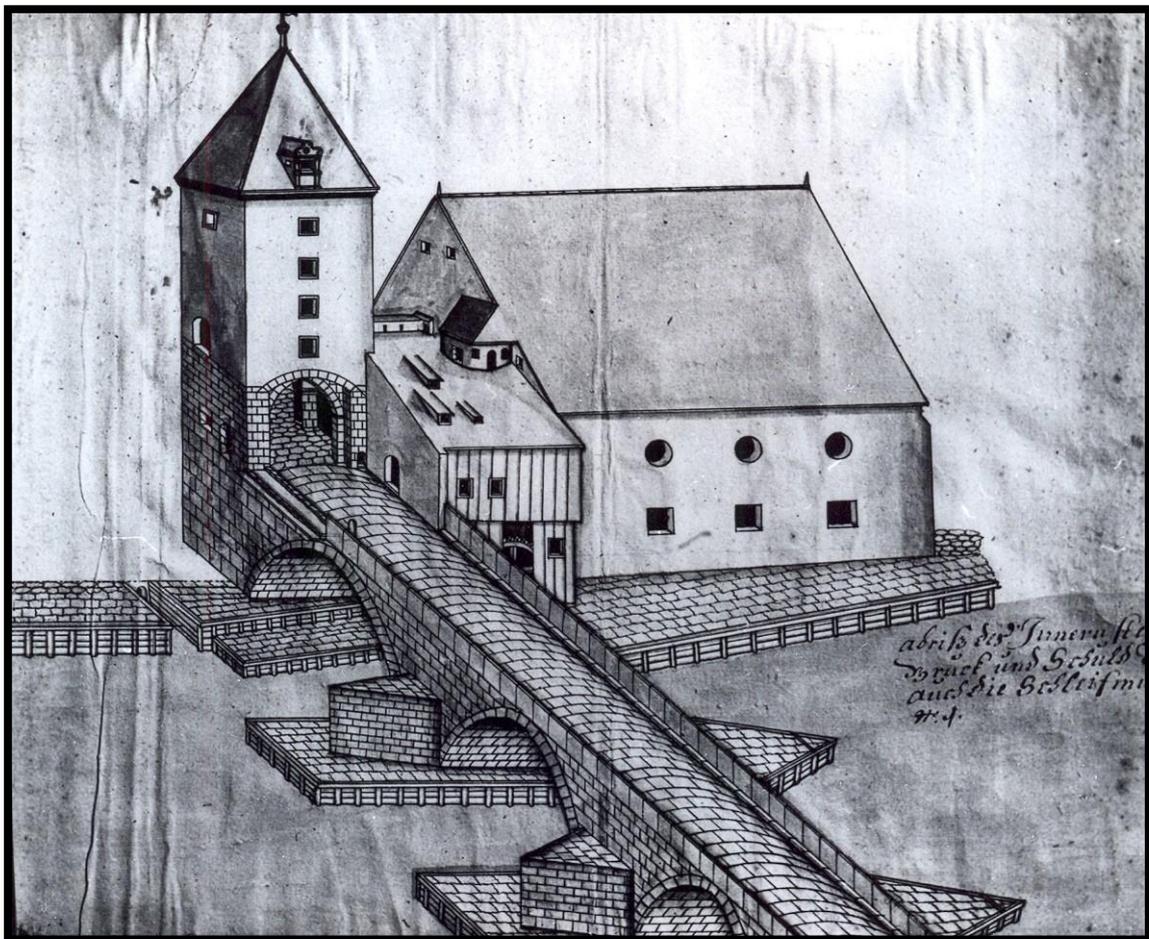


# Die archivalische Überlieferung zum historischen Bauzustand der Steinernen Brücke in Regensburg.

– Geländer, Fußsteig und Pflasterung im Spiegel der Quellen –



## Bearbeiter:

Dr. Tobias Beck  
Am Schallern 4  
93047 Regensburg

## Inhalt

<b>1. Einführung</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Die bearbeiteten Bestände zur Steinernen Brücke – Quellen und Methodik</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Ergebnisse</b> .....	<b>5</b>
3.1. Geländersituation.....	6
3.2. Fußsteige .....	8
3.3. Fahrbahnbeläge.....	10
3.3.1. Exkurs .....	13
<b>4. Zusammenfassung</b> .....	<b>15</b>
<b>5. Abbildungen</b> .....	<b>16</b>

## 1. Einführung

Die vorliegende Studie wurde auf Anregung und im Auftrag der „Vereinigung Freunde der Altstadt Regensburg e.V.“ ins Leben gerufen. Ziel der Untersuchungen ist – vor dem Hintergrund der anhaltenden Debatten um die denkmalgerechte Instandsetzung der Brücke – eine möglichst vollständig angelegte Quellenstudie zu Detailfragen des historischen Bauzustandes vorzulegen. Die Steinernen Brücke gehört mit zu den von Wissenschaft und Öffentlichkeit am meisten beachteten Bauwerken Regensburgs, weswegen eine schier unüberschaubare Anzahl an Forschungen und Darstellungen zur Brückengeschichte zur Verfügung stehen. Zweck der Studie soll daher sein - auf dem bekannten Forschungsstand aufbauend - einen bislang unzureichend beachteten Aspekt zur Baugeschichte auf Basis einer Neu- und Gesamtauswertung der Quellenbestände vorzulegen: das Ziel ist also, anhand der noch vorhandenen Überlieferung die Entwicklung des Fahrbahnbelages, der Gehsteige und der Geländer diachron nachzuzeichnen und diese mit den bislang vorgelegten Bau- und Grabungsbefunden in Beziehung zu setzen, um für diesen Aspekt ein möglichst geschossenes Bild vom historischen Bauzustand der Brücke zu erhalten. Die Überlieferung ist analog zur spezifischen Situation der Regensburger Archivbestände vielfältig und bisweilen unübersichtlich. Eine geschlossene Überlieferung zum Brückmeister- bzw. Brückbaumeisteramt existiert nach den Bestandsbereinigungen des 19. Jahrhunderts nicht mehr. Die beschriebene Quellensituation lässt systematische Analysen und diachrone Untersuchungen daher schnell an ihre Grenzen stoßen, weil diese somit maßgeblich vom Zufall der Überlieferung, aber auch vom Zustand der Bestandserschließung abhängig sind.

Dennoch ist es möglich, aus der Vielfalt der noch verfügbaren Archivalien ein Bild von der Entwicklung des Fahrbahnbelages und der Geländersituation bis in die heutige Zeit zu rekonstruieren und eine Reihe von belegbaren Fix- und Anhaltspunkten zusammenzutragen. Die grundlegenden Baumaßnahmen des 19. und 20. Jahrhunderts mit der Fahrbahnverbreiterung und dem Austausch der Geländer und Fahrbahnbeläge sind dabei wohl bekannt und durch eine jüngst vorgelegte Studie Klaus Heilmeiers auch zeitnah dokumentiert und für jedermann nachlesbar<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> KLAUS HEILMEIER, Die Steinernen Brücke zu Regensburg im 19. und 20. Jahrhundert. Ansprüche des Industriezeitalters an ein Werk romanischer Ingenieurbaukunst, in *Denkmalpflege in Regensburg* 11, S. 119-181; vgl. auch die mittlerweile in Teilen überholte und oft fehlerhafte Darstellung von CHRISTIAN KEINSTÄUBER, *Geschichte und Beschreibung der altberühmten Steinernen Brücke zu Regensburg*, in: *VHOR* 33 (1878), S. 195-249.

## 2. Die bearbeiteten Bestände zur Steinernen Brücke – Quellen und Methodik

Wie eingangs bereits benannt, gestalten sich systematische Quellenstudien durch die Dislozierung und teilweise Vernichtung der reichsstädtischen Bestände nach der Mediatisierung der Stadt äußerst aufwendig<sup>2</sup>. Einen ersten themenspezifischen Überblick erlauben zunächst die Bauamtschroniken, die chronologische Eintragungen zu allen Baumaßnahmen der Reichsstadt enthalten<sup>3</sup>. Die Bauamtschroniken wurden ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts angelegt, d.h. Aussagen zu den frühesten Baumaßnahmen oder gar zur Baugeschichte der Brücke liegen nur retrospektiv und schemenhaft vor. Immerhin lässt sich mit deren Hilfe eine Chronologie zu allen Veränderungen, Reparaturen oder etwa den benutzten Steinarten vom 16. Jahrhundert bis zum Ende der reichsstädtischen Zeit für die Brücke erstellen. Häufig sind die Einträge jedoch ungenau und zeigen durch die häufig als Verweis angeführten Extrakte und weitergehenden Aktenbestände, die sich in den entsprechenden Registraturen befanden und dementsprechenden heute verloren sind, ein weiteres Mal die Überlieferungsproblematik. Von dieser einst reichen Überlieferung sind heute lediglich drei detaillierte Verzeichnisse, die ursprünglich für jedes Jahr alle vorgenommenen Maßnahmen des Bauamtes systematisch dokumentierten, erhalten<sup>4</sup>. Ergänzt können die Bauamtschroniken durch die zahlreich überlieferten Stadtchroniken werden<sup>5</sup>. Sie reichen ebenfalls bis ins 16. Jahrhundert zurück und liefern mit ihren Beschreibungen der reichsstädtischen Bauten verwertbare Momentaufnahmen vom Aussehen der Steinernen Brücke. Das so gewonnene Bild konnte mit den übrigen vorwiegend auf das Stadtarchiv Regensburg und das Bayerische Hauptstaatsarchiv verteilten Beständen ausgebaut und spezifiziert werden. Zunächst galt es die reichsstädtischen Urkundenbestände auf Hinweise insbesondere für die Frühzeit der Brücke zu überprüfen<sup>6</sup>. Der zweite große Bestand, die „Reichsstadt Regensburg Literalien“, enthielt ebenso nur geringfügige Anhaltspunkte, musste bei der Analyse jedoch vollständig mitberücksichtigt werden<sup>7</sup>. Erfolgsversprechend erschien zunächst eine Durchsicht des Bestandes „Cameralia“ im Stadtarchiv Regensburg, der die entsprechenden Rechnungsbücher sowie Einnahmen- und Ausgabenverzeichnisse enthält<sup>8</sup>. Tatsächlich haben sich auch Eintragungen zur Tätigkeit der Brückbaumeister gefunden. Einschränkend muss jedoch bereits vorweggenommen werden, dass diese zum einen nur für das 15. Jahrhundert

---

<sup>2</sup> Vgl. zur Regensburger Bestandsüberlieferung im Überblick: HERIBERT STURM, Archive in Regensburg, in: Archivalische Zeitschrift 58 (1962), S. 95-118, sowie RAIMUND STERL, Zur Geschichte des Stadtarchivs Regensburg, in: VHOR 118 (1978), S. 259-272.

