Von der Römerstraße zum Shared Space Altes und Neues vom Straßenverkehr

Dr. Klaus Wörle woerle@adfc-regensburg.de

Uni-Rad-Tag 17. Juni 2014, überarbeitet 2023



Die Römer in Regensburg

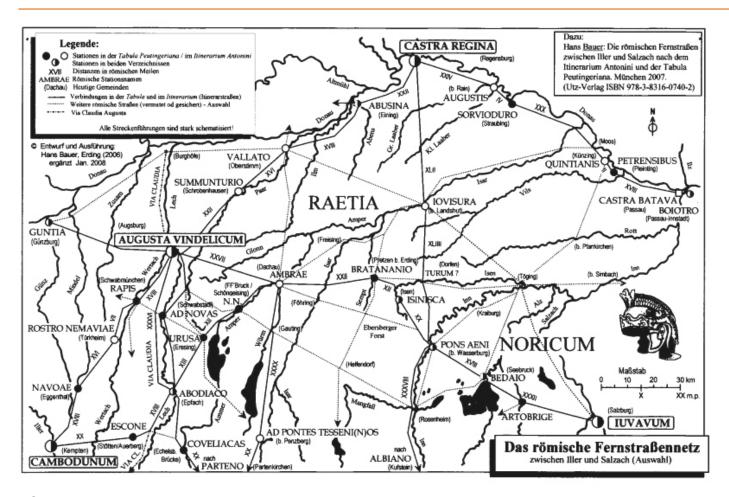
Kohorten-, später Legionslager zur Sicherung der Nordgrenze (1. bis 5. Jahrhundert)

Planmäßige Anlage von Verkehrswegen:

- Innerhalb der Lager und Siedlungen
- Überregional für den Verkehr mit anderen Orten
- → Erste Belege für "Verkehrsplanung" in der Region



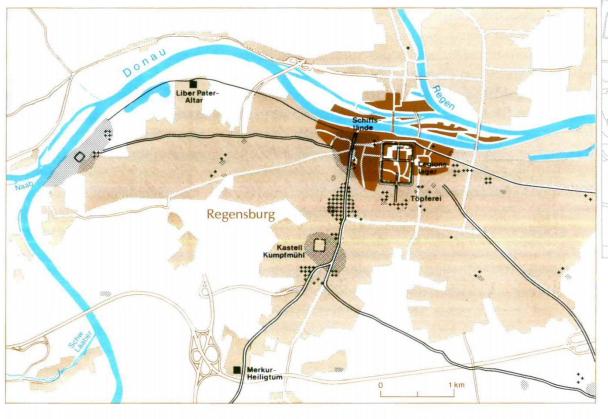
Straßensystem in Raetia und Noricum

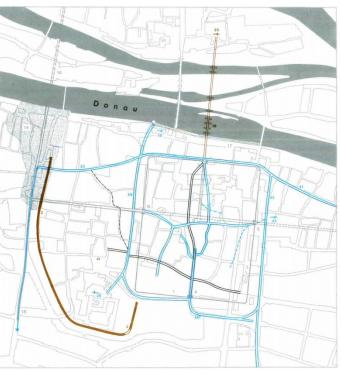


Quelle: www.hans-bauer-erding.de (Mai 2014)



Castra Regina





Quelle: Werner Gauer 1981





Castra Regina: Via Principalis



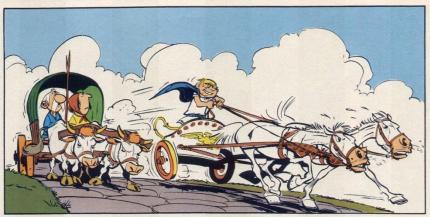
Neupfarrplatz:

Markierung der Via und Porta Principalis Sinistra durch weiße Steinbänder im Bodenbelag



Exkurs: Verkehrssituation in der Antike







Quelle: Uderzo, Goscinny 1961/1968

Siehe auch Satiren des Juvenal (3, 232-267)



Exkurs: Verkehrsberuhigung im römischen Reich



Quelle: Uderzo, Goscinny 1972/1974

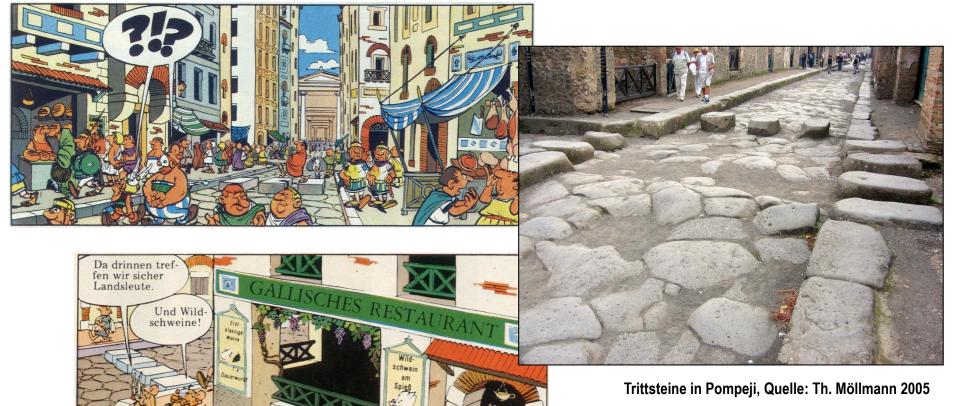
Lex Iulia Municipalis (45 v. Chr.):

Quae viae in urbe Roma sunt erunt intra ea loca, ubi continenti haitabitur ... primas plostrum interdiu post solem ortum, neve ante horam X dii* ducito agito, nisi quod aedium sacrarum deorum inmortalium causa* aedificandarum operisve publice faciumdi* causa advehi* portari oportebit, aut quod ex urbe exve iis* locis* earum rerum, quae publice demoliendae locatae erunt, publice exportari* oportebit, et quarum rerum causa* plostra h. l. certis* hominibus certis* de causis* agere ducere licebit.

