



vertreten durch den 1. Vorstand  
Bernd Rohloff  
Wöhrdstraße 53,  
93059 Regensburg  
T +49 941.593080, F +49 941.5930833  
architekturkreis@eckl-architektur.com  
www.architekturkreis.de

Architekturkreis Regensburg e. V. Wöhrdstraße 53 93059 Regensburg

Stadt Regensburg  
Frau Bgm. Maltz-Schwarzfischer  
Damen und Herren des Stadtrats  
Frau Schimpfermann  
Herr Bächer

15.12.2020

### **Erneuerung des Grieser Stegs - alternatives Planungsverfahren Anmerkungen zur Planungsaufgabe**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer,  
sehr geehrte Mitglieder des Stadtrats,  
sehr geehrte Fr. Schimpfermann  
sehr geehrter Herr Bächer,

sicherlich ist die Aufwertung des Grieser Stegs im Rahmen der Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes eine sinnvolle - und auch eines klassischen Planungswettbewerbs würdige Zielsetzung. Zudem ist – wie in der Beschreibung der Planungsaufgabe auch ausgeführt- die Integration in die bestehende Situation aus vielerlei Aspekten heraus von zentraler Bedeutung.

Der Architekturkreis Regensburg erlaubt sich daher zu der vorliegenden Beschreibung der Planungsaufgabe folgende Anmerkungen:

#### **1. Verbreiterung des Grieser Stegs von ca. 3,80m lichte Breite auf 6,50m lichte Breite**

Die Vorgabe einer lichten Breite von 6,50m (Nebenbemerkung: dies entspricht der Breite eines Straßenquerschnitts für LKW/LKW Begegnungsverkehr!) ist sowohl in Bezug auf die städtebauliche Situation und den sensiblen Naturraum als auch die vorgegebene Nutzung als Rad- und Fußgängersteg mit seltener Befahrung durch Rettungsfahrzeuge im Katastrophenfall sowie für Reinigung, Winterdienst, Brückenunterhalt und Bauwerksprüfung deutlich überzogen. Eine Befahrung wäre auch bei einer Breite von 4,00 m bereits problemlos möglich.

Die Weiterführung des übergeordneten Radverkehrs auf den zukünftigen Holzgartensteg wird ebenfalls „nur“ auf eine Breite von 4,00m ausgebaut. Wenn bereits jetzt von einer angeblich



unzumutbaren Enge auf dem Grieser Steg bei Veranstaltungen gesprochen wird, dürfte bei Fortführung dieser Argumentation die Führung des zukünftig verstärkten Radverkehrs über den neuen Holzgartensteg (der mit einer Breite von 5,00m projektiert ist) und den neuen Grieser Steg auch bei einer Breite von 6,50 m zu einer extremen Verschärfung der Situation führen. An dieser Stelle sei der Hinweis erlaubt, dass der Architekturkreis bereits in seiner Stellungnahme zu den Varianten der Trassierung des neuen Holzgartenstegs dringend zu einer Fortführung des neuen Holzgartenstegs nach Süden mit Anschluss an die sowieso grundlegend neu zu ordnende Wöhrdstraße geraten hatte.

## **2. Hochwasserfreie Höhenlage des neuen Grieser Stegs**

Die Anhebung des neuen Stegs über das HW 100 + Freibord führt an beiden Anschlusspunkten zu großen Problemen, die -wenn überhaupt- nur mit erheblichem baulichen Aufwand und massiven Eingriffen in die bestehende Situation gelöst werden können. Im Süden sind bei einer Anhebung von ca. 1,00m bzw. 1,65m ggü. dem Bestand die erforderlichen Anschlüsse an bestehende Einfahrten und Bauwerke nicht in einer der Situation angemessenen Weise zu bewältigen. Im Norden würde sich der Anschlusspunkt ggü. dem Bestand ebenfalls um ca. 1,00m bzw. 1,60m erhöhen. Damit ist eine gestalterische und funktional angemessene und sensible Integration in den Vegetationsbestand und das Wegenetz nicht möglich! Die Anlage von Rampen und massive Eingriffe in den Baumbestand sind hier unvermeidlich.

Bisher findet sich in der Aufgabenbeschreibung lediglich der Hinweis, „dass durch das Brückenbauwerk kein schädlicher Aufstau im Hochwasserabfluss erzeugt wird bzw. der Hochwasserabfluss nicht negativ beeinflusst wird.“

Der Architekturkreis bittet daher um Abwägung und Prüfung, ob eine Konzeption ähnlich dem beiliegenden Beispiel aus Eichstätt möglich ist:

Hochwasserfreier Steg bis ca. HW 50 (dies wäre mit einer geringfügigen Erhöhung der OK Steg um 40-50cm ggü. dem Bestand möglich)

strömungsoptimierter Querschnitt

im Falle eines HW 100 demontierbares oder klappbares Geländer (wäre nur im nördlichen Brückenabschnitt notwendig, da über den Brandner-Schuss auch bei Überströmung des Beschlächts kaum mit Treibgut zu rechnen ist)

Eine solche Konzeption wäre im Vorfeld sicherlich auch mit dem Wasserwirtschaftsamt zu diskutieren. Aus den vergangenen Jahrzehnten sollten Erfahrungswerte vorliegen, inwieweit und wie oft die jetzige Brücke (die sicherlich nicht als strömungsgünstig gelten kann) bisher zu problematischen Situationen (Verklausungen, etc.) geführt hat.

Sollte die gewünschte Befahrbarkeit mit Achslasten von 10to eine solche, der Integration in den Bestand angemessene, Konstruktion verhindern, bitten wir um Abwägung, ob diese – aktuell nicht gegebene- Befahrbarkeit wirklich unbedingt erforderlich ist.



Nach unserer Einschätzung widerspricht die angestrebte „Optimierung“ des neuen Steges in Bezug auf alle Eventualitäten und funktionalen Wünsche einer notwendigen behutsamen Einbindung des Stegs in den Bestand. Eine Abwägung dieses Konflikts durch die Teilnehmer am Vergabeverfahren muss deshalb scheitern, da es den Teilnehmern bei der jetzigen Aufgabenbeschreibung auferlegt wird, ebendiese Optimierung zu gewährleisten.

Zum jetzigen Stand ist ein Vergabeverfahren mit Teilnahmewettbewerb statt des ursprünglich geplanten Wettbewerbs vorgesehen. Dieses Verfahren bietet nur einen unbefriedigenden Ersatz für einen in diesem Fall sicherlich gerechtfertigten Planungswettbewerb nach RPW (i.d.R. geringere Anzahl von Lösungsvarianten, keine externe Fachjury, etc.). Um der Komplexität der Aufgabenstellung gerecht zu werden, sollten auch im jetzt gewählten Verfahren Teams aus Tragwerksplanern, Architekten und Landschaftsarchitekten zwingend vorgeschrieben werden. Konsequenterweise sollte dann auch ein entsprechend besetztes Fachgremium die Arbeiten nach den unterschiedlichen Aspekten prüfen und bewerten.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Architekturkreis Regensburg  
Bernd Rohloff, 1. Vorstand