<sup>3</sup> StAR I Ae 1, 6-14 sowie AHVOR MSR 9. Vgl. hierzu CHRISTOPH OBERMEIER, Die erste Regensburger Bauamtschronik. Edition und Kommentar, Mag.Masch., Regensburg 1987.

<sup>4</sup> StAR Hist III, Akt 19-21: Verzeichnisse der Jahre 1633/34, 1640 und 1798.

<sup>5</sup> StAR I Ae 2, 1-46 sowie AHVOR MSR 9, 15, 412.

<sup>6</sup> BayHStA RRU sowie StAR StUrk.

<sup>7</sup> BayHStA RRLit.

<sup>8</sup> StAR Cam.

weitestgehend vollständig vorliegen und zum anderen überwiegend skizzenhafte Vermerke enthalten, die in erster Linie der städtischen Finanzbuchführung dienlich waren. Im Gemeinerschen Nachlass, der gewissermaßen die Quellensammlung des letzten reichsstädtischen Archivars Carl Theodor Gemeiner für dessen Chronik darstellt, haben sich ebenfalls Rechnungsbücher des 14. und 15. Jahrhunderts erhalten<sup>9</sup>. Diese dokumentieren die Baumaßnahmen und deren Aufwendungen, sind für die vorliegende Fragestellung jedoch nur bedingt verwertbar. Eine Reihe von historischen Ansichten und Plänen, die allerdings nur bis in das späte 15. Jahrhundert zurückreichen, komplettieren schließlich das gewonnene Bild.

### 3. Ergebnisse

Auch wenn keine zeitgenössischen Baunachrichten vorliegen und die vergleichsweise zügige Errichtung immer wieder Skepsis hervorgerufen hat, besteht hinsichtlich der Erbauungszeit der Brücke in der Forschung seit jeher Übereinstimmung. Lediglich die Fugger'sche Bauamtschronik setzt den Baubeginn unter dem Hinweis auf die „Cronica Mynnstery“ mit dem Jahr 1115 an. Gemeint ist die „Cosmographia“ Sebastian Münsters, die ebenfalls erst im 16. Jahrhundert entstanden und erschienen ist. Die gängige Annahme der Erbauungszeit zwischen 1135 und 1146 stützt sich neben den später verfassten Chroniken im Wesentlichen auf zwei bekannte Belege: Zum einen enthält eine – allerdings nur abschriftlich überlieferte – Urkunde des Klosters St. Mang den Hinweis, dass sie im Jahr 1138, „*qui est tertius inchoati pontis super Danubium*“, ausgestellt wurde<sup>10</sup>. Eine zweite, um 1146 ausgestellte Urkunde, lässt den Rückschluss zu, dass die Brücke zu dieser Zeit fertiggestellt war<sup>11</sup>. 1147 überschritt ein Kreuzfahrerheer schließlich die bereits vollendete „*ponte optimo*“<sup>12</sup>, und liefert damit den entscheidenden Terminus post quem. Mit Sicherheit war die Brücke von Beginn an komplett aus Stein errichtet, da bereits die frühesten Quellenbelege weitestgehend einheitlich den Begriff *pons lapideus* verwenden<sup>13</sup>. Auf die schriftliche Überlieferung gestützt, lassen sich gerade für die Frühzeit hinsichtlich der Beschaffenheit des Fahrbahnbelages und der Geländer trotz aufwendiger Recherchen nur wenige konkrete Aussagen, die mit den bauhistorischen Befundungen in Beziehung zu setzen wären, treffen.

---

<sup>9</sup> BayHStA GN 1, 5, 7, 8.

<sup>10</sup> MB Rerum Boicarum SS 1, 190.

<sup>11</sup> MB 53, Nr. 28c. Vgl. Zur Datierung der Urkunde: WILHELM VOLKERT, Die Steinernen Brücke in Regensburg. Beiträge zu ihrer Geschichte im Mittelalter, in: Die Oberpfalz 85 (1997), S. 65 f.

<sup>12</sup> Ex Odonis de Deogilo libro de via sancti selpulcri a Ludovico VII Francorum rege suscepta (MGH SS XXVI), S. 61.

<sup>13</sup> Vgl. etwa das Brückenprivileg von 1182, MB 53, Nr. 40.

### 3.1. Geländersituation

Einige mit angebrachter Vorsicht zu betrachtende Hinweise liegen dennoch vor. So meldet die Bauamtschronik Matthias Kerns, die sich in diesem Fall wiederum auf Raselius und Aventin (beide 16. Jahrhundert) stützt, retrospektiv, dass die „Brustwehr“ der Brücke im Urzustand aus „quader“ gefertigt war<sup>14</sup>. Je nach Auslegung der Terminologie könnten die Geländer demnach mit allen Nachteilen hinsichtlich der Stabilität und Fahrbahnverengung ursprünglich einfach hochgemauert gewesen sein, wie wir dies etwa an der Kallmünzer Brücke (16. Jahrhundert) oder aber der älteren Drususbrücke (11. Jahrhundert) bei Bingen vorfinden. Jene Geländersituation kann – wenn überhaupt – nur kurze Zeit Bestand gehabt haben, da bereits die älteste Darstellung der Steinernen Brücke auf dem Brücksiegel von ca. 1300 die Geländersteine klar von den Quadern der Brückenkonstruktion absetzte (Abb. 1-3). Nicht auszuschließen ist zwar – wie erst jüngst postuliert<sup>15</sup> –, dass ebenso eine Holzgeländerkonstruktion dargestellt wurde, zumal archäologische Befunde immer wieder massiert auftretende Holzreste in Form von Brandspuren im Brückenbereich zu Tage fördern, die sich allerdings nicht eindeutig einer hölzernen Brüstung zuordnen lassen. Den ab der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts erhaltenen Rechnungsbüchern lässt sich schließlich entnehmen, dass spätestens seit dieser Zeit von eigens angeschafften „Geländerstein“, die beinahe jährlich zum Austausch angeschafft und eingesetzt wurden, die Rede ist<sup>16</sup>. Diese könnten mit den wuchtigen Geländersteinen, die wir auf späteren Abbildungen beobachten können, identisch sein (Abb. 4 u. 6). Auffällig ist insbesondere auf der Federzeichnung Jakob Hofnagels von 1594, dass die Platten im Vergleich zum heutigen Zustand deutlich schmaler in der Breite sind, was auch im „Schönen Prospect“ Merians von 1644 angedeutet zu sein scheint (Abb. 8). Dass jene Geländer – wie im Baualtersplan angegeben – exakt 1732 durch „dünnwandige Sandsteinplatten“ ersetzt wurden, belegt der Quellenbefund an keiner Stelle<sup>17</sup>. Vielmehr wurden Veränderungen stets über längere Zeiträume sukzessive durchgeführt. So kam es 1557 und 1558 nach einem großen Brand der drei äußeren Mühlen (Schleifmühle, Neumühle und Runtingermühle) 1555 zu einem umfangreichen Austausch der Geländersteine an den betroffenen Stellen<sup>18</sup>. Um 1615 beschreibt Franziskus Jeremias Grünwaldt (1581-1626) die vorgefundene Situation an den Geländern folgendermaßen: „*Das Gescherb oder die Leins oder Wänd zu beyden seiten sind mächtige und große Steine mit eisern Clammern und Bley verentt, sie sonst auch die andern Stück am Gewölb und Fundament gefügt und also verwahret, dass keine Gewalt noch Stärke zu ewiger Zeit solches Werk nicht zertrennen noch baufellig machen kann.*“<sup>19</sup> Er beschreibt weiterhin die einen Werkschuh breite Schwelle

---

<sup>14</sup> StAR I Ae 1, 8.

<sup>15</sup> LUTZ-MICHAEL DALLMEIER und MICHAEL HENSCH, Geheimnisse der Steinernen Brücke. Neue Aufschlüsse zur mittelalterlichen Bebauung des südlichen Brückenkopfes, Denkmalpflege in Regensburg 12 (2011), S. 21ff.

<sup>16</sup> Vgl. etwa das Einnahmen und Ausgabenbuch für den Brückenbau von 1460, BayHStA GN 8.