Sinngemäß: Von Sonnenaufgang bis zur 10. (Tages-)Stunde sind Fuhrwerke im Stadtgebiet verboten. (+ Ausnahmen)



Exkurs: Verkehrsberuhigung im römischen Reich



Quelle: Uderzo, Goscinny 1961/1968



Exkurs: Traditionelle Spurweiten

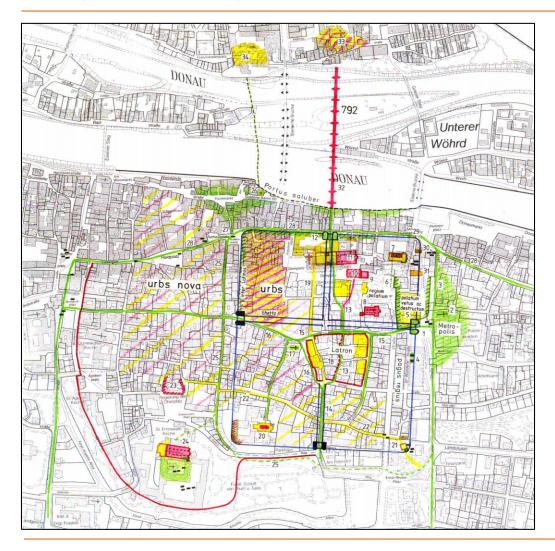


- Spurweite antiker Fuhrwerke häufig 1,4 bis 1,5 Meter
 - (guter Kompromiss zwischen Handhabbarkeit, Manövrierfähigkeit und Fahrstabilität)
- bis in die Neuzeit als Spurweite für Kutschen und Wagen gebräuchlich
- Normalspur bei Eisenbahnen: 1,435 Meter
- Pkw-Spurweiten zwischen 1,4 und 1,5 Meter

Spurrinnen und Trittsteine in Pompeji, Quelle: S. Ochsenkühn 2013



Regensburg im Frühmittelalter

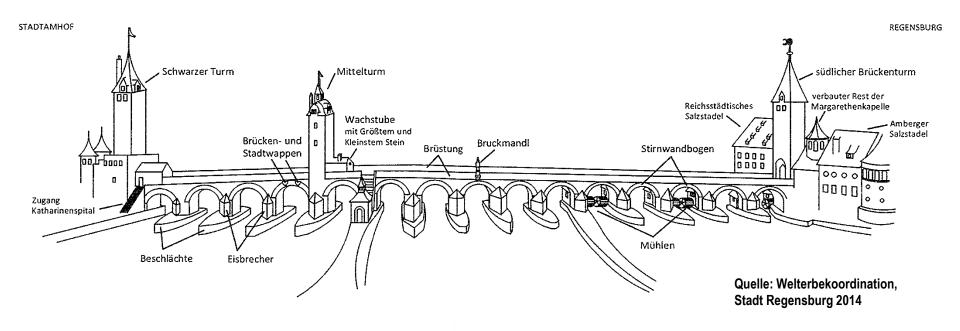


Seit 792 Schiffsbrücke über die Donau (Karl der Große), nur eingeschränkt nutzbar wegen Überschwemmungen und Eisstößen

Quelle: Werner Gauer 1981



Steinerne Brücke (1135 bis 1146)



- Länge: 336 m, Breite: ca. 7,5 m, 16 Bögen (15 sichtbar), 3 Türme (1 erhalten)
- Erstes großes Steinbauwerk der Verkehrsinfrastruktur seit der Römerzeit
- Für Jahrhunderte einziger fester Donauübergang im weiteren Umfeld



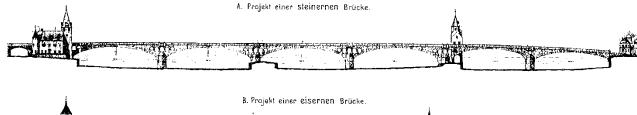
Steinerne Brücke als Verkehrshindernis

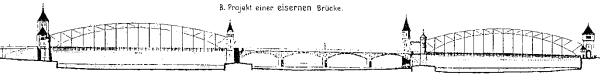




- Straßenbahn
- Kfz-Verkehr
- Schifffahrt

 Anfang 20. Jh. Abriss und moderner Neubau geplant, alternativ massive Verbreiterung





