

„Ergebnis war ein Aktionsbündnis“

Ein Fazit zum Regensburger Herbstsymposion für Kunst,
Geschichte und Denkmalpflege 2019

Von Maximilian Fritsch

„Das Verkehrsproblem in der Altstadt löste Dr. Hörmann sehr schnell, indem er vorschlug, den Stadtkern als „reine Fußgängerstadt“ zu belassen und jeden Fahrverkehr „mit Ausnahme von Dienstwagen und Taxis“ in der Altstadt in der Zeit von 10 bis 18 Uhr zu verbieten. (...) Die zahlreichen Regensburger Interessenten waren nicht sehr erfreut über die Ausführungen Dr. Hörmanns (...).“ Mit diesem Zitat soll das Fazit zum Regensburger Herbstsymposion 2019 beginnen. Auch wenn es gar nicht aus dieser Veranstaltung stammt. Der Vorschlag zu einer Fußgängeraltstadt wurde vielmehr beim Symposion der Koldewey-Gesellschaft gemacht, das im Frühjahr 1957 in Regensburg stattfand (Regensburger Tagesanzeiger vom 26. April 1957, Hausakt zur Altstadtsanierung 1918–1955 in der Abteilung Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Regensburg). Verkehr und Altstadt, das ist eine Beziehung in Regensburg, die schon immer konfliktreich war.

Im Jahr 2019 wurden diese Konflikte wieder besonders öffentlichkeitswirksam, was auch an gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen hing. International prägte die Debatte über den Klimawandel die Schlagzeilen. Im Inland wurde geradezu erbitert über Fahrverbote zur Luftreinhaltung und über die Verkehrssicherheit der neu zugelassenen Elektro-Scooter diskutiert, die häufig unsachgemäß benutzt werden. Durch Protestkundgebungen, aber auch durch konkrete Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Luftreinhaltung blieb diese Diskussion nicht in fernen Gelehrtenstuben, sondern reichte bis direkt in das tägliche Leben Regensburgs. Es war also genau der richtige Zeitpunkt für die Macher des Regensburger Herbstsymposions, sich des Themas Verkehr und historischer Stadtkern anzunehmen. So lautete das Motto: „Alte Stadt und moderner Verkehr“. Dabei wurde zur Strukturierung ein Dreiklang aus „Rückblicken“, „Bestandsaufnahme“ und „Ausblicken“ gewählt. Ziel des Symposions war also wie stets, nicht in der Historie zu verharren, sondern aus dem geschichtlichen Erbe Lösungsansätze für die Zukunft zu entwickeln. Dies ist dem Symposion gelungen, sogar so weit, dass die lokalen Medien berichteten: „Ergebnis war ein Aktionsbündnis“. Was es damit auf sich hat, dazu später.

Der Auftakt des Symposions galt zunächst – um im Bild zu bleiben – dem Blick in den Rückspiegel. Dr. Werner Chrobak (Regensburg) entführte die Zuhörer zurück zu Verkehrsplanungen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, so beispielsweise zum Ersatzneubau der Steinernen Brücke oder zur Neugestaltung des südlichen Brückenkopfes. Auf verkehrsplanerische Belange ging ebenso Bernhard Fuchs M. A. (Regensburg) ein, als er im zweiten Vortrag den Verlust Oberpfälzer Stadttore zwischen 1800 und 1940 vorstellte, eine Entwicklung, die häufig auch von Belangen