<sup>17</sup> BAP VIII, S. 44.

<sup>18</sup> StAR I Ae 1, 7 und StAR I Ae 1, 6.

<sup>19</sup> StAR I Ae 2, 9, p. 223.

entlang der Geländer, die unter anderem ein „*Hinabschauen*“ in das Wasser ermöglichen bzw. erleichtern soll; dies könnte als Hinweis für die einstige Höhe der Geländer dienlich sein. Was die Dicke der in bildlichen Darstellungen wuchtig erscheinenden Geländer angeht, könnte eine weitere Beobachtung eines Zeitgenossen von Wert sein: Andreas Raselius (1562-1602) gibt die Fahrbahnbreite mit 23 Werkschuh, also je nach Umrechnung ca. 6,90 m, an. Problematisch sind sicherlich die Umrechnung sowie die bis heute variierenden Breiten der Brückenfahrbahn, doch gibt Heinrich J.T. Bössner 1835 eine Breite von 25 Schuh an<sup>20</sup>, was auf einen Raumgewinn durch das Einsetzen von dünnwandigeren Geländerplatten hindeuten könnte. Ebenso könnte dieser jedoch mit der leichten Auskrägung der Gehweg-Geländer-Konstruktion (Abb. 6 u. 9), die spätestens mit der Setzung der Geländer im 18. Jahrhunderts nachweisbar ist, zusammenhängen. 1656 sind wiederum 36 Geländerplatten herausgebrochen und auf die Pfeiler gestürzt, und, nachdem man die Lücken zunächst mit Holz gesichert hatte, wiederum erneuert worden<sup>21</sup>. Auch 1707, 1708, 1714 und 1716 mussten jeweils einige Wandsteine neu eingesetzt werden<sup>22</sup>. In seiner Chronik von 1727 beschreibt Johann Georg Gögl (1669-1732) die Brüstung als „*Wände zu beyden Seiten (...) von lauter überaus grossen gehauenen Steinen, die mit Eysern Klammern in Bley vergossen ineinander gefügt und denen andern Brücksteinen vereinigt und dergestalt verwahrt, das keins Gewalt noch Stärks selbe leicht zertrümmern mag.*“<sup>23</sup> Kurz darauf kam es – 1732, 1733, 1736 und 1739 – immer wieder zu Austauscharbeiten am Geländer mit „*Gewänderstein*“ und „*Bandstein*“ sowie – im terminologischen Kontrast zum alten Geländer – mit „*großen Blatten*“<sup>24</sup>. Ebenso wurde in den Jahren 1750, 1758-61, 1764, 1781 und 1783 das Geländer stellenweise ausgewechselt<sup>25</sup>. 1791 ist schließlich das im 30jährigen Krieg gesprengte Joch unter enormen Kostenaufwand (5513 fl. 17 X) innerhalb von nur 1 ½ Monaten wiederhergestellt worden, weil die jährlichen Unkosten für die Holzüberbrückung zu hoch wurden und sich gefährliche Fehlspannungen an den benachbarten Pfeilern abzeichneten (Abb. 9): Dabei sind 259 Riegeldorfer Geländersteine, 20 Kelheimer Geländersteine, 56 Kneitinger Rinnstein, sowie 658 Hirschlinger Platten Pflasterstein verbaut worden<sup>26</sup>.

Die Begriffssprache ist uneinheitlich und die aufgeführten Ein- und Umbauten wurden nicht innerhalb einer großangelegten Baumaßnahme ausgeführt, doch muss es sich bei den Maßnahmen im 18. Jahrhundert um das dünnwandige Geländer gehandelt haben. Nach partiellen Beschädigungen in den Napoleonischen Kriegen, 1800 und 1809<sup>27</sup>, blieb es bis ins letzte Drittel des 19. Jahrhunderts in Gebrauch (Abb. 10). Erst 1877/78 kam es im Rahmen

---

<sup>20</sup> BÖSNER, HEINRICH J., Die Steinernen Brücke zu Regensburg, Regensburg 1835<sup>2</sup>, S. 1.

<sup>21</sup> StAR I Ae 1, 10.

<sup>22</sup> StAR I Ae 1, 11.

<sup>23</sup> StAR Hist II, Akt 4, 25 = AHVOR MSR 412.

<sup>24</sup> StAR I Ae 1, 11.

<sup>25</sup> StAR I Ae 1, 11 und 12.

<sup>26</sup> StAR I Ae 1, 12.

<sup>27</sup> Vgl. CHRISTIAN KLEINSTÄUBER, Geschichte und Beschreibung der altberühmten Steinernen Brücke zu Regensburg, in: VHOR 33 (1878), S. 234f.

der Fahrbahnerweiterung zum Einsetzen der Flossenbürger Granitplatten, die wiederum bis in die 50er Jahre des 20. Jahrhunderts als Geländersteine dienten<sup>28</sup>. Diese waren vom Trottoir gemessen 90 cm hoch und 90 cm breit. Für die Maße der vorangegangenen Geländer des 18. Jahrhunderts ist eine Zeichnung der Königlichen Baubehörde aus dem Jahr 1863 hilfreich, welche die Höhe mit 3 Werkschuh angibt, womit beide Geländerkonstruktionen in etwa die gleiche Höhe besaßen (Abb. 6). Bei den jüngsten Bauuntersuchungen sind die Sandsteingeländer in Sekundärverbauung erwartungsgemäß aufgefunden und dokumentiert worden (Stärke: 17,5-18cm; Breite: max. 81cm)<sup>29</sup>.

### 3.2. Fußsteige

Sowohl auf Hufnagels Federzeichnung von 1594, als auch im Bahreplan von 1630, sowie in einer auf das Jahr 1656 datierten Federzeichnung vom nördlichen Brückenbereich ist entlang der Geländersteine ein kleines Trottoir zu erkennen (Abb. 4, 7, 11). Franziscus Grünwaldt hat diese „kleine Schwelle oder Antritt bei einem Werkschuh breit“ 1615 beschrieben<sup>30</sup>. Dieses demnach nur etwas über 30 cm breite Trottoir diente seiner Beobachtung nach einerseits den Fußgängern zum Ausweichen, andererseits sollte es einen Ausblick auf das Wasser erleichtern. Sicherlich diente es jedoch auch als Schrammbord für passierende Wagen. Wann die besagte Schwelle erstmals errichtet wurde, konnte nicht festgestellt werden. Sicher erscheint nur, dass das Trottoir wohl nicht zur ursprünglichen Ausstattung gehört haben mag, da Sigmund Bössner beim Abbruch des Mittleren Turmes einen diesbezüglichen Hinweis vermerkte (Vgl. Kap. 3.3.)<sup>31</sup>: Auf dem Pflaster des frühen 13. Jahrhunderts befanden sich demnach Wagenspuren, die er auffällig nahe an den Geländern feststellte, was gegen ein frühes Vorhandensein des Fußsteiges sprechen müsste. Als Terminus post quem dient erst die Zeichnung Jakob Hufnagels vom Bruckmandl aus dem Jahr 1594 (Abb. 4), die deutlich die Schwelle am Geländer abbildet, und damit die Beschreibungen Grünwaldts illustriert. Dargestellt ist als einstiger Standort des Bruckmandls das kleine Portal, das auf Höhe des 3. Pfeilers zur Mühle herabführte. Aus den Reparaturmaßnahmen der Jahre 1707-1709 ist ableitbar, dass der „Fußsteig“ zumindest teilweise aus den genormten, einen Werkschuh breiten Quadersteinen bestand, die wohl auch für die gleichzeitige Pflasterung der Fahrbahn Verwendung fanden<sup>32</sup>. Die Kante der Schwelle war vergleichsweise hoch; besonders ersicht-

---

<sup>28</sup> KLAUS HEILMEIER, Die Steinernen Brücke..., insb. S. 128 ff. (wie Anm. 1), sowie CHRISTIAN KLEINSTÄUBER, Geschichte und Beschreibung..., S. 205 (wie Anm. 1), und, DERS., Nachträge und Berichtigungen zu Kleinstäuber's Geschichte und Beschreibung der altberühmten steinernen Brücke zu Regensburg, in: VHOR 34 (1879), S. 274-280.

<sup>29</sup> Gutachten, Bauforschung ROLAND BENKE, Verformungsgetreue Bauaufnahmezeichnungen mit bauhistorischem Bericht / Regensburg – Steinernen Brücke, Joch XII bis Joch XV.

<sup>30</sup> StAR I Ae 2, 9, p. 223. Vgl. die ähnliche Formulierung in der Chronik Johann Georg Gögl's von 1727 (StAR Hist II, Akt 4, 25 = AHVOR MSR 412).

<sup>31</sup> StAR I Ae1 12, p.875ff.

<sup>32</sup> StAR I Ae 1, 11.

lich wird die Situation aus einer Zeichnung vom neuen Bruckmandl aus dem 19. Jahrhundert (Abb. 5). Ein um 1860 entstandenes Foto von der Steinernen Brücke lässt die schmale, aber hohe Schwelle ebenfalls erkennen, die erst mit Auskragungsarbeiten 1877/1878 auf 0,9 - 1,2 m Breite erweitert wurde, in der Höhe auf 17 – 19 cm verringert und erst in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts verschwand (Abb. 10)<sup>33</sup>. Einige Gehwegplatten des 18. Jahrhunderts wurden bei den derzeitigen Renovierungsarbeiten dokumentiert und besaßen demnach eine Stärke von max. 35 cm und eine Breite von 60 - 61 cm; mit den 17,5 – 18 cm starken Geländerplatten, die mit Dübeln bündig auf die Gehwegaußenkante aufgesetzt wurden, würde sich eine Breite von knapp 40 cm ergeben, was mit der Zeichnung der Königlichen Baubehörde aus dem Jahr 1863 übereinstimmt (Abb. 6)<sup>34</sup>.