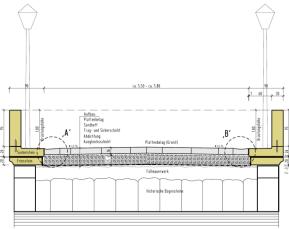
Quelle: Heigl, Murr 1996



Steinerne Brücke

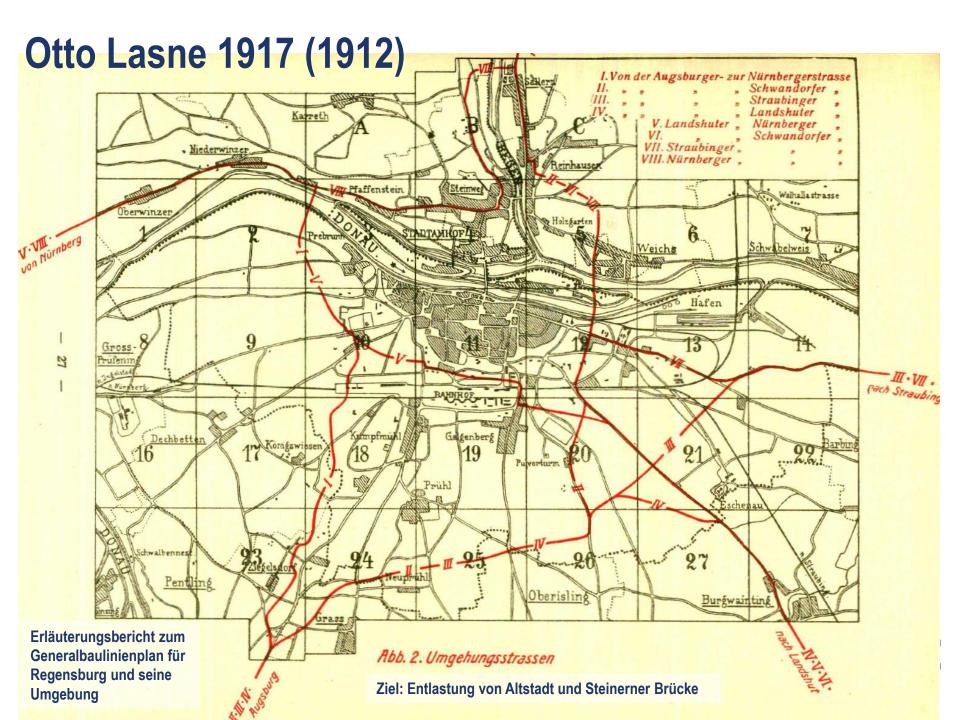


- Wichtigster Donauübergang für Fußgänger und Radfahrer
- 2010 bis 2018 Sanierung auf Grundlage von Plänen aus dem 19. Jh.

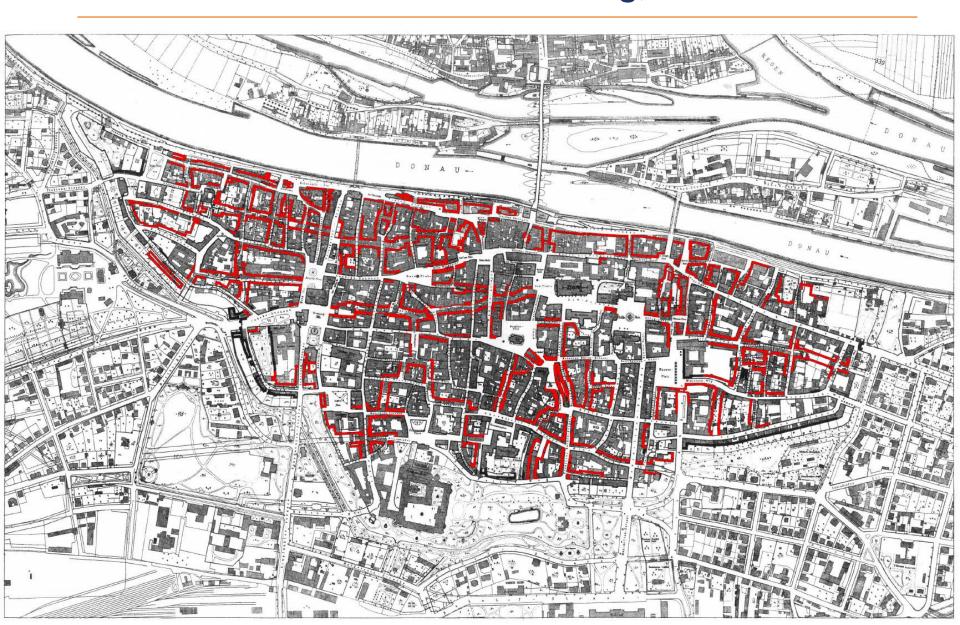


Quelle: Stadt Regensburg 2011

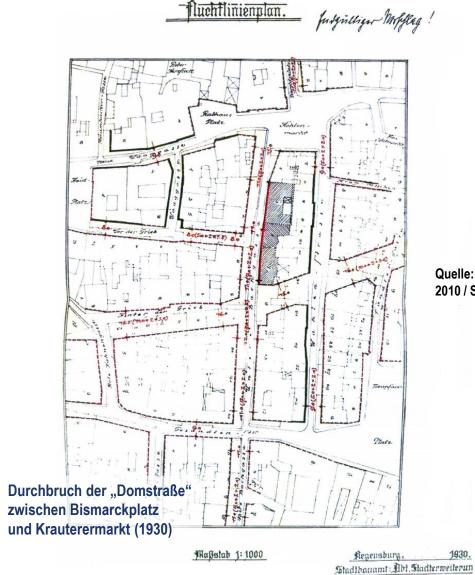




Otto Lasne: Straßenverbreiterung, Durchbrüche



Planungen des Stadtbauamts

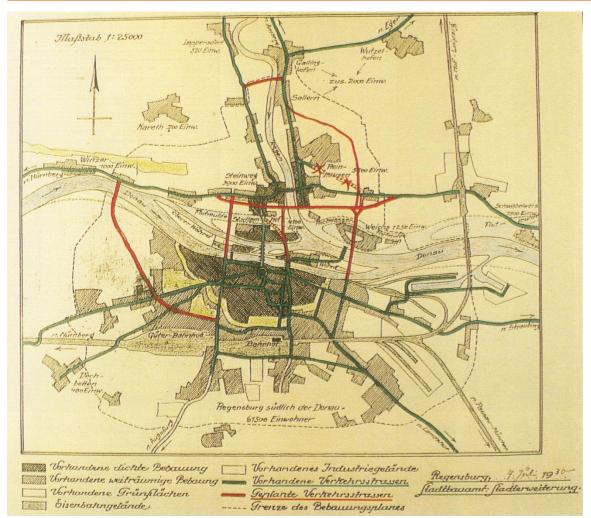


Aufweitung Weiße-Lilien-Straße (1948)

Quelle: W. Schöller 2010 / Stadtarchiv



Planungen des Stadtbauamts 1930



Quelle: P. Morsbach 2004 / Stadtarchiv



Verkehrsplanung = Planung für Autoverkehr

Reglementierung des Verkehrs forträumt. Die Förderung des Kraftfahrzeugs ist das vom Reichskanzler und Führer gewiesene Ziel, dem auch diese Ordnung dienen soll. Sie will dem technischen Fortschritt dadurch die Wege ebnen,

Ist eine Straße für einzelne Arten des Verkehrs erkennbar bestimmt (Fußweg, Radfahrweg, Reitweg), so ist dieser Verkehr auf den ihm zugewiesenen Straßenteil beschränkt, der übrige Verkehr hiervon ausgeschlossen.