des Brandschutzes oder von wirtschaftlichen Erwägungen befördert wurde. Dr. Eugen Trapp (Regensburg) thematisierte die Eingriffe in wertvolle Bausubstanz unter anderem am Herzogshof und in der Gesandtenstraße zwischen 1930 und 1970. Er stellte die Besonderheit heraus, dass der für Denkmalpflege zuständige Museumsleiter Dr. Boll selbst diese Eingriffe forcierte, um die Baudenkmäler und die Altstadt als Ganzes zukunftsfähig zu halten. Dies sei laut Trapp auch der Offenheit Bolls gegenüber der schöpferischen Denkmalpflege geschuldet. Julia Selzer M.A. (Regensburg) beschäftigte sich mit der Aufschließung der Regensburger Altstadt am Südende der Maximilianstraße in der Nachkriegszeit, die neben der Schaffung eines städtebaulich zeittypischen Stadteingangs auch die verkehrliche Erschließung und insbesondere Parkplätze oberhalb der Befunde der Stadtbefestigung beinhaltete. Alle Vorträge zeigten ein epocheübergreifendes Phänomen: Die maßgebenden Entscheidungsträger wollten in der Zeit der aufkeimenden und stetig wachsenden Mobilität nicht zurückstehen. Verkehr bedeutete Fortschritt. Und die Denkmalpflege hat sich in dieser für das heutige Verständnis von Kulturerbeerhaltung und Kulturerbepflege grundlegenden Phase vom 19. bis Mitte des 20. Jahrhunderts in ihrem Selbstverständnis häufig diesem Fortschritt unterworfen, anstatt ihn fachlich fundiert einzuhegen. Der Ersatz der Steinernen Brücke durch einen Neubau wurde von der seinerzeit stark bürgerschaftlich getragenen Denkmalpflege nicht kategorisch ausgeschlossen, wiewohl bereits damals die Frage gestellt wurde, ob die Verkehrsplanung nicht großräumiger angelegt werden müsste. Bei solchen Modernisierungen der Verkehrswege wurden von den Vertretern der Denkmalpflege eher die sachgerechte Dokumentation und die Übertragung von wichtigen Bauplastiken an die historischen Sammlungen in den Vordergrund gestellt. Die Nachfrage eines Besuchers auf der Tagung, ob denn der Abbruch der historischen Stadttore vor allem in den nordoberpfälzischen Kleinstädten nicht auch vom Historischen Verein für Oberpfalz und Regensburg kritisiert wurde, musste der Referent mit einem klaren „Nein“ beantworten. Der Verein sei damals vor Ort nicht verankert gewesen; aus den Quellen deute zudem auch nichts darauf hin, dass dem Verlust der Tore Bedeutung beigemessen wurde. Diese Stimmung hielt sich bis in die Zeit vor dem Erlass des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes 1973, was am widersprüchlichen Verhalten Dr. Bolls erkennbar ist: Setzte er sich zwar einerseits mit Nachdruck gegen Abbrüche in der Altstadt ein, war er doch auf der anderen Seite kreativen Lösungen, die nicht von bauforscherischen Bestandsaufnahmen gedeckt waren, sehr weit aufgeschlossen. Dies führte zu den bis heute punktuell vorhandenen, in der Regensburger Bautradition aber völlig fremden Fußgängerarkaden. Auch bei der Erstellung des Heroldbaus schien es denkmalpflegerisch kein Problem, dem Auto den Platz direkt an den historischen Stadtmauern zuzuweisen. Man sah dies vielmehr als gelungene Verbindung zwischen der Vergangenheit und der Moderne.

Die zweite Sektion lag in der Bestandsaufnahme des Verhältnisses von historischer Altstadt und modernem Verkehr. Prof. Dr. Peter Morsbach (Regenstauf) stellte hierbei die Entstehung und den Zustand der Fußgängerzonen in Regensburg vor, der Autor dieser Zeilen beschäftigte sich mit Problemen und Lösungswegen bei der Verkehrsbeschilderung in der Altstadt und Dr. Maria Baumann (Regensburg) zog in einem umfassenden und sehr erhellenden Bogen einen Vergleich des Zustandes von Domplätzen in Mitteleuropa mit dem Regensburger Domplatz. Die Bestandsaufnahme stieß eine rege Beteiligung des Publikums an, die zu einer lebhaften Diskussion zwischen Befürwortern einer völligen sofortigen Verkehrsberuhigung und