Entlang der schmalen Schwelle konnte das Regen- und Schmelzwasser über die Wölbung der Fahrbahn „*durch die an unterschiedlichen orthen auß beyden seiten gemachte Rinne in die Donau*“ ablaufen<sup>35</sup>. Grünwaldt erwähnt 1615 ebenfalls die wasserspeicherartigen Traufrinnen, jedoch ebenso wenig explizit eine parallel zur Schwelle verlaufende Rinne. Jene Entwässerungssituation wird bereits spätestens im 16. Jahrhundert vorhanden gewesen sein, zumal die Wasserspeicher auch auf älteren Ansichten deutlich eingezeichnet sind (Abb. 12). Auch wenn eine parallel zum Fußsteig verlaufende Rinne auf den ältesten Abbildungen bzw. in den Beschreibungen der Chronisten fehlt, ist deren Vorhandensein durchaus möglich und plausibel. Einzukalkulieren ist ein weiteres Mal die ungenaue Terminologie in den verwendeten Quellen. Zur Ausstattung des 18. Jahrhunderts gehörte die Rinne aber in jedem Fall dazu (Abb. 6). So musste etwa für die Wiederherstellung des gesprengten dritten Joches im Jahr 1791 56 „*Kneitinger Rinnstein*“ angeschafft werden<sup>36</sup>. Sicherlich waren damit aufgrund der Anzahl nicht die wasserspeicherartigen Traufrinnen angesprochen. 1730 vermerkt die Bauamtschronik im Zuge von Pflasterungsarbeiten ebenfalls, dass „*Rinnstein gelegt*“ wurde<sup>37</sup>.

---

<sup>33</sup> Vgl. CHRISTIAN KLEINSTÄUBER, Geschichte und Beschreibung der altberühmten Steinernen Brücke zu Regensburg, in: VHOR 33 (1878), S. 205.

<sup>34</sup> Gutachten, Bauforschung ROLAND BENKE, Verformungsgetreue Bauaufnahmezeichnungen mit bauhistorischem Bericht / Regensburg – Steinerne Brücke, Joch XII bis Joch XV.

<sup>35</sup> StAR Hist II, Akt 4, 25 = AHVOR MSR 412 (Gölg!).

<sup>36</sup> StAR I Ae1 12.

<sup>37</sup> I Ae1 11.

### 3.3. Fahrbahnbeläge

Ein für die Frühzeit der Brückenpflasterung bedeutsamer Hinweis lässt sich aus den 1785 durch die Abtragung des beim Eisgang beschädigten Mittelturmes dokumentierten Beobachtungen entnehmen, da dieser im frühen 13. Jahrhundert ohne weiteren Verbund auf den ursprünglichen Fahrbahnbelag aufgemauert wurde<sup>38</sup>. Demnach bestand das Pflaster im 13. Jahrhundert aus „Quadern von jetzt so genannten Gallenbergern und Kapfelberger Steinarten“. Die Steine waren von tiefen Einschnitten der Wagenräder stark gezeichnet. Daraus ließe sich ablesen, dass diese - die Weichheit des Materials mitberücksichtigt - auf der Fahrbahn des 13. Jahrhunderts schon eine Zeit lang in Gebrauch gewesen sein mussten. Im übrigen Bereich der Brücke waren die weichen Steinarten ebenfalls lange in Gebrauch, was die jährlichen, aufwendigen und teuren Reparatur- und Austauscharbeiten, die den Rechnungsbüchern zu entnehmen sind, erklärt.

Aufgrund der lückenhaften Schriftüberlieferung für die Frühzeit der Brücke erscheinen daher die Bau- und Grabungsbefunde, die aus den Grabungen sowohl am nördlichen als auch am südlichen Brückenkopf, sowie aus verschiedenen Sondagen, vorliegen, als Ergänzung umso bedeutsamer. Nachgewiesen und der frühesten Bauphase zugeordnet ist demnach ein Belag aus Kieseln, der bei den jüngsten Grabungen sowohl im Bereich des Schwarzen Turmes als auch beim südlichen Brückenkopf dokumentiert ist (Abb. 13 und 14)<sup>39</sup>. Bei Sondagen und den jüngsten Untersuchungen ist dagegen ein estrichartiger „Glatstrich“, der als erster Belag gedeutet wurde, nachgewiesen worden<sup>40</sup>. Allerdings haben die derzeit laufenden bauhistorischen Beobachtungen Roland Benkes (Stand: 16.11.2010) ergeben, dass jene „glattgezogene Mörtelschicht (Abgleichschicht)“, die seinem Befund nach die gesamte Oberseite der Brücke überzog, nicht der eigentliche Nutzhorizont gewesen sein kann, da

---

<sup>38</sup> StAR I Ae 1 12, p. 875ff., a.a. 1785: „*Bey Aufräumung des Platzes, wo ehehin König Philips Thurn gestanden, ergaben sich folgende Baubemerkungen: Die Turmmauern waren ohne die allermündeste Verbindung platterdings durch eine Mertlguß auf das alte Pflaster der Brücke und zwar mit solcher Hast aufgesetzt, dass man nicht einmal sich derzeit nahm, das Pflaster abzukehren, sondern sichtbar der Kehrlicht, Leim etc in seiner distincten Lage unter dem ersten Mertlguß vorgefunden worden ist. Dieses alte Pflaster bestand aus Quadern von jetzt so genannten Gallenbergern und Kapfelberger Steinarten. Die Einschnitte der Wagenräder sind ziemlich tief und nahe an denen Geländern zu sehen, woraus sich ergibt, dass bei einem so weichen Bruckpflaster das Fuhrwerk ehehin öfters auf die Seiten ausbeugen müssen, wie schätzbar folglich die Hirschlinger Steine sind. Der scheint also bei einer wahrscheinlichen Feindesgefahr zu König Philips Zeiten auf die alte Steinernen Brücke gebaut worden zu sein. Er hatte wirklich keine Verbindung mit derselben und musste sich bloß durch seine Schwere darauf halten (...)*“.

<sup>39</sup> LUTZ-MICHAEL DALLMEIER und GERHARD MEIXNER, Der nördliche Brückenkopf der Steinernen Brücke im Spiegel der jüngsten archäologischen Ausgrabungen, in: Denkmalpflege in Regensburg 9 (2001/2002), S. 54-82, sowie LUTZ-MICHAEL DALLMEIER und MICHAEL HENSCH, Geheimnisse der Steinernen Brücke. Neue Aufschlüsse zur mittelalterlichen Bebauung des südlichen Brückenkopfes, Denkmalpflege in Regensburg 12 (2011), S. 21ff.

<sup>40</sup> SYLVIA CODREANU-WINDAUER und MICHAEL SCHMIDT, Die Steinernen Brücke von Regensburg, in: Brücken in Bayern (Denkmalpflege – Themen, Nr. 2, 2011), S. 58 f.

Abnutzungen oder Verschmutzungen gänzlich fehlen<sup>41</sup>. Demnach handelt es sich um die Unterlage des eigentlichen Kiesel- bzw. Quaderbelages. Sämtliche später folgenden Beläge bis hin zu den grundlegenden Pflasterungs- und Auskragungsarbeiten um 1877 wurden bis zu jener Abgleichschicht vollständig abgetragen und konnten somit im untersuchten Bereich (Joch XII – Joch XV) bislang nicht nachgewiesen werden.

Der Kieselbelag könnte – gemäß den Beobachtungen beim Abbruch des Mittleren Brückturmes – dem festgestellten Quaderbelag des 13. Jahrhunderts, der unter dem mittleren Turm nachgewiesen wurde, vorangegangen sein – sofern nicht zwei zeitlich parallele Belagarten existierten (s.u.). Da der Quaderbelag des 13. Jahrhunderts aufgrund der Wagenspuren bereits längere Zeit in Gebrauch gewesen sein muss, wirft dies natürlich Fragen nach der Gebrauchsdauer der einzelnen Beläge auf, oder aber nach der eigentlichen Errichtungszeit der Brücke, zumal deren Baubeginn nur durch eine einzige Urkunde, die zudem nicht einmal als gesicherte Originalurkunde vorliegt<sup>42</sup>, auf 1135 veranschlagt wurde. Keine weitere Quelle, nicht einmal zeitgenössische Chroniken widmeten diesem Jahrhundertereignis, das der Brückenbau bzw. deren Fertigstellung zweifelsohne darstellte, auch nur eine Zeile. Odo von Deuil vermerkte 1147 zwar die Überquerung einer „*pons optimus*“; die Tatsache, dass diese soeben erst nach nur 11 Jahren Bauzeit fertiggestellt wurde, ist ihm dagegen keine Erwähnung wert. Zudem fällt die Erbauungsphase in eine Zeit turbulentester politischer Verhältnisse und ist auch im Vergleich mit den etwa zeitgleich errichteten Brückenbauwerken damit äußerst knapp bemessen. Dass auch zeitgleiche Urkunden, Chroniken oder Traditionsnotizen mit Regionalbezug auf dieses Großereignis bzw. auf diese Eckdaten keinerlei Bezug nehmen, lässt den exakten Zeitraum der Erbauung zumindest offen erscheinen. Unverrückbar fest steht als *Terminus post quem* hingegen die Nutzung der fertiggestellten Brücke im Rahmen des Kreuzzuges im Jahr 1147.