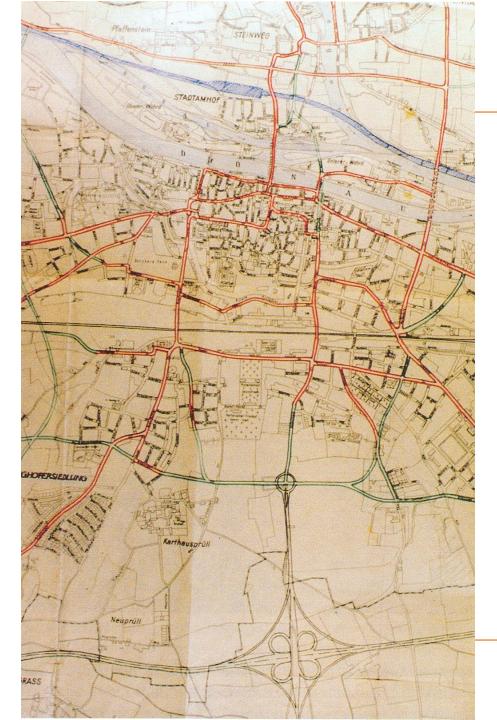
Aus der Präambel der Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934,

mit der die Radwegebenutzungspflicht in § 25 eingeführt wurde.

"Wenn man nach Belegen sucht, wie die Propaganda der Nazis auch nach dem Krieg noch gewirkt hat, muss man sich mit der Verkehrspolitik beschäftigen." Carsten Otte 2009 (Goodbye Auto)

- Ende 19. / Anfang 20. Jahrhundert: Anlage von Radwegen mit glatten Oberflächen wegen des schlechten, für Radfahrer ungeeigneten Straßenzustands.
- Seit 1920er Jahre: Anlage von Radwegen, um Radfahrer zugunsten des ungehinderten Autoverkehrs von der Fahrbahn zu verbannen.





Schipper-Kerler-Plan

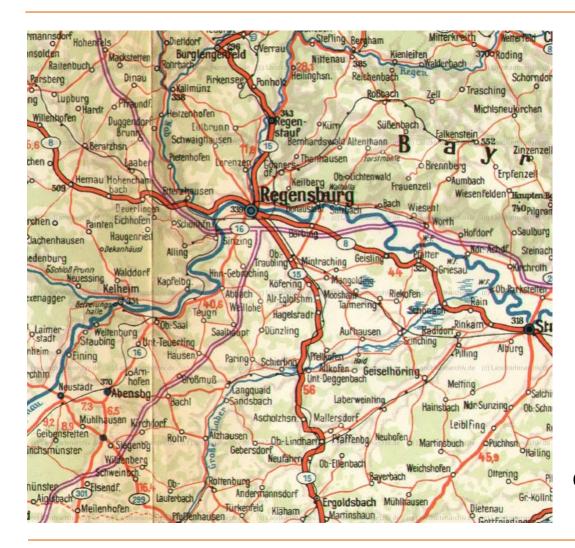
1938

Autobahnkreuz im Süden Weiterführung der AB aus München als Schnellstraße durch die Altstadt nach Norden

Quelle: P. Morsbach 2003 / Stadtarchiv



Continental Atlas für Kraftfahrer 1938

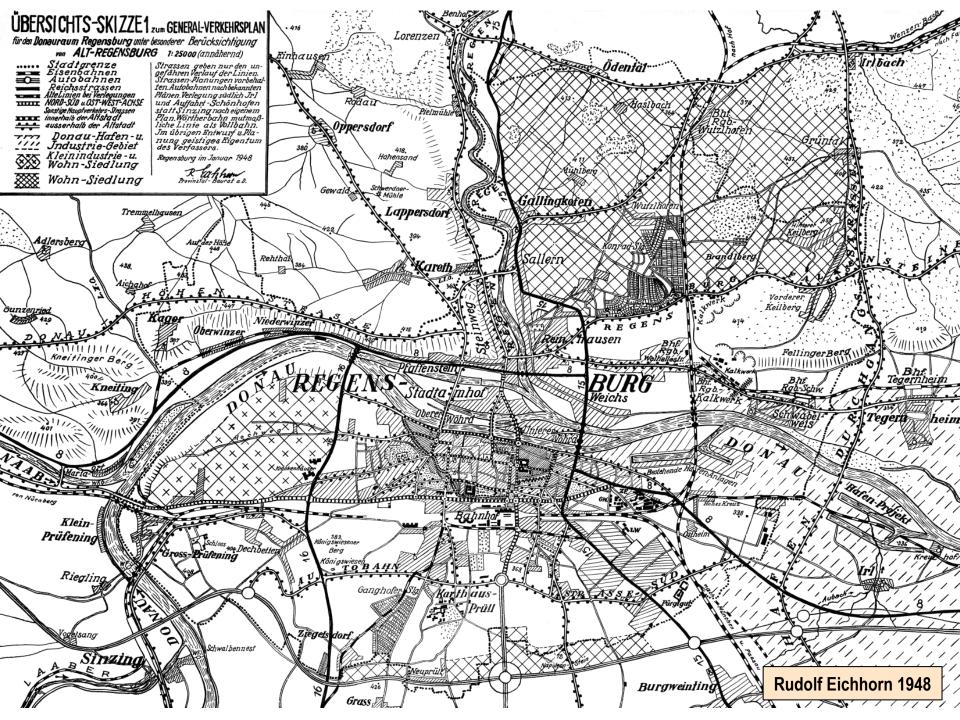


Quelle: www.landkartenarchiv.de

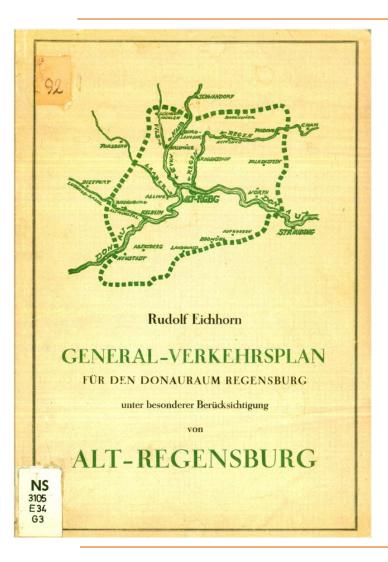


Reste des AB-Baus in den 30er Jahren





Rudolf Eichhorn 1948



"Verkehrs-Aufschließung" der Stadt:

- Straßendurchbrüche in der Altstadt
- Zusätzliche Donauquerungen
- Donau-Ufer-Straße und Nord-Süd-Verbindung (AB-Kreuz – Regental) durch die Altstadt
- Zahlreiche Anschlüsse an überregionales Straßennetz

"Bei der städtischen Verkehrsplanung dieser Zeit spielt der Götze Automobil eine alles beherrschende Rolle ... Eichhorn ist ein Paradebeispiel dafür, welche Rolle die Menschen in diesen Überlegungen spielen: nämlich gar keine." Dr. Peter Morsbach



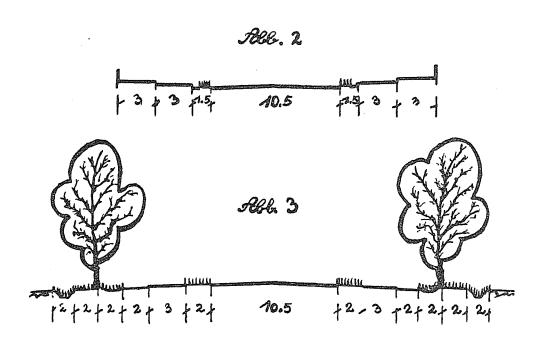
Rudolf Eichhorn zu Fahrradabstellanlagen 1948 ...

"Wenn die Hauptverkehrs-Straßen Radwege erhalten sollen und müssen, dann ist die entsprechende Einrichtung von Fahrradständen für den Radfahrer ebenso eine Notwendigkeit, wie für den Kraftwagen-Verkehr die Bereitstellung von Parkplätzen. …

Die heutigen Einrichtungen können jedenfalls nur als Notbehelf angesehen werden."



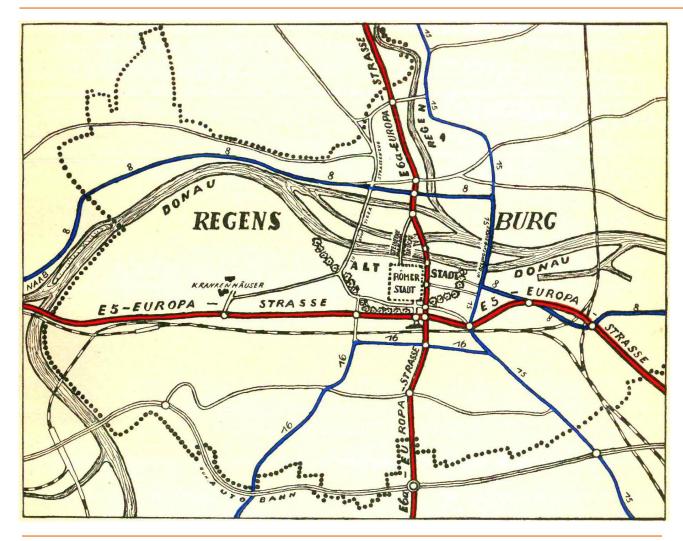
Rudolf Eichhorn 1956: Straßenquerschnitte



- Beidseitige Sonderwege
- Radwegbreite: 3 Meter (auch für Mopeds u.a. Kleinkrafträder!)
- Gehwegbreite:
 - 3 Meter innerorts
 - 2 Meter außerorts
- Ziel: langsamen Verkehr von der Fahrbahn fernhalten

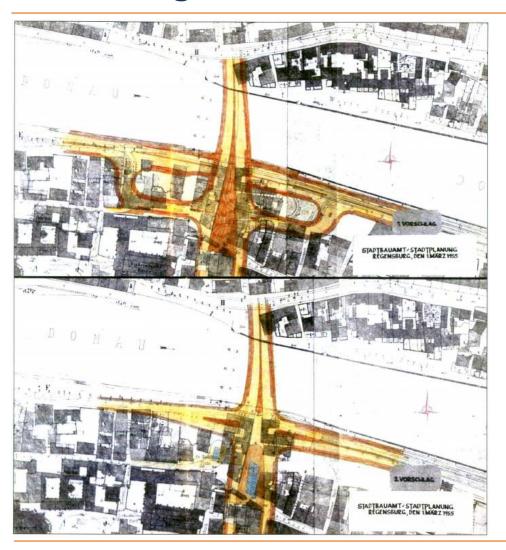


Rudolf Eichhorn 1956: Europastraßen





Kreuzung "Eiserne Brücke" 1955



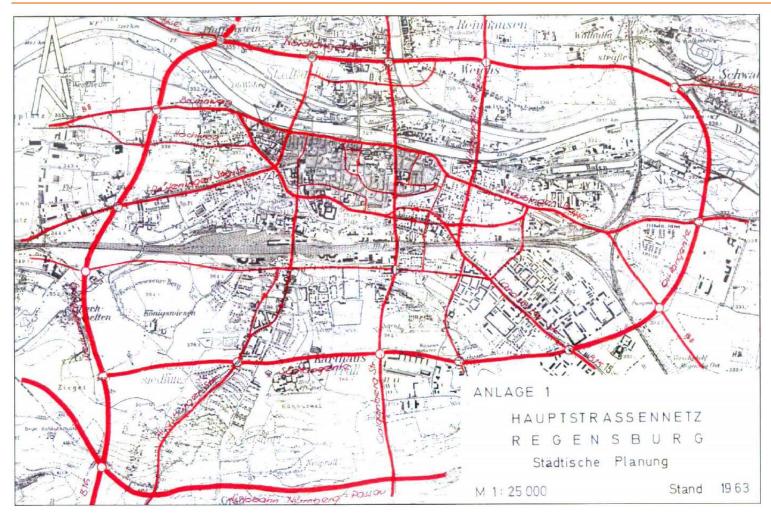
Vorschläge des Stadtbauamts zur Gestaltung der Kreuzung der zwei vierspurigen Straßen:

- Führung der Donauuferstraße unter der Brücke
- Niveaugleiche Kreuzung

Quelle: W. Schöller 2010 / Stadtarchiv



Städtische Planung Straßennetz 1963





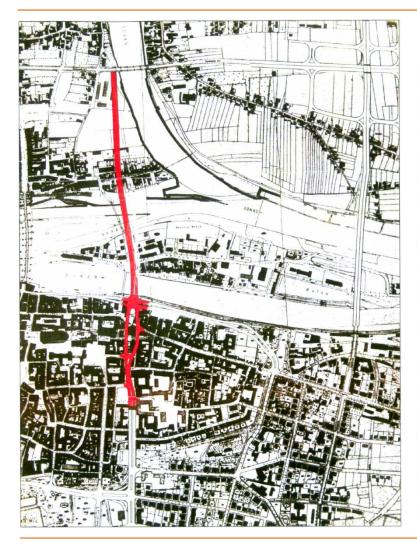
Plan zur Verkehrserschließung Altstadt 1962



Quelle: E. König



"Bayerwaldtrasse" ins Regental



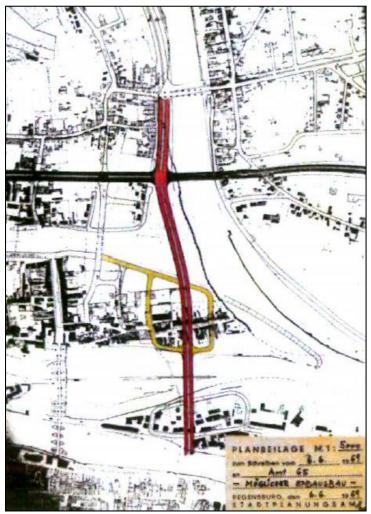


Planung für einen bis zu siebenspurigen Knoten auf zwei Ebenen am südlichen Brückenkopf (1965)

Quelle: W. Schöller 2010 / Stadtarchiv



"Bayerwaldtrasse" ins Regental





Planungen zum Anschluss von Stadtamhof (1969) und zur Gestaltung des Verkehrsknotens am südlichen Brückenkopf: Querschnitte z.T. siebenspurig über zwei Ebenen mit "integrierten" Parkhäusern (1971)

Quelle: W. Schöller 2010 / Stadtarchiv



"Bayerwaldtrasse" ins Regental



Beilage der Mittelbayerischen Zeitung zur Entscheidung des städtebaulichen Wettbewerbs "Donauuferzone Regensburg", 1972

Quelle: Mittelbayerischen Zeitung; Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat, Werkbericht 2017



