

BürgerBündnis Regensburg

„Nein zur Ersatzbrücke – für Regensburg“

**ÖPNV-Ersatztrassen Regensburg. Welterbeverträglichkeitsgutachten / Impact Study.
Erarbeitet von terra.nova – Büro für Landschaftsarchitektur, München und
EISENLAUER VOITH – Architekten und Stadtplaner, München,
im Auftrag des Planungsamtes der Stadt Regensburg (Mai 2010)**

<http://www.regensburg.de/dokumente/welterbevertraeglichkeitsgutachten.pdf>

Eine kritische Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

zurzeit wird im Regensburger Stadtrat wieder über die sog. ÖPNV-Ersatztrassen verhandelt. Es geht hierbei um die Errichtung einer ÖPNV-Brücke oder eines Tunnels als Ersatz für die für den ÖPNV gesperrte Steinernen Brücke im unmittelbaren Bereich der Welterbe-Kernzone der Altstadt von Regensburg.

Das Bürgerbündnis lehnt jede neue Donauquerung ab.

Aus diesem aktuellen Anlass wenden wir, die zehn im BürgerBündnis zusammen geschlossenen Bürgerinitiativen und Vereine, uns an Sie und teilen Ihnen unsere Bedenken mit. Grundlage der aktuellen Diskussionen ist das o. g. Welterbeverträglichkeitsgutachten.

Wir verweisen zunächst auf die Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege zu diesem Gutachten vom Mai 2010. Danach verzichtet das Gutachten darauf, „die ausführlichen fachlichen Stellungnahmen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (z. B. 2003) heranzuziehen und zu würdigen.“ Weiterhin stellt das Landesamt sachliche Widersprüche fest; es kritisiert den Mangel an präziser denkmalfachlicher Begrifflichkeit, fehlerhafte Bewertungsansätze, Sichtfeldanalysen ohne Aussagekraft sowie die Vernachlässigung des historischen Aspekts.

Wir unterstützen die Stellungnahme des Landesamtes und stellen ergänzend fest: Das Gutachten enthält innere logische Brüche und falsche Sachaussagen; die Erläuterungen zu den Karten sind ungenügend; die Bildmontagen klammern die wirklich problematischen Standorte und Perspektiven weitgehend aus.

Das Gutachten wurde unserer Auffassung nach ohne die notwendige Sorgfalt erarbeitet und eignet sich deshalb nicht als Grundlage für weitere Entscheidungen. Die im öffentlichen Planungsdialog 2005 geäußerten kritischen Einwände wurden nicht berücksichtigt.

Weitere Erläuterungen und Begründungen bitten wir der Anlage „Einzelkritik“ zu entnehmen.

Mit freundlichen Grüßen,

Gez.

Prof. Dr. Herbert Brekle

2. Vorsitzender der Vereinigung
Freunde der Altstadt Regensburg e.V.

Gez.

Eginhard König

1. Vorsitzender Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V.

Berichterstatter:

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V., Haidplatz 7, 93047 Regensburg
Freunde der Altstadt Regensburg e.V., Zum Theresienhain 3, 93128 Regenstauf

BürgerBündnis Regensburg

„Nein zur Ersatzbrücke – für Regensburg“

i. A. des BürgerBündnisses Regensburg:

ADFC Kreisverband Regensburg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club)

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V.

ARGE Fest im Fluss

Bund Naturschutz Kreisgruppe Regensburg Stadt und Land

Donauanlieger e.V.

Forum Regensburg e.V.

Geschichts- und Kulturverein Regensburg-Kumpfmühl e.V

Historischer Verein für Oberpfalz und Regensburg e.V.

Regensburger Eltern e.V.

Vereinigung Freunde der Altstadt Regensburg e.V.

Berichterstatter:

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V., Haidplatz 7, 93047 Regensburg
Freunde der Altstadt Regensburg e.V., Zum Theresienhain 3, 93128 Regensburg

BürgerBündnis Regensburg

„Nein zur Ersatzbrücke – für Regensburg“

**Alternative Routes for the Local Public Transportation.
World Cultural Heritage Impact Study
Compiled by terra.nova - Office for Landscape Architecture, Munich and
EISENLAUER VOITH – Architects and City Planners, Munich**

by order of the Planning Office of the City of Regensburg (May 2010)

<http://www.regensburg.de/dokumente/welterbevertraeglichkeitsgutachten.pdf>

A Critical Response

To Whom It May Concern:

Currently there is, once again, a debate in the City Council of Regensburg (Ratisbon) about the so-called alternative routes for the local public transportation system.