Als älteste bildliche Darstellung der Steinernen Brücke kann neben den Brückensiegeln der Holzschnitt Michael Wolgemuts aus der Schedelschen Weltchronik des Jahres 1493 angesehen werden (Abb. 16). Aufgrund der technisch bedingt schematisierten Darstellungsweise lassen sich auf den Fahrbelag keine Rückschlüsse ziehen. Ebenso verhält es sich mit allen anderen frühen Darstellungen der Steinernen Brücke, wie etwa der sonst so detailreiche Bahreplan, der allerdings ebenfalls alle zu dieser Zeit bereits gepflasterten Plätze und Straßen ohne spezifische Struktur wiedergibt. Umso wichtiger ist daher ein klarer Blick auf die zeitgenössischen Schriftzeugnisse. Die Rechnungsbücher und Bauamtschroniken dokumentieren vom 14. - 17. Jahrhundert kontinuierliche und teure Ausbesserungsarbeiten an der Pflasterung, die phasenweise beinahe jährlich durchgeführt werden mussten. Häufig sind

---

<sup>41</sup> Gutachten, Bauforschung ROLAND BENKE, *Verformungsgetreue Bauaufnahmezeichnungen mit bauhistorischem Bericht / Regensburg – Steinernen Brücke, Joch XII bis Joch XV*.

<sup>42</sup> Vgl. die ausführliche Quellenkritik bei WILHELM VOLKERT, *Die Steinernen Brücke in Regensburg. Beiträge zu ihrer Geschichte im Mittelalter*, in: *Die Oberpfalz* 85 (1997), S. 65-90 sowie zsf., DERS., *Steinerne Brücke*, in: Peter Schmid (Hg.), *Geschichte der Stadt Regensburg II*, Regensburg 2000, S. 1089, der somit die Echtheit der Traditionsnotiz in Frage stellt.

die Baumaßnahmen jedoch nicht näher spezifiziert und gelten dem gesamten Brückenbau. Stimmen die Beobachtungen Sigmund Bössners von 1785 handelt es sich beim mittelalterlichen Belag um „*Gallenberger[n] und Kapfelberger Steinarten*“<sup>43</sup>. Die vergleichsweise weichen Steinarten würden die aufwendige und kontinuierliche Wartung der Pflasterung erklären. Die häufigen Eingriffe lassen allerdings ebenso ein Nebeneinander verschiedener Belagarten möglich erscheinen. So erinnert das bei Jakob Hufnagels Federzeichnung dargestellte polygonale Pflaster (Abb. 4), sofern es sich nicht um ein gestalterisches Element handelte, eher an das archäologisch nachgewiesene Kieselpflaster, das der ersten Bauphase der Brücke zugeordnet wurde. Aber auch bei späteren Darstellungen, wie einer Federzeichnung vom Schnellerbereich von 1612 (Abb. 18) oder vom Inneren Brücktor aus der Bauamtschronik (zwischen 1617 und 1633?), ist etwa die Pflasterung im Turmbereich anders ausgeführt als der Quaderbelag der eigentlichen Brückenbahn (Abb. Titelblatt). Zwei zumindest verschieden gelegte Pflasterungen könnten auf einer ebenfalls vor der Sprengung des dritten Jochs 1633 entstandenen Aufrisszeichnung aus der Bauamtschronik dargestellt sein (Abb. 17).

Sicher belegbar ist schließlich jener Belag, der im Laufe des 16. Jahrhunderts immer wieder sukzessive erneuert werden musste. Franziskus Grünwaldt beschreibt in seiner 1615 erschienen Chronik den Belag als „*von schönen eben so groß gehauten Stücken gelegt*“<sup>44</sup>. Er ergänzt weiter, dass das „*Pflaster oder Gang der gantzen Brücken (...) beederseits ein wenig abhängig*“ sei, „*und in der Mitte desto höher erhaben ist, damit kein Wasser vom Regen oder Schnee darauf bleibe, sondern durch die an beiderseits durchgehende Löcher und steinern Traufrinnen in die Donau hinab läuffe*“ (Vgl. Abb. Titelblatt). An anderer Stelle erklärt er, wie der Belag durch aufwendiges Säubern „*Pfennig eben erhalten*“ werde und, „*wo das Pflaster nur ein wenig ein Wagenleist oder Gruben bekommt, solches mit neu gehauten großen Stücken, welche mit vier mit einem Raad aufgezogen und eingelegt werden, alsbald ausgebessert und in ewig und immerwährender Ebene und Gleichheit von Jahr zu Jahr erhalten wird*“<sup>45</sup>.

In gleicher Weise charakterisierte Johann Georg Gögl 1727 den Belag als mit „*schönen grossen Quaterstücken belegt*“<sup>46</sup>. Gögl könnte allerdings bereits teilweise den optisch ähnlich gestalteten Nachfolgebelag vor Augen gehabt haben. In der Fortsetzung der Raselius Chronik wird nämlich – nicht ohne Stolz – die Neuanlage einer Pflasterung unter dem Stadtbaumeister Johann Georg Schlee im Jahr 1732 geschildert. Die „*besonderen, mit vielen Kosten anhero gebrachten Quater-Stücke*“ seien „*von solcher Härte und Dauerhaftigkeit und dabey so gut und tüchtig gearbeitet, auch gesetzt*“, dass sie keinerlei Abnutzungsspuren aufwiesen und

---

<sup>43</sup> StAR I Ae 1 12, p. 875.

<sup>44</sup> StAR I Ae 2, 9, p. 223.

<sup>45</sup> StAR I Ae 2, 9, p. 228.

<sup>46</sup> StAR Hist II, Akt 4, 25 = AHVOR MSR 412.

dementsprechend auch nicht mehr ständig ausgetauscht werden mussten<sup>47</sup>. Aus den Bauamtschroniken wissen wir, dass es sich bei dieser Belagsphase um Hirschlinger Granitplatten handelte, die u.a. vom Abbruch eines Turmes in Hirschling ab 1709 in mehr als 46 Fuhren nach Regensburg geschafft wurden und auch für andere Pflasterungsarbeiten in der Stadt genutzt wurden<sup>48</sup>. Allerdings entnehmen wir den Bauamtschroniken ebenso, dass es sich nicht um eine einzelne groß angelegte Baumaßnahme im Jahr 1732 handelte, sondern die Platten sukzessive in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ausgetauscht wurden und die Arbeiten schließlich um 1732 abgeschlossen waren. So wurde bereits 1705 die „*Bußwürdigkeit*“ (Baufälligkeit) des Pflasters konstatiert und in den Jahren davor und danach permanente Pflasterungsarbeiten vermerkt<sup>49</sup>. 1788 wurden schließlich erneut 120 Hirschlinger Quader gesetzt<sup>50</sup>. Bei der Wiederherstellung des gesprengten Joches 1791 wurden ebenfalls 658 „*Hirschlinger Platten Pflasterstein*“ zur Wiederherstellung der Fahrbahn verbaut<sup>51</sup>.

Jene letzte reichsstädtische Phase der Pflasterung blieb bis 1877 bzw. 1903 in Gebrauch und ist dementsprechend auf zahllosen bildlichen Darstellungen dokumentiert und ebenso auf dem ältesten Fotos von der Steinernen Brücke um 1860 deutlich erkennbar (Abb. 10). Erst 1846/47 sind schließlich die Furchen für einen besseren Halt der passierenden Wagen eingemeißelt worden<sup>52</sup>. Nach der Neuanlage der heutigen Pflasterung ab 1877 ist ein Teil der Hirschlinger Quader im Bereich der südlichen Uferbeschlächte in Zweitverwendung zur Ausbesserung der dortigen Pflasterung eingebaut worden (Abb. 15).

### 3.3.1. Exkurs

Besonders gut ist in den Bauamtschroniken die Pflasterung im Bereich des Schnellers an der Grenze zum bayerischen Stadtamhof beschreiben, gerade weil es dort immer wieder zu Differenzen mit der bayerischen Verwaltung bezüglich der Finanzierung und Zuständigkeiten kam (Abb. 18). Die Pflasterung wurde dort in relativ kurzen Abständen immer wieder erneuert und dabei anders als die restliche Brückenpflasterung ausführlich beschrieben. Die Pflasterung schien sich allerdings – zumindest bis ins frühe 17. Jahrhundert – vom restlichen Brückenbereich unterschieden zu haben. Die Baukonstruktion erscheint ungewöhnlich, was mit der speziellen Platzanlage mit Schneller, Schlagbrücke, Tor- und Zwingerbereich zusammenhängen dürfte. Demnach enthielt die Pflasterung eine Unterlage aus Holz, die dementsprechend regelmäßig verfaulte. So wurde 1605 das Pflaster „*aufgehebt*“, „*das kot*

---

<sup>47</sup> StAR I Ae 2 22, Kap. 13.

<sup>48</sup> StAR I Ae1 11.

<sup>49</sup> StAR I Ae1 11.

<sup>50</sup> StAR I Ae1 12.

<sup>51</sup> Ebd.

<sup>52</sup> CHRISTIAN KEINSTÄUBER „Geschichte und Beschreibung der altberühmten Steinernen Brücke zu Regensburg, in: VHOR 33 (1878), S. 205.

