und Tradieren auf der einen und natürlichem Wandel wie auch geplanter Veränderung auf der anderen Seite.

ISBN: 978-3-96018-038-8



MorsbachVerlag