The matter to be decided is the construction of a bridge or a tunnel for the local public transportation system in the immediate vicinity of the core area of the world heritage zone of historic downtown Regensburg to replace the “Steinerne Brücke” (Medieval Stone Bridge). This crossing has been closed for all traffic (except pedestrians and bicycles).

The „BürgerBündnis“ (Citizens Alliance) opposes any additional bridge or tunnel crossing of the Danube river in this area.

Due to the recent events we, the ten citizens' initiatives, action groups and associations who have joined forces as the „BürgerBündnis“ (Citizens Alliance) are turning to you to share our concerns. The basis for the current discussion is the afore-mentioned "Welterbeverträglichkeitsgutachten" (World Cultural Heritage Impact Study).

First of all, we would like to refer to the report of the Bavarian State Office for the Preservation of Historical Monuments with respect to this impact study. The authors of this so-called impact study have effectively decided not to consult and take into consideration the comprehensive specialists' opinions of the Bavarian State Office for the Preservation of Historical Monuments (e.g. 2003). Furthermore, the State Office makes note of factual contradictions; it criticizes the lack of precise concepts and terminology concerning historical heritage, faulty evaluation classification approaches, analysis of the point of view (“Sichtfeldanalysen”) without informational value, as well as neglect of historical aspects.

We support the statements of the State Office and wish to add the following supplement: the impact study contains internal contradictions and false factual statements; the explanations of the maps are insufficient, and to a large extent the photomontages exclude the actual problematic geographic sites and perspectives.

It is our conclusion that the impact study has not been compiled with the necessary diligence and hence is not suited as a basis for further decisions. The critical objections which were voiced in the public planning dialogue in 2005 have not been taken into account.

Berichterstatter:

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V., Haidplatz 7, 93047 Regensburg
Freunde der Altstadt Regensburg e.V., Zum Theresienhain 3, 93128 Regenstauf

BürgerBündnis Regensburg

„Nein zur Ersatzbrücke – für Regensburg“

For further explanations and justifications please refer to the appendix “Critical Remarks in Detail”.

Sincerely yours,

Prof. Herbert Brekle, PhD

Vice chairman of the „Vereinigung
Freunde der Altstadt Regensburg e.V.“

(= Association of friends of the historic city
center/old town of Regensburg)

Eginhard König

Chairman of the „Arbeitskreis Kultur Re-
gensburger Bürger e.V.“ (= Working com-
mittee for Cultural Affairs of Citizens of Re-
gensburg)

i. A. des BürgerBündnisses Regensburg:

(p.p. = on behalf of the Citizens Alliance Regensburg)

ADFC Kreisverband Regensburg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club)

(Common German Bicycle Club, district chapter Regensburg)

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V.

(Working committee for Cultural Affairs of Citizens of Regensburg)

ARGE Fest im Fluss

(Consortium Festival in the River)

Bund Naturschutz Kreisgruppe Regensburg Stadt und Land

(Society for the Protection of Nature (“Friends of the Earth”) district chapter of Re-
gensburg, city and countryside)

Donauanlieger e.V.

(Riparian owners along the Danube)

Forum Regensburg e.V.

(Forum Regensburg)

Geschichts- und Kulturverein Regensburg-Kumpfmühl e.V

(Association of History and Culture Regensburg-Kumpfmühl)

Historischer Verein für Oberpfalz und Regensburg e.V.

(Historic Society for the Upper Palatinate and Regensburg)

Regensburger Eltern e.V.

(Parents in Regensburg)

Vereinigung Freunde der Altstadt Regensburg e.V.

(Association of friends of the historic city center/old town of Regensburg)

Berichterstatter:

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V., Haidplatz 7, 93047 Regensburg
Freunde der Altstadt Regensburg e.V., Zum Theresienhain 3, 93128 Regenstauf

BürgerBündnis Regensburg

„Nein zur Ersatzbrücke – für Regensburg“

Anlage

Einzelkritik zum Welterbeverträglichkeitsgutachten

(Die Abkürzung BLfD verweist auf die Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege.)