*neben dem altten holtz von dannen gefirt*“ und wiederum ausgeführt, „*wie es vor disem gewest*“<sup>53</sup>. Auch 1667 ist von der Auswechslung beider „*schichten*“ zwischen den Schnellern und darüber hinaus die Rede<sup>54</sup>. 1671 sind ein weiteres Mal „*die beederley schadhaften Schichten Stein*“ mit „*Quaderstück*“ ausgewechselt und repariert worden<sup>55</sup>. Schon 10 Jahre später wurde der Schnellerbereich erneut mit „*quader*“ gepflastert<sup>56</sup>. Bereits 1687 sind wiederum „*beide Schichten Stein*“ unter dem Schneller neu gemacht worden<sup>57</sup>. Auch 1699 sind beim äußeren Schneller „*die beiden Schichten Stein ausgewechselt worden*“. Dabei wird deutlich wie die Zuständigkeiten an dieser Stelle fließend ineinander übergangen: zur Ausführung der Reparaturen wurden der bayerischen Seite „*Quader samt Eisenklammern und Blei*“ für 6 fl. überlassen und in Rechnung gestellt<sup>58</sup>. Dieses Mal waren bis 1725 bzw. 1775 keine neuen Arbeiten an der Pflasterung fällig<sup>59</sup>.

---

<sup>53</sup> StAR I Ae 1, 7.

<sup>54</sup> StAR I Ae 1, 10.

<sup>55</sup> Ebd.

<sup>56</sup> Ebd.

<sup>57</sup> Ebd.

<sup>58</sup> Ebd.

<sup>59</sup> Ebd.

## 4. Zusammenfassung

Präzise Eckdaten zu grundlegenden Veränderungen der Pflasterung und den Geländern der Brücke lassen sich auch mit Hilfe der Quellen nur schwer ausmachen. Dies ist jedoch nicht in erster Linie der spezifischen Quellensituation geschuldet, sondern liegt in der Natur der Dinge begründet. Die diesbezüglichen Baumaßnahmen erstreckten sich jeweils über lange Zeiträume, da die hohen Baukosten i.d.R. eine Beschränkung auf grundsätzliche Notwendigkeiten erforderlich machten. Sehr wohl lassen sich jedoch Entwicklungsschritte bzw. Bauphasen nach den zusammengestellten Ergebnissen verallgemeinernd darstellen. Eine tabellarische Ansicht kann die verschiedenen Ausbauphasen zusammenfassend veranschaulichen:

<b>Zeitraum</b>	<b>Geländer</b>	<b>Fußweg</b>	<b>Pflaster</b>
<b>baueitlich</b>	Möglicherweise hochgemauerte Quader	Nicht bekannt	Kieselpflaster in den Brückenkopfbereichen; möglicherweise verschiedenartige Belagarten
<b>Um 1300</b>	Geländersteine	Kein Fußweg	Gallenberger und Kapfenberger Quadersteine
<b>16.-17. Jahrhundert</b>	Wuchtige schmale Geländersteine	Ein Werkschuh breiter Fußsteig	Große Quadersteine, weiche Steinarten; Gewölbte Fahrbahn
<b>18. Jahrhundert</b>	Dünnwandige Geländersteine (teils Riegeldorfer und Kehlheimer) Sandstein/Kalkstein; leichte Auskragung	Teilweise erneuert	Hirschlinger Granitplatten.
<b>1877/78 / 1903</b>	Flossenbürger Granit; Auskragung	Erweiterung auf vier Werkschuh	Kopfsteinpflaster

## 5. Abbildungen



Abb. 1: Brücksiegel um 1300 (BayHStA).



Abb. 2: Brücksiegel, Abdruck von 1329 (BayHStA).

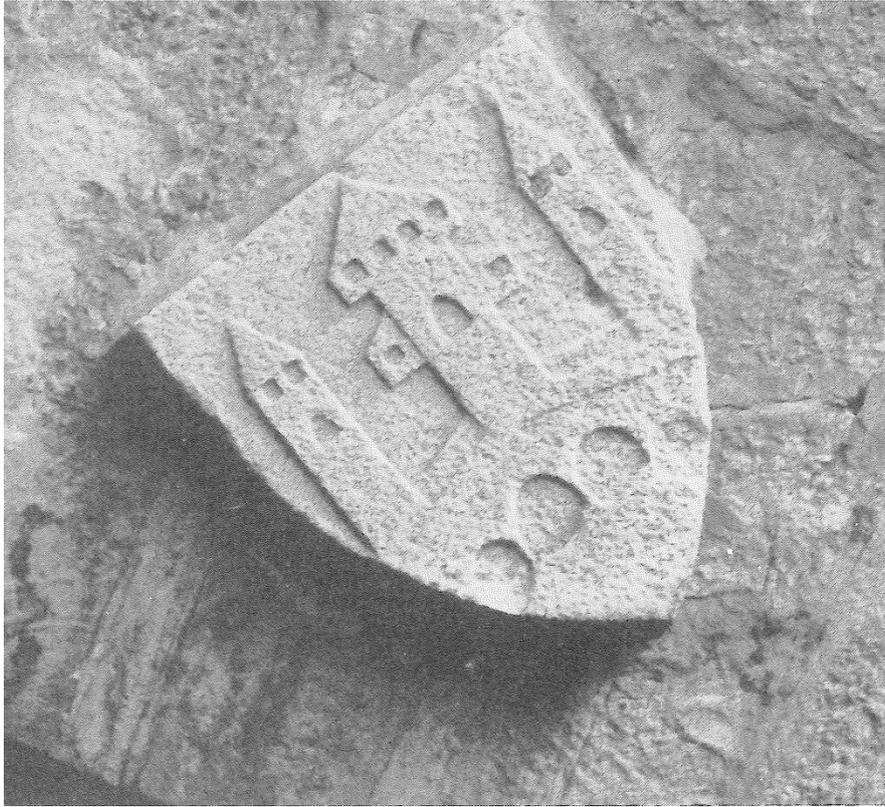


Abb. 3: Brückwapp, Joch XIII, Westseite (ca. 15. Jahrhundert) (BLfD).



Abb. 4: „Tührgricht“ mit dem Bruckmandl, Steinerne Brücke – Dritter Pfeiler Ostseite. Federzeichnung Jakob Hufnagels von 1594 (MSR).

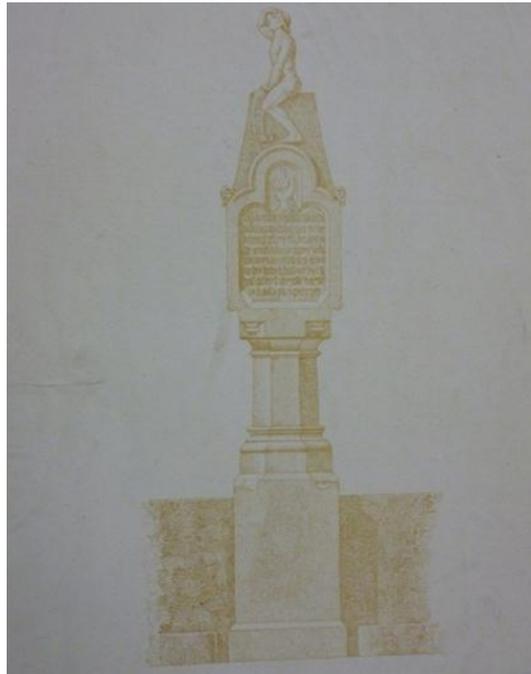


Abb. 5: Das neugotische Bruckmandl um 1850 (MSR, HV/1040).