Spuren der Bayerwaldtrasse



Ursprüngliche dichte Bebauung (1906) und Abbrüche bis 2004

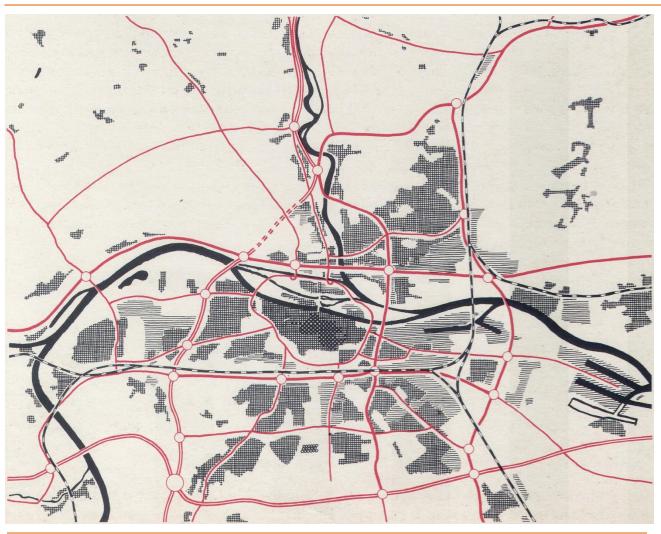
Quelle: Eisner, Schießl 2004





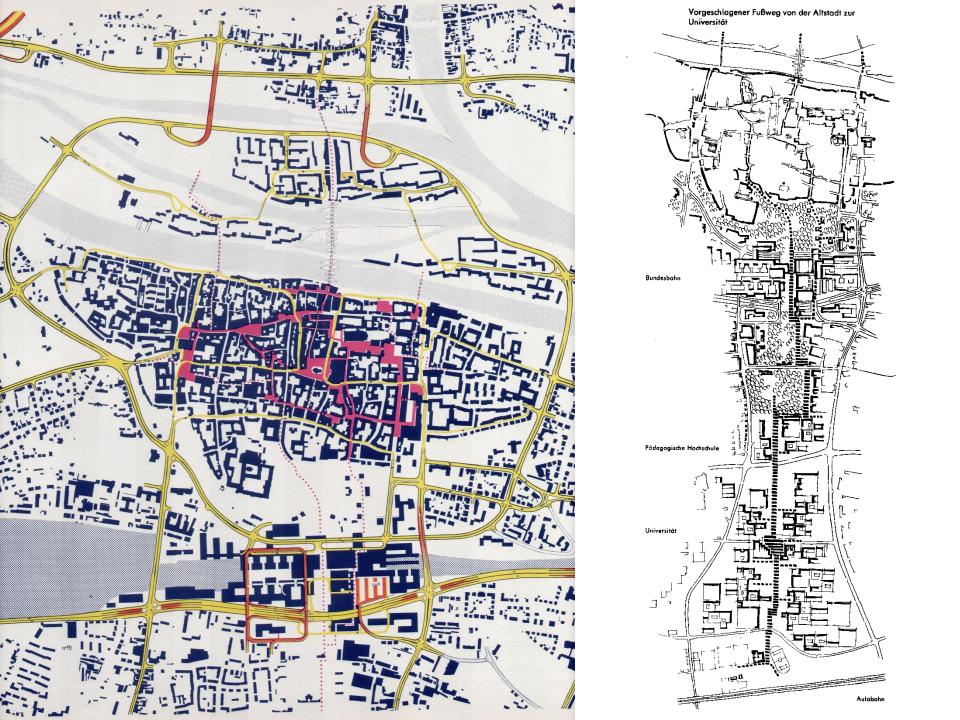


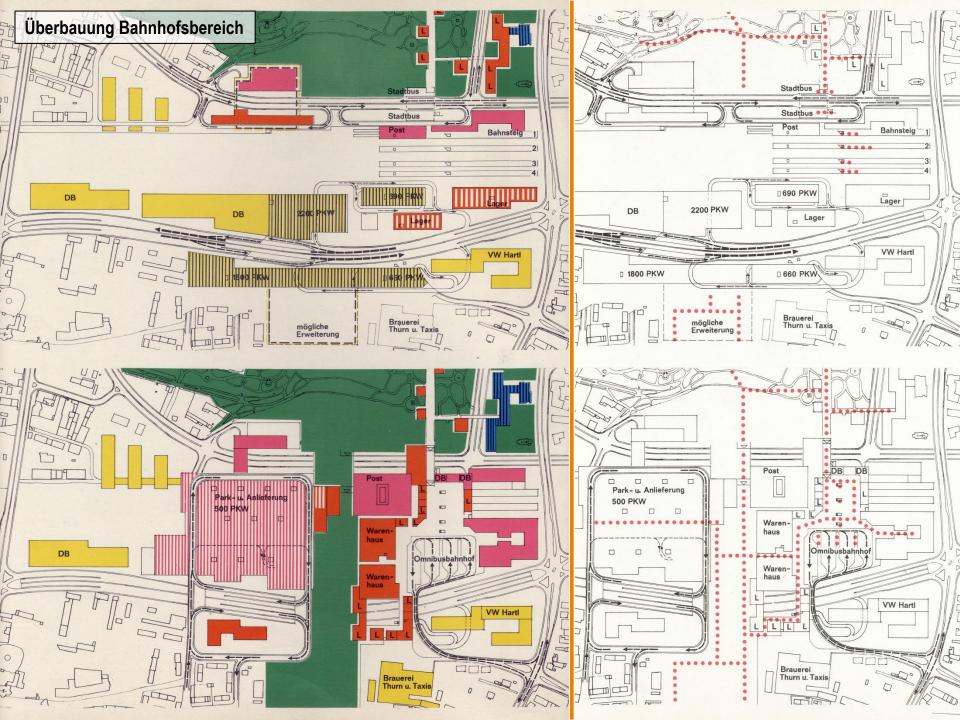
Vorschlag städtebauliches Seminar 1967



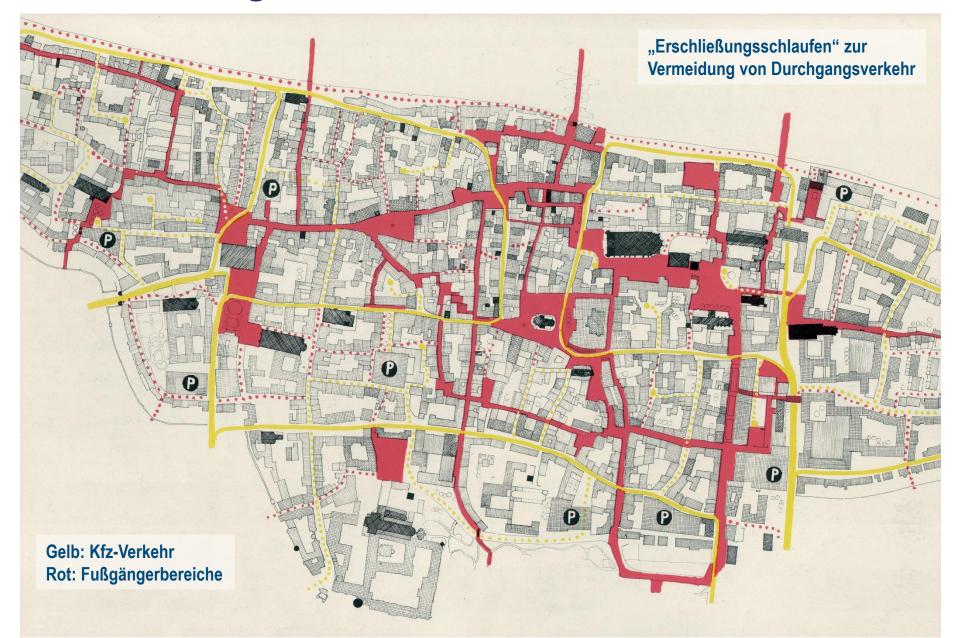
Regensburg:
Zur Erneuerung einer
alten Stadt,
Städtebauliches Seminar
der Stiftung Regensburg
des Kulturkreises im
Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.