jenen, die ein schrittweises Vorgehen unterstützen, führten. Es ist nicht zu weit hergeholt, festzustellen, dass die allgemein diskutierte Spaltung der Gesellschaft unter Zunahme der Ränder sich auch in diesem Kreis zu spiegeln schien. Wie sonst könnte es sein, dass der Stadtverwaltung Unfähigkeit und Desinteresse beim Thema Verkehrsberuhigung vorgeworfen wurde, während städtische Vertreter diese Pauschalschelte unter dem Hinweis auf durch die Referenten nicht erwähnte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der Verwaltung zurückwiesen. Der Gesamttenor der Bestandsaufnahme blieb, dass kein Gesamtkonzept für die verkehrliche Entwicklung erkennbar sei und die Durchführung vieler Einzelmaßnahmen zur Unübersichtlichkeit führe. Auch würden viele Vorgaben durch die Verkehrsteilnehmer gar nicht beachtet. Der Domplatz diene hierzu als Praxisbeispiel. Obwohl ein zentraler Altstadtplatz für die touristische Erschließung, werde häufig die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten. Es finde ein Kreisverkehr zur Parkplatzsuche für die wenigen auf der Südseite vorhandenen Stellplätze statt. Dr. Maria Baumann stellte deshalb sinngemäß fest, dass der Domplatz derzeit in einem Zustand sei, bei dem die meisten nur überlegten, wie sie über den Platz kämen; der Gedanke, sich dort aufhalten zu wollen, käme bei vielen gar nicht erst auf. Ob die nach dem Symposium im Februar 2020 umgesetzte Umwidmung zur Wohnverkehrsstraße dies verbessert, wird sich zeigen. Allerdings ist diese Umwidmung ein erneutes Beispiel für den auf der Tagung kritisierten Weg der Regensburger Verkehrsplanung: nämlich die Umsetzung kleiner Maßnahmen anstelle eines Gesamtkonzeptes. Ein Gesamtkonzept für die Altstadt wurde sowohl von Besuchern wie auch Referenten angemahnt. Dies gelte sowohl für das für Regensburg typische Modell, neben wenigen Fußgängerzonen vor allem sogenannte Wohnverkehrsstraßen zu schaffen. Letztere – so haben es Bildaufnahmen belegt – werden aufgrund der großzügigen Ausnahmeregelungen teilweise wie normale Ortsstraßen benutzt. Dies gelte aber auch für die Freigabe der Altstadt für Radler, die, einschließlich großzügiger Regelungen für die Freigabe von Einbahnstraßen, ihr Übriges für die Verwirrung zeitige. Die Vielfalt der Regelungen in der Altstadt führt dazu, dass, ebenfalls nach Fotobeweis, die jüngste geschaffene echte Fußgängerzone vor dem Kolpinghaus von Verkehrsteilnehmern regelmäßig missachtet wird. Dass dies wiederum zu einer Zunahme von Verkehrsbeschilderung führt, ist offenkundig. Dazu kommen weitere verkehrstechnische Anlagen, wie Elektromobilitätsladesäulen. Auch für diese ist eine Beschilderung vorzusehen. Trotz des Einsatzes der Denkmalpflege für eine Minderung solcher Nutzungsverdichtungen, ist deren Zurückdrängung kaum möglich. Es fehlt an einem Ausweisungssystem für Stellplatz- und Elektroladebereiche ebenso, wie daran, dass die Verkehrsschauen zur Wirksamkeit von Verkehrszeichenanordnungen bisher ohne Vertreter der Denkmalpflege durchgeführt werden. Gerade angesichts der geladenen Debatte um die aktuelle Bestandsaufnahme wurden die Befürworter einer Verkehrsberuhigung sofort tätig und gründeten ein Aktionsbündnis zur Verkehrsberuhigung des Domplatzes, für das noch während des Symposiums Unterschriftenlisten ausgelegt wurden.