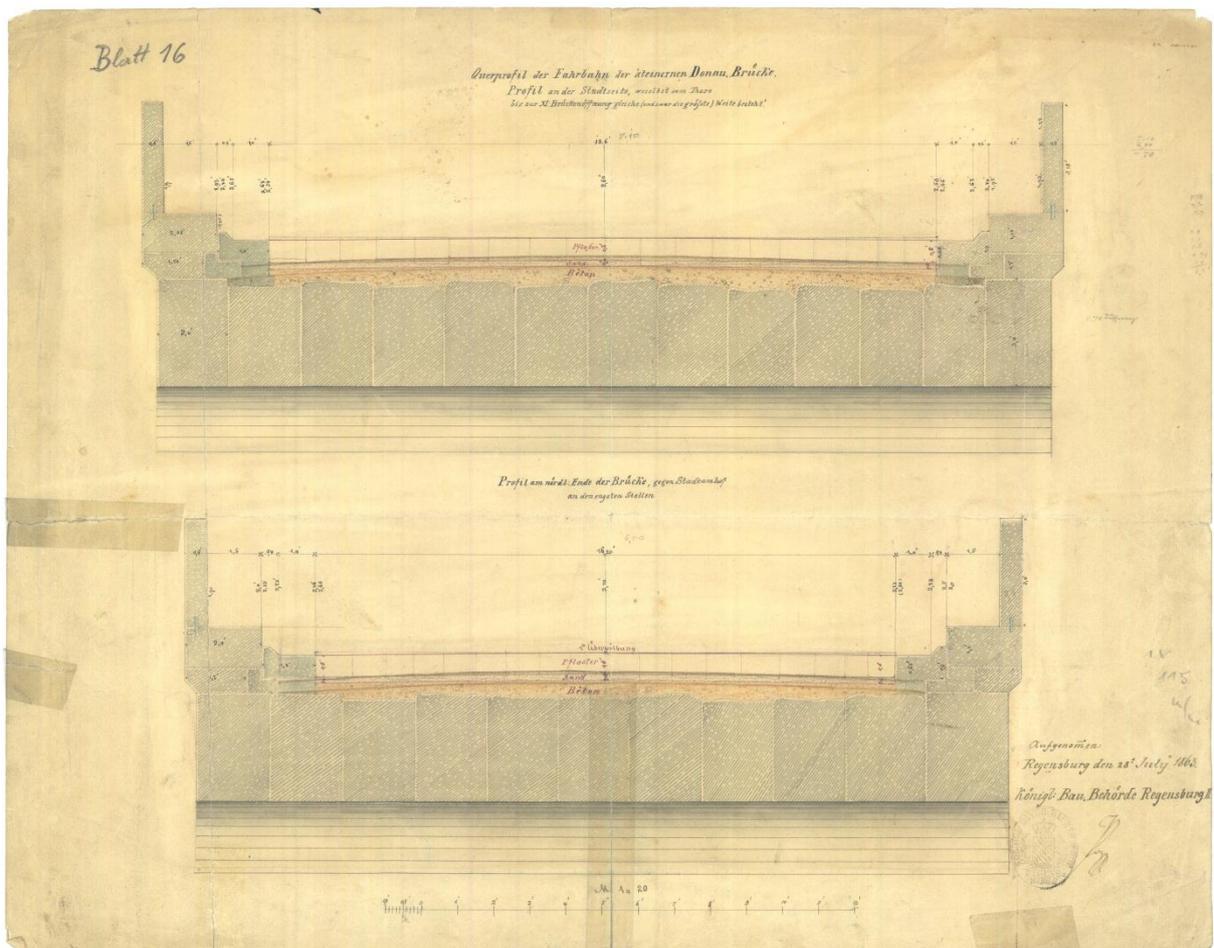


Abb. 6: Profil der Brückenoberfläche an der schmalsten (u.) und breitesten Stelle (o.), aufgenommen am 28. Juli 1863 durch die Königliche Baubehörde Regensburg (StAR, Tiefbauamt).

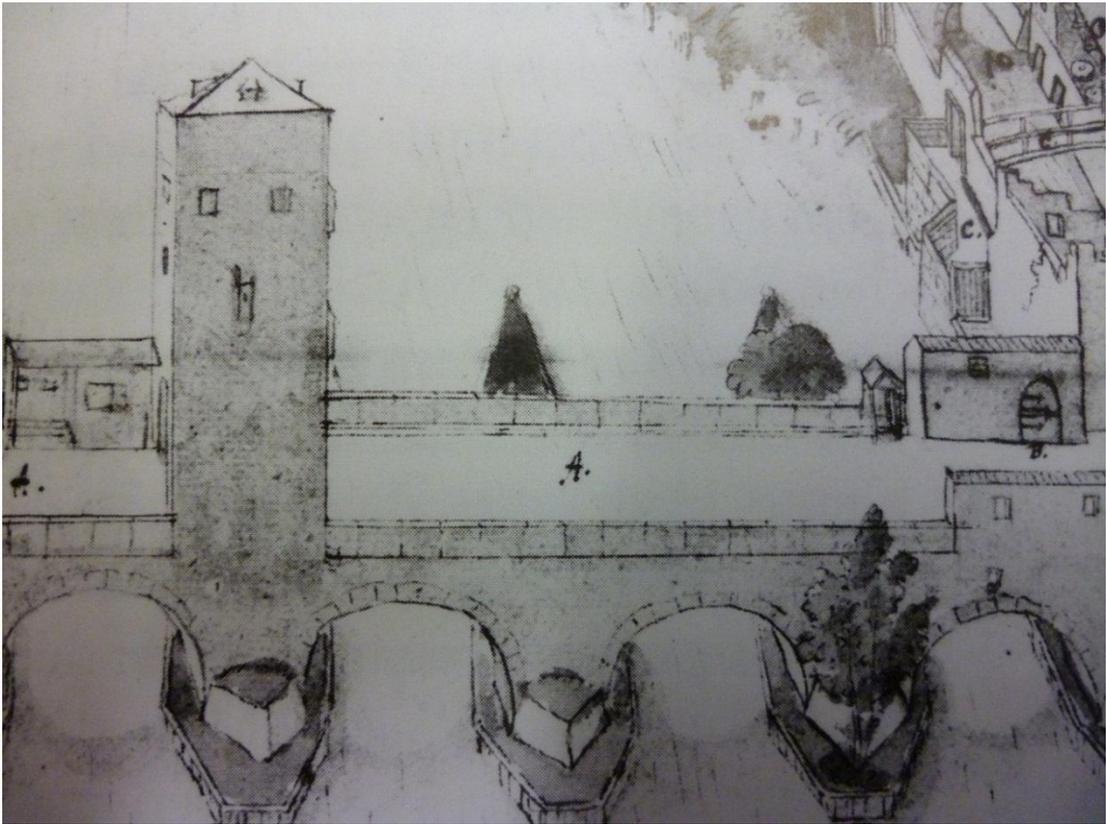


Abb. 7: Mittlerer Turm. Ausschnitt aus einer Federzeichnung vom Nördlichen Brückenkopf, 1656 (BayHStA).

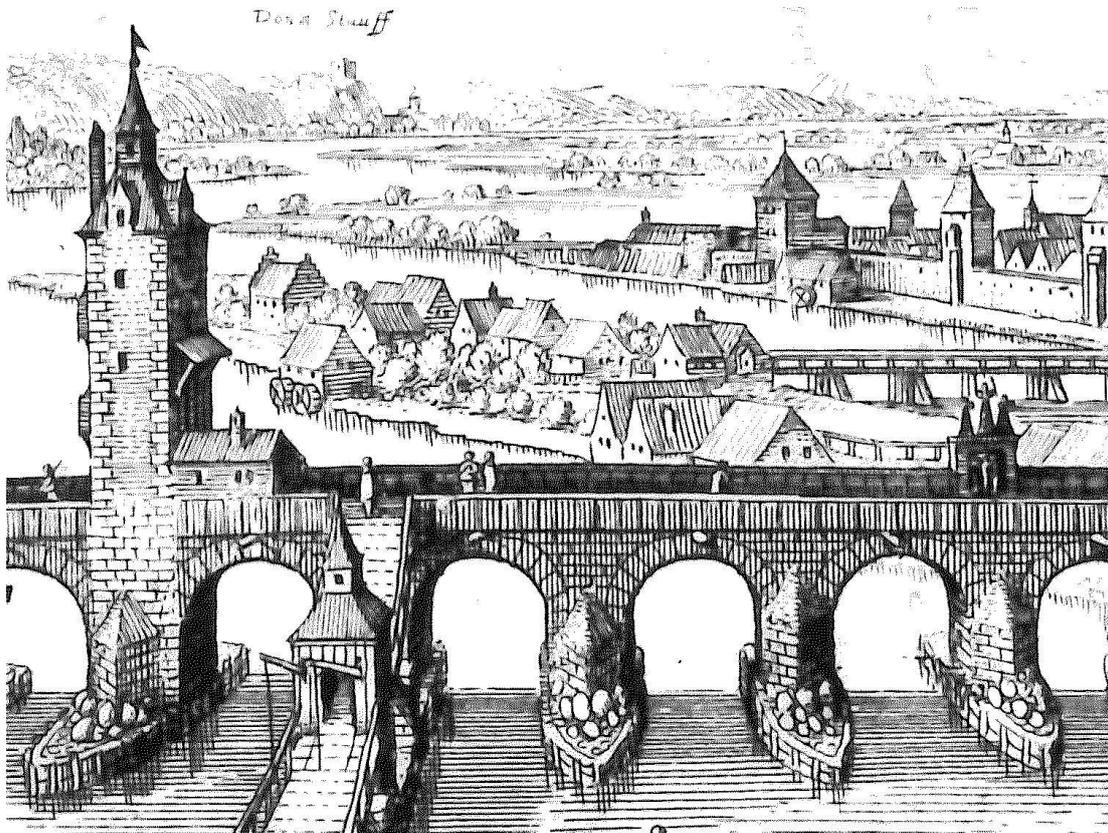


Abb. 8: Ausschnitt aus Matthäus Merians Ansicht der Steinernen Brücke von 1644 (MSR, G 1981//94).