S. 6. Der erste Satz „Der Vertragsstaat reichte [...] ein“ ist ohne inhaltlichen Bezug. Eine Präzisierung ist angebracht. Wer ist der Vertragsstaat? Wer ist der Adressat? (Vermutlich gingen im Entwurf dem Satz erläuternde Passagen voraus.)

S. 7. „Eine umweltgerechte Erschließung und die direkte Erreichbarkeit [...] sind für die Altstadt jedoch von existenzieller Bedeutung.“ Die hyperbolische Formulierung bedeutet im Umkehrschluss: Wenn die Ersatztrasse nicht gebaut wird, ist die Altstadt existenziell bedroht. Das ist keine sachliche Argumentation. Außerdem wird nicht klar, wer die Tatsachenbehauptung aufstellt: die Berichtsvorlage oder die Verfasser des Gutachtens.

S. 8, 2. Abs. Es wird behauptet, die heutigen „Planungskorridore“ seien das „Ergebnis jahrelangen Bestrebens“. Was damit gemeint ist, bleibt unklar. Meinen die Verfasser die Diskussionen um die Bayerwaldbrücke? Oder die Planungsdialoge und Diskussionen seit 2005?

S. 8, 2. Abs. „zwei Planungskorridore, die sich jeweils an den Randlagen der ausgewiesenen Kernzone des Welterbes befinden“ steht im Widerspruch zur Formulierung auf S. 75, 1. Abs.: „trotz der Lage der Westtrasse im Kernbereich des Welterbeareals“.

S. 8, 2. Abs. „Beide Trassen werden [...] als unvorbelastete und gleichwertige Lösungsansätze betrachtet.“ Der Ausdruck „unvorbelastet“ ist unklar. An welche Belastungen ist da etwa zu denken? „Gleichwertig“ klingt nach vorweggenommenem Urteil.

S. 9, 1. Abs. Bemängelt wird ferner [...]“. Hier weiß der Leser nicht, wer eigentlich bemängelt, die Verfasser oder eine verbreitete Meinung im Sinn von „dicitur“.

S. 9, 2. Abs. „Die Bedeutung der Steinernen Brücke für den ÖPNV wurde 2007/2008 [...] vertiefend analysiert.“ Hier fehlen Titel und Verfasser der Analyse.

S. 9, 3. Abs. Die o.g. Analyse befürchtet prognostisch nachteilige Folgen für die Stadtentwicklung. Inzwischen sind zwei Jahre vergangen. Erfahrungen liegen vor. Warum geht das Gutachten nicht darauf ein?

Berichterstatter:

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V., Haidplatz 7, 93047 Regensburg
Freunde der Altstadt Regensburg e.V., Zum Theresienhain 3, 93128 Regenstauf

BürgerBündnis Regensburg

„Nein zur Ersatzbrücke – für Regensburg“

S. 10, 2. Abs. Dass „in den Simulationen der Sichtfeldanalyse noch keine Elemente des Hochwasserschutzes integriert“ sind, stellt die Aussage der vorliegenden Sichtfeldanalysen insgesamt in Frage (vgl. BLfD, S. 2).

S. 10. Eine Aussagekraft der Karte im Bezug zum Kontext ist nicht vorhanden. Eine ausreichende Legende fehlt; die Farbsymbolik bleibt unklar.

S. 11, 1. Sp. Wiederum (vgl. S. 8) ist von „langjährigen Untersuchungen“ die Rede. Welche Untersuchungen sind denn gemeint?

S. 11, 1. Sp. „die als unumgänglich erachtete Errichtung einer zentrumsnahen ÖPNV-Ersatztrasse“: Diese pauschale Aussage kann nicht akzeptiert werden.

S. 11. r. Sp. Die neue Trasse soll „für Radfahrer und Fußgänger [...] eine direkte Verbindung aus dem Norden in die Regensburg Altstadt bereitstellen.“ Das verwendete Verbum „bereitstellen“ suggeriert, dass es heute noch keine solche Verbindung gebe. In Wirklichkeit verkehren Radfahrer und Fußgänger über die Schleusenbrücke des Pfaffensteiner Wehrs, über die Oberpfalzbrücke, Pfaffensteiner Steg und Eisernen Steg sowie über die Protzenweiherbrücke, den Grieser Steg, die Eiserner Brücke und – über die Steinerner Brücke!

S. 12, 2. Abs. Es geht um den Schopperplatz, „dessen Niveau [...] leicht angehoben wird.“ Auf der Bildmontage auf S. 55 ist eine Anhebung nicht erkennbar.