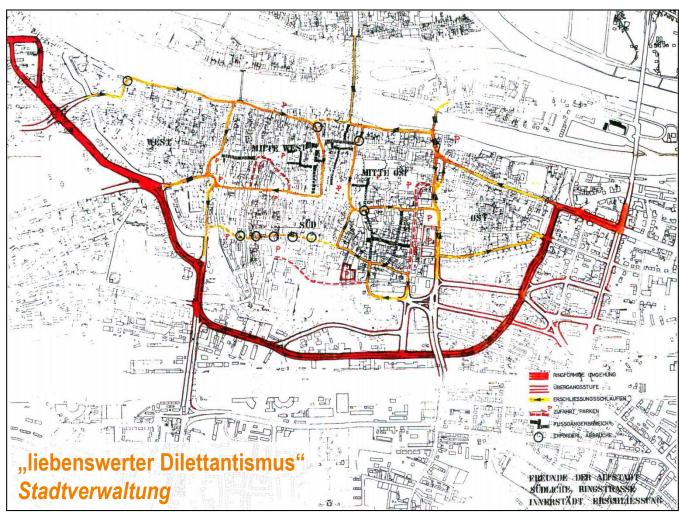




Vorschlag städtebauliches Seminar 1967



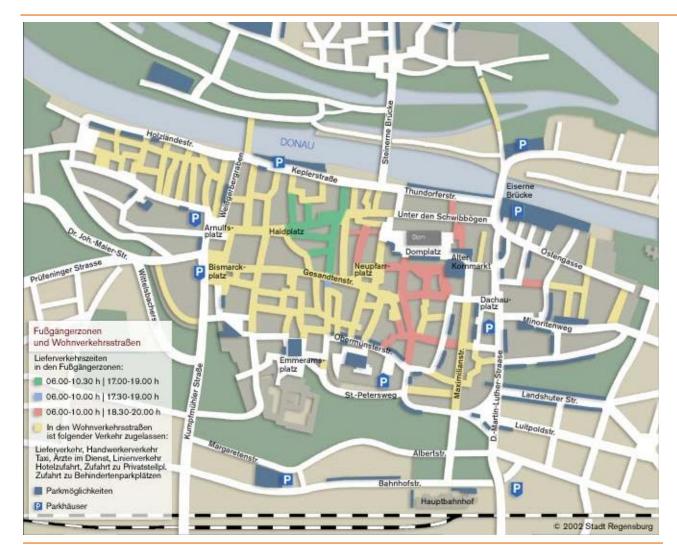
Vorschlag Altstadtfreunde 1968



Quelle: E. König 2011 / Stadtarchiv



Situation in der Altstadt nach 2000





Wohnverkehrsstraßen

- 1981 Konzept des Stadtplanungsamts
 - Schrittweise Umsetzung, immer noch nicht abgeschlossen!
- Verkehrsrechtlich:
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240)
 - Motorisierter Verkehr bestimmter Zwecke zugelassen
- Gestaltung:
 - Im Idealfall niveaugleiche Verkehrsfläche für alle Verkehrsteilnehmer: gegenseitige Rücksichtnahme!
 - Soweit nötig: sparsamer Einsatz von Gestaltungsund Gliederungselementen für verkehrliche Zwecke
 - Hohe Aufenthaltsqualität





Wohnverkehrsstraßen

Frühform von Shared Space, Begegnungszone oder ähnlichen Konzepten



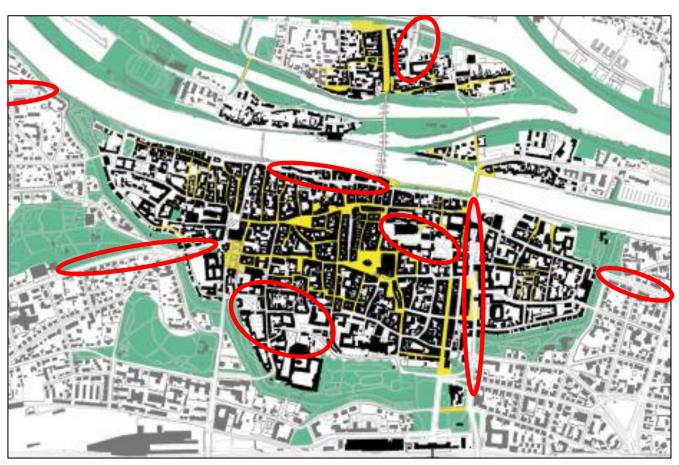








Neu gestaltete Flächen in der Altstadt



... und weiterer Handlungsbedarf:

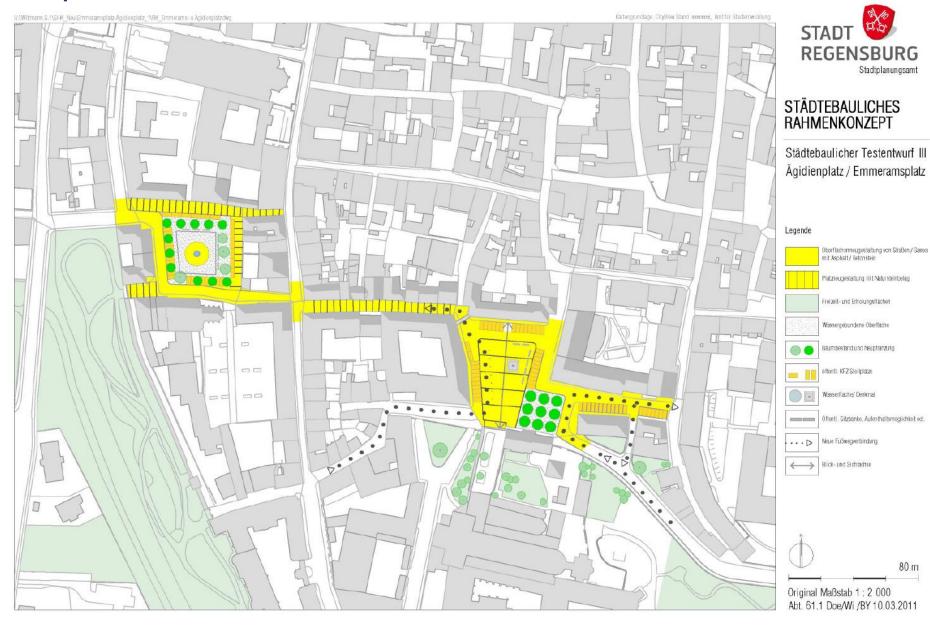
- Aufwertung des öffentl. Raums
- Rückbau von Verkehrsflächen
- Begrünung
- Städtebauliches Rahmenkonzept Innenstadt 2025

Quelle: Stadt Regensburg















Weitere Informationen: verkehr.adfc-regensburg.de

© Karl-Heinz Raach