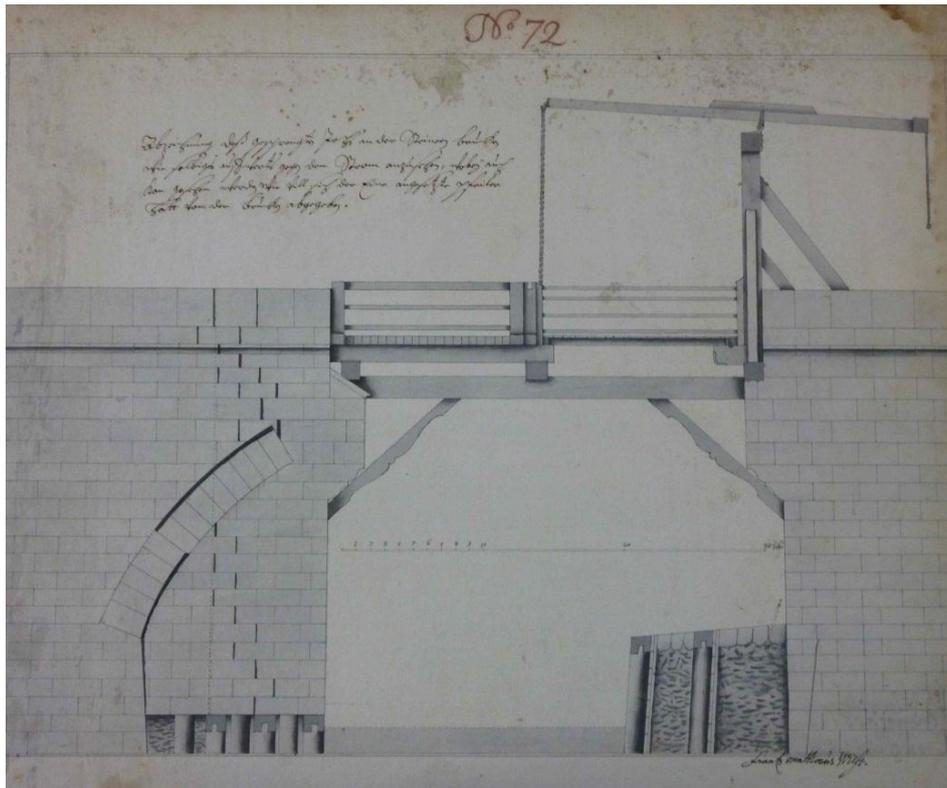


Abb. 9: Aufriss des im 30jährigen Krieg gesprengten Jochs (Joch III neuer Zählung) aus der Plansammlung der Bauamtschroniken, um 1780 (MSR, G 2006/11, 143).



Abb. 10: Ausschnitt aus einem um 1859 entstandenen Foto der Steinernen Brücke, Nördlicher Teil (MSR, Fotosammlung).

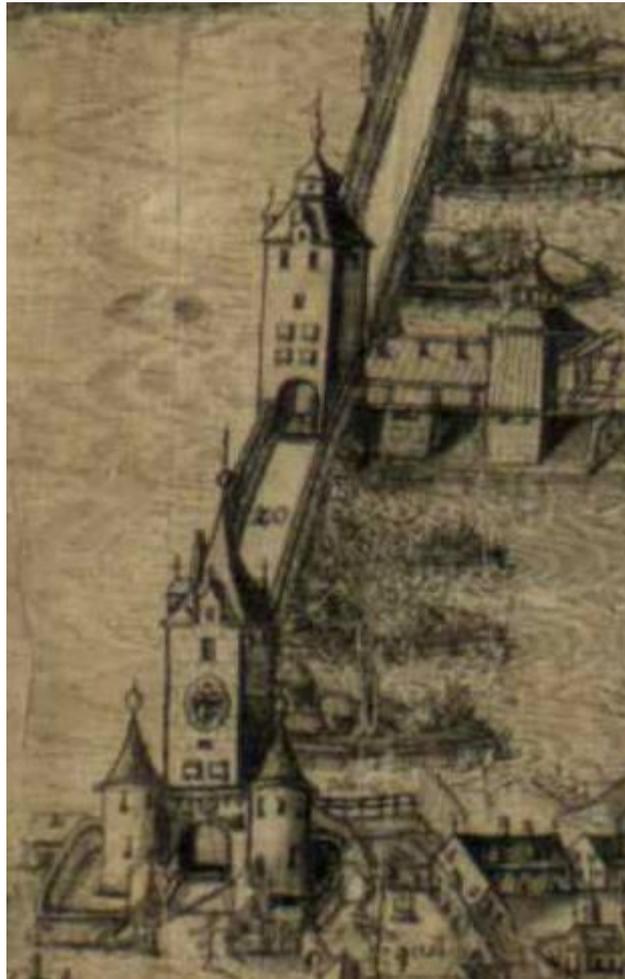


Abb. 11: Ausschnitt aus dem Bahreplan um 1630 (MSR).

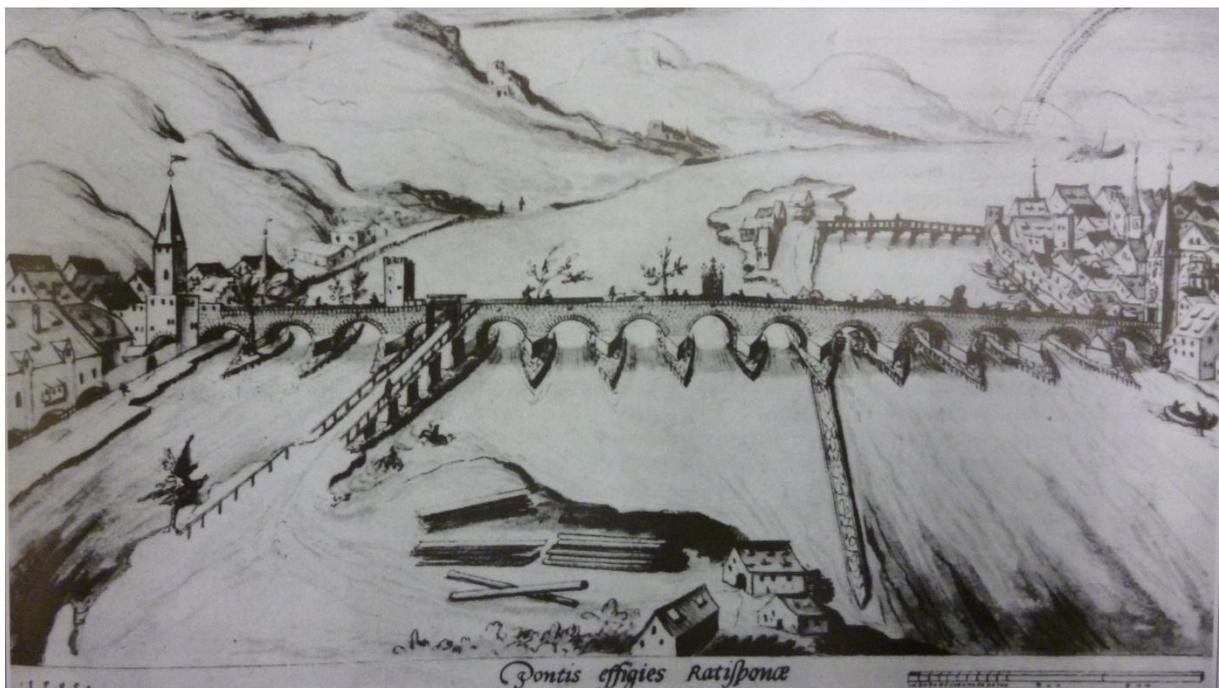


Abb. 12: Ansicht der Steinernen Brücke aus dem Strömer'schen Baumeisterbuch, 1595 (MSR)



Abb. 13: Bauzeitliches Pflaster im Bereich des Schwarzen Turmes.



Abb. 14: Bauzeitliches Pflaster vom südlichen Brückenkopf (Foto: M. Hensch, wie Anm. 15).



Abb. 15: Hirschlinger Granitpflaster in Zweitverwendung im Bereich der Wurstkuchl.



Abb. 16: Holzschnitt von Michael Wolgemut (1493) aus der Schedel'schen Weltchronik (MSR, G 2000/50).



Abb. 17: Ausschnitt einer Ansicht vom südlichen Brückenbereich aus der Bauamtschronik, vor 1633 (MSR, G 2006/10, 92).

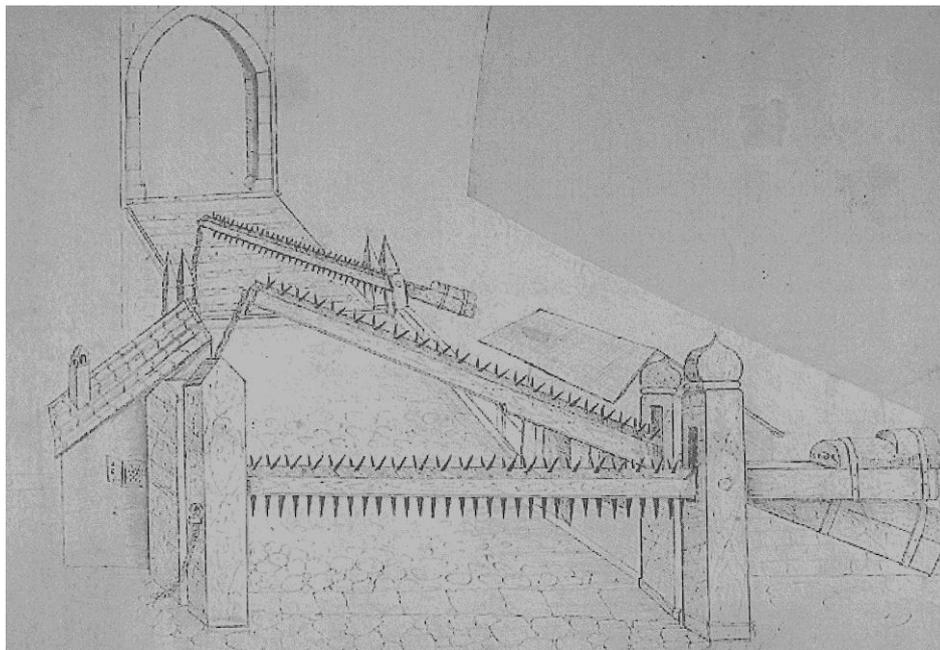


Abb. 18: Der sog. Schneller, Federzeichnung 1612 (MSR, GN 2001/16).