S. 12, 3. Abs. Die Auswirkung einer Rampe von der Höhe mindestens eines Stockwerks bei einer vorgeschriebenen Durchfahrtshöhe von 3,5 m über der Badstraße und einem konstruktiven Aufbau von ca. 2,5 m wird völlig unterschätzt oder wissentlich verharmlost (vgl. BLfD, S. 2).

S. 12. Planskizze. Die Auffahrtsrampen haben eine unterschiedliche Länge. Eine Begründung fehlt.

S. 13. Beim Brückenquerschnitt fehlen die Maßangaben für die Durchfahrtshöhen und die Gesamthöhen auf der Nordseite, bezogen auf das Straßenniveau.

S. 14, 3. Abs. „Berührungspunkte mit denkmalgeschützter Bebauungsstruktur“: Das BLfD (S. 2) stellt hier einen Mangel an präziser denkmalfachlicher Begrifflichkeit fest. Derselbe Vorwurf gilt der Klassifizierung der Baudenkmäler in „wertvolle“ (S. 23), „wichtige“ (S. 75) oder „herausragende“ (S. 28) oder dem Umgang mit dem Begriff „Ensemble“.

Berichtersteller:

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V., Haidplatz 7, 93047 Regensburg
Freunde der Altstadt Regensburg e.V., Zum Theresienhain 3, 93128 Regensburg

BürgerBündnis Regensburg

„Nein zur Ersatzbrücke – für Regensburg“

S. 16. „Ein Bustunnel würde insbesondere zeitliche und technische, und somit auch finanzielle Risiken beinhalten. Insbesondere die mit einem Tunnel verbundenen Investitions- und Betriebskosten stehen in keinem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen einer Ersatztrasse“. Die (richtig verwendete) indirekte Rede wird (fehlerhaft) als Tatsachenfeststellung fortgeführt.

S. 16. Ein Tunnelbau würde „erheblich in Grünflächen, Auenbereiche und Baumbestände eingreifen.“ Das mag stimmen. Bei der Ostrasse wird von den Verfassern des Gutachtens ein derartiger Eingriff nicht befürchtet. Eine derartige Argumentation ist unredlich.

S. 17. Die Ausdrücke „definierter Ort“ und „undefinierter Ort“ bedürfen einer Definition.

S. 17. Der Stadtplan ist um 100 Jahre falsch datiert.

S. 19f. „Der aufkommende Fernhandel bewirkte im frühen Mittelalter ein wirtschaftliches und kulturelles Aufblühen von Regensburg, das sich auch auf die Bedeutung und die Bestimmung des Donauraumes auswirkte. [...] Historische Stiche aus dieser Epoche zeigen ein reges Treiben auf der Donau.“ Die „Stiche“ auf S. 20 stammen nicht aus dem frühen Mittelalter, sondern sind rund 500-700 Jahre später, 1493 und 1644, entstanden. Es werden weder Künstler noch Kunsttechnik benannt noch die Zuverlässigkeit der Ansichten berücksichtigt (kolorierter Holzschnitt von Michael Wolgemut aus der Weltchronik des Hartmann Schedel von 1493; Kupferstich von Matthäus Merian 1644 mit Kopfleiste von Wenzel Hollar).

S. 17-22. Die historischen Stadtpläne und die Ausführungen bringen zum Thema keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn und erst recht keine Entscheidungshilfe zur Brückenproblematik.

S. 26. „Weitere Brücken (Nibelungenbrücke im Osten, Pfaffensteiner Brücke im Westen) [...] liegen aber weit [sic!] außerhalb der Pufferzone des Welterbegebietes“. Das ist falsch, denn die Pfaffensteiner Brücke begrenzt die Pufferzone und die Nibelungenbrücke liegt innerhalb der Pufferzone.

S. 27. „Die Baualterskartierung zeigt, dass vorwiegend entlang des Nordufers der Donau noch historisch bedeutende Bauwerke erhalten sind, die jedoch nahezu ausschließlich in der Zeit nach dem Dreißigjährigen Krieg entstanden sind. Eine mittelalterliche Bausubstanz wird dort daher nicht tangiert“. Das BLfD (S. 2) hält es für falsch, mittelalterliche Originalsubstanz als besonders wertvoll herauszustellen und ein geringeres Schutzinteresse zu vermuten, wenn Denkmäler nahezu ausschließlich aus der Zeit nach dem Dreißigjährigen Krieg entstanden sind.