Der letzte Teil der Tagung befasste sich mit der Zukunft. Prof. Dr. Stefanie Bremer (Kassel) stellte die aktuellsten Entwicklungen der Gestaltung von Mobilitätsbereichen in historischen Städten vor, Dipl. Ing. Tadej Brezina (Wien) ging auf die Schwierigkeiten von stadtreionalen Verkehrsplanungen ein und Michael Köstlinger (Regensburg) verwies auf die Regensburger Umsetzung solcher Konzepte, zum Beispiel auf das Altstadtmöblierungskonzept. Mit neuen Mobilitätsformen an sich

befasste sich Dipl. Ing. Dirk Ohm (Dresden). Den Reigen schloss Prof. Dr. Udo Steiner (Regensburg) mit aktuellen Rechtsfragen der innerstädtischen Mobilität. Die Vorträge zeigten: Zwar gibt es gemeinsame Probleme. So wurde am Beispiel Ljubljana deutlich, dass die Verkehrsplanung häufig noch stark vom Vorrang des Autos gegenüber dem nicht motorisierten Verkehr geprägt ist, selbst dann, wenn der historische Stadtkern weitgehend vom motorisierten Individualverkehr befreit wurde. Fußgängern und Radlern werden auf kurzen Strecken Umwege, Richtungswechsel und Wartezeiten zugemutet, während die Autostraße geradlinig zum Ziel führt. In diese Kerbe schlug auch der Referent des Festvortrages: Der öffentliche Raum werde mehr und mehr durch Nutzungen verdichtet, was zu einer Ausweitung rechtlicher Bestimmungen, Verkehrsbeschilderung und Verkehrsleitung führe. Besonders die neuen Mobilitätsformen wie E-Scooter eröffneten bisher unbekannte Konfliktfelder, die noch nicht abschließend durch rechtliche Instrumente flankiert seien. Trotz der Vergleichbarkeit dieser Probleme wurde aber auch deutlich, dass es keine Pauschallösungen gibt. So unterschiedlich die Städte, so unterschiedlich auch die Schwierigkeiten und Möglichkeiten Mobilität zu planen. Weder sei es nach Prof. Dr. Bremer wahrscheinlich, dass Individualverkehr ganz verschwinde, noch könne man bei reiner Fußgängernutzung auf eine Steuerung verzichten. Denn auch Phänomene wie Übertourismus forderten einen Rahmen. Wegen dieser Vielfalt der Interessen werde deshalb, so die Meinung Michael Köstlingers, der Dialog mit den Nutzern eine wesentliche Rolle spielen. Die neuen verkehrlichen Konzepte müssten zudem breite gesellschaftliche Akzeptanz finden, da sie andernfalls nicht eingehalten würden. Aber auch für diesen Dialog gebe es keine einheitlichen Rezepte. Vielmehr müsse unter anderem auf die Problemstellungen vor Ort eingegangen werden.

Dieser versöhnliche Abschluss, die Nutzerbelange bei der Altstadtverkehrsplanung in den Blick zu nehmen, kann so vielleicht das wesentliche Fazit des Herbstsymposiums 2019 sein. Planungsprozesse werden in Regensburg seit mehr als 50 Jahren von der Bürgerschaft und teilweise in aus der Bürgerschaft gebildeten Vereinigungen als Nutzer des öffentlichen Raumes begleitet, gewürdigt und kritisiert. Dies mag aber gleichzeitig auch zum Weg der kleinen Schritte bei der Maßnahmenumsetzung beigetragen haben. Denn der Kritik daran, dass vieles ohne Gesamtkonzept vorangeht, steht gegenüber, dass die Bürgerschaft sich häufig auch nur mit Einzelforderungen an die Verwaltung wendet. Dafür steht geradezu exemplarisch die Gründung des Aktionsbündnisses für einen verkehrsfreien Domplatz am Rande des Herbstsymposiums 2019. Daraus ergibt sich ein wesentlicher Auftrag: Es wird Aufgabe aller Beteiligten sein, der Altstadtbewohner, der Altstadt Händler und Altstadtgastronomen, der Handwerker, Künstler und Gelehrten, der Denkmal- und Naturschützer, der Umwelt- und Klimaschützer, der Verkehrs- und Mobilitätsplaner, die möglichen Aufgaben der Altstadt für die kommenden Jahre zu benennen und ausgehend von diesen Aufgaben die verkehrliche Erschließung zu planen. Das wird nicht einfach. Aber lohnend.