Besonders auf der Nordseite (Badstraße) ist zu beachten, dass es sich hierbei um die am besten erhaltene barocke Bausubstanz der ganzen Altstadt handelt.

S. 27f. Bei den Baualterskartierungen fehlen jeweils die Legenden

Berichterstatter:

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V., Haidplatz 7, 93047 Regensburg
Freunde der Altstadt Regensburg e.V., Zum Theresienhain 3, 93128 Regenstauf

BürgerBündnis Regensburg

„Nein zur Ersatzbrücke – für Regensburg“

S. 29, 2. Abs. „Nachweis Karte der Entwicklung der mittelalterlichen Stadt, ca. um [sic!] 1600.“ Wenn schon die „Nachweis“-Karte nicht abgedruckt ist, erwartet man zumindest eine Quellenangabe. So aber ist der Nachweis kein Nachweis.

S. 29, untere Karte. Dort, wo der Grieser Spitz in die Welterbezone übergeht, sieht man einen gelben Fleck (ähnlich dem Pufferzonen-Gelb), unter dem das Welterbe-Rot noch durchschimmert. Eine Erklärung fehlt. (Derselbe geheimnisvolle Fleck findet sich auch auf S. 28, auch dort ohne Erklärung.)

S. 35, 1. Abs. Die Abkürzung „DGM“ und der Ausdruck „Blockmodell“ bedürfen der Erläuterung.

S. 35, 2. Abs. „Jedes Sichtfeld wird auf zwei Seiten dargestellt, dokumentiert und analysiert.“ Die Analyse erfolgt allenfalls auf den Seiten 75 und 76 des Gutachtens, jedoch nicht auf den jeweils zwei Seiten der Sichtfeldbilder. Mit der Darstellung ist auch die Dokumentation gegeben - der einfache Sachverhalt wird mit einem unangemessen hohen Anspruch belegt, dem der folgende Abschnitt nicht gerecht wird.

S. 35, 3. Abs. Die Verwendung des Ausdrucks „Metaphern“ für den Inhalt der Bildmontagen wirkt unfreiwillig komisch bis entlarvend.

S. 43. Auf der Bildmontage wird die neue Westtrasse durch den Eisernen Steg verdeckt, der gar nicht mehr da sein dürfte (vgl. S. 39 und 41).

S. 37-57. Die entscheidenden Bildmontagen fehlen.

a) Standorte des Fotografen zwischen WT 03 und WT 05: Blick auf die Brückenrampen-Einmündung von Ost und von West, jeweils von der Straßenmitte aus. Immerhin zeigt WT 05 ein Rampenstück; doch ist es sehr weit weg und zudem in der Höhe erkennbar fehlerhaft.

b) Standort des Fotografen zwischen WT 07 und WT 09: Blick auf die gegenüber liegende Rampe vom Nordufer aus. WT 07 lässt eine leichte Ahnung aufkommen; doch verschwindet die Grausamkeit im wohltätigen Dunkel der Nacht.

S. 60-73. Es gibt nur Brückenanblicke; die Brücken samt Auffahrtsrampen verschwinden zumeist hinter Bäumen, die es nach dem Brückenbau nicht mehr in dieser Weise geben wird. Das worauf es ankommt, wird verschwiegen: die Zerschneidung der Grünflächen und Auenbereiche, die Vernichtung von Baumbeständen. Vernünftige Stadtplanung geht von einer Festlegung und Erhaltung der Grünflächen innerhalb einer Stadt aus und nicht von deren Zerstörung.

Berichterstatter:

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V., Haidplatz 7, 93047 Regensburg
Freunde der Altstadt Regensburg e.V., Zum Theresienhain 3, 93128 Regenstauf

BürgerBündnis Regensburg

„Nein zur Ersatzbrücke – für Regensburg“

S. 75, r. Sp. „Neue bauliche Setzungen in diesen Bereichen der Stadt [gemeint ist das Umfeld der Westtrasse] stehen damit in einem konkreten historischen Kontext.“ Der Sinn des komplizierten Satzes ist wohl: Weil man früher dort immer wieder gebaut hat, darf man jetzt auch bauen, auch wenn es eine Auffahrtsrampe ist. Das ist unhistorisch gedacht und faktisch fragwürdig bis unrichtig.

S. 75, r. Sp. „Erforderliche Eingriffe in die Fundamentbereiche der ehemaligen Stadtmauer sind hingegen von archäologischem Belang und auf dieser Ebene zu bewerten.“ Die archäologische Situation hätte mehr als nur eine kursorische Erwähnung verdient, wie dies die jüngsten Sondagen am Donauufer des Donaumarkts und der Ostnerwacht gezeigt haben.

S. 76, 1. Abs. „[...] ist der Aspekt der Präsenz der Westtrasse im Donaauraum mit der Wirkung des bestehenden Eisernen Steges im Grundsatz vergleichbar.“ Diese, ausschließlich auf den Donaauraum bezogene Argumentation vernachlässigt die „Wirkung“ der Auffahrtsrampen.

S. 76, 2. Abs. „Da der Eiserne Steg [...] für den Radverkehr nicht nutzbar ist [...]“ Natürlich ist der Eiserne Steg für den Radverkehr nutzbar und wird auch häufig genutzt. Die Radfahrer schieben ihr Rad die Rampe hinauf oder hinunter.

S. 76, 3. Abs. „als äußerst situativ einzustufen“, „mit äußerst instabilen Ausformungen“. Der Superlativ-Stil wird der Sache nicht gerecht.

S. 77. In der „Zusammenfassung“ wird im einen Satz betont (l. Sp., 1. Abs.), dass die „Westtrasse [...] durch ihre Nähe zum historischen Zentrum grundsätzlich ein beachtenswertes Einfluss- und Beeinträchtigungspotential gegenüber den zentralen Bestimmungsfaktoren des Weltkulturerbes“ besitze. In einem nachfolgenden Absatz (r. Sp., 2. Abs.) heißt es dagegen, dass die Westtrasse „in der dargelegten Form keine massiven Störungen des Stadtbildes oder der Wirkung des Altstadtensembles entfalten und dadurch keine unverträglichen Beeinträchtigungen des außergewöhnlichen Werts des Guts verursachen“.

Wie sind diese beiden völlig konträren Aussagen auf derselben Seite zu erklären? Wo ist die notwendige Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der beiden Trassen und des Tunnels?

S. 77, l. Sp. 2. Abs. Die Aussage, „dass der südliche Anschlussbereich der Trassenlage West im Mittelalter ein robuster Verkehrs- und Wirtschaftsraum war“, ist fragwürdig, weil inhaltlich zu kurz gefasst. Der Hafen und die Märkte lagen weiter östlich zwischen Weißgerbergraben und Fischmarkt; die Verkehrshauptachse nach Westen zum Prebrunntor verlief nicht in der Holzländerstraße, sondern in den parallelen Straßenzügen Lederergasse und Wollwirker-gasse/Weitoldstraße und kam spätestens mit dem Ende des Dreißigjährigen Krieges zum Erliegen. Die Westnerwacht und damit auch das Donauufer waren seitdem von der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt weitgehend ausgeschlossen.

Berichtersteller:

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V., Haidplatz 7, 93047 Regensburg
Freunde der Altstadt Regensburg e.V., Zum Theresienhain 3, 93128 Regenstauf

BürgerBündnis Regensburg

„Nein zur Ersatzbrücke – für Regensburg“

S. 78. Das Literaturverzeichnis zeigt, dass die wichtigste Literatur zur Stadtentwicklung kaum herangezogen wurde. So fehlen die Baualterspläne für die Westnerwacht und die Wöhrde und die Denkmaltopographie der Stadt Regensburg. Die Arbeit von Anke Borgmeyer über die Regensburger Stadterweiterung 1860-1914 hat dagegen mit dem untersuchten Bereich der Altstadt überhaupt nichts zu tun.

Auf die Auflistung und Bewertung der zahlreich vorhandenen formalsprachlichen Fehler und Nachlässigkeiten haben wir verzichtet.

Damit kein Missverständnis aufkommt: Jedes Monitum mag für sich als entschuldbare Nachlässigkeit toleriert werden. Was allerdings erschreckt, ist die Summe an Fehlern, Widersprüchen, Unklarheiten und inhaltlichen Lücken.

Berichterstatter:

Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger e.V., Haidplatz 7, 93047 Regensburg
Freunde der Altstadt Regensburg e.V., Zum Theresienhain 3, 93128 Regensburg