

Sanierung der Steinernen Brücke in Regensburg ist abgeschlossen

# Quader für Quader untersucht



Regensburgs Wahrzeichen, die Steinernen Brücke.

FOTOS BILDDOKUMENTATIONSSTELLE, STADT REGENSBURG

Die Geschichte der Steinernen Brücke in Regensburg beginnt nach Überlieferungen im Sommer 1135. Tatsächlich soll aber schon zu Römerzeiten eine Furt und später eine einfache Holzbrücke an der Stelle gewesen sein. Da das Holz aber anfällig war (Stichwort: Hochwasser), wurde in einem trockenen Sommer im Jahr 1135 mit dem Bau der Brücke begonnen. Das Bauzeitende wird mit 1146 angegeben. Die Brücke ist 336 Meter lang und hat insgesamt 16 Bögen, wobei nur 15 Bögen sichtbar sind. Für Jahrhunderte ist die Steinernen Brücke die einzige Möglichkeit, die Donau zwischen Ulm und Wien zu queren. Im Jahr 2006 wurde die Regensburger Altstadt einschließlich der Steinernen Brücke zum Welterbe der UNESCO erklärt.

Als nun am 9. Juni 2018 die Steinernen Brücke wieder „eröffnet“ wurde, konnte man sich gar nicht vorstellen, wie viele Untersuchungen und Diskussionen stattgefunden hatten. Dies wurde ansatzweise deutlich in dem von der Stadt Regensburg jüngst herausgegebenen Buch *Die Steinernen Brücke – 2010 bis 2018, Denkmalgerechte Sanierung des Regensburger Wahrzeichens*.

Die Untersuchungen begannen im Jahr 1985 beziehungsweise 1987; damals fragte die Stadt Regensburg beim Büro Ritter Natursteinberatung und -begutachtung GmbH an, ob es sinnvoll sei, die Salzgehalte untersuchen zu lassen mit einer Möglichkeit der Festigung.



Radler und Fußgänger unterwegs auf der sanierten Brücke.

## Kernbohrungen zur Erkundung der Steintiefe

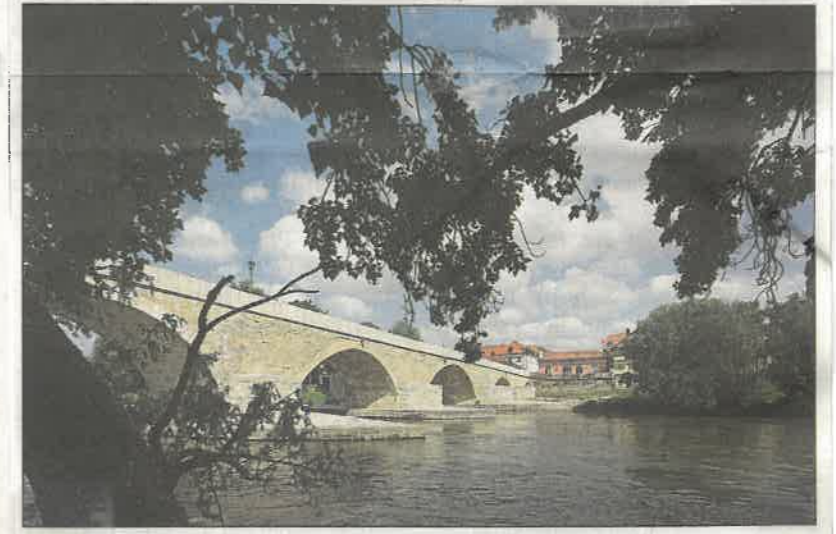
Von 1992 bis 1995 wurden alle Ansichten und Untersichten händisch vom Architekturbüro Ebeling und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) aufgenommen, die so präzise waren, dass selbst spätere Digitalisierungen nicht „mithalten“ konnten. Parallel hierzu fanden ab 1991, ab 1994 verstärkt, Jour fixe unter ständiger Beteiligung vom BLfD statt, mit dem Ziel, einen „Roten Faden“ für die anstehende Sanierung zu finden und ihn auch später praktisch umsetzbar zu machen.

1996 stellte das BLfD einen Förderantrag bei der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU), der positiv beschieden wurde. Das DBU-Projekt hatte zum Ziel, eine Bogenuntersicht musterhaft zu sanieren. Die Stadt Regensburg und das BLfD entschieden sich für einen Bogen aus der ältesten Bauzeit.

Erprobt wurden Kernbohrungen zur Erkundung der Steintiefe, steintechnische Untersuchungen (Mörtelplomben, Fugen, Steinbeschaffenheit), Laboruntersuchungen (Steinkennwerte, Petrographie, Feuchte-/Salzgehalt, Überprüfung Festigung, Überprüfung Entsalzung) und Tragverhalten (Konstruktion, Geometrie, Busverkehr), alles mit dem Ziel, Kostensicherheit so gut es geht zu erlangen und zu wissen, wie es geht. Schlussendlich waren an den

Mustersanierungen der Bögen XIV in den Jahren 2002, 2003, 2005 und Bogen IX im Jahr 2004 alle Erkenntnisse für die Untersichten gewonnen, die für die spätere Sanierung der Bögen zu beachten waren.

Das BLfD hat dies in weiser Voraussage schon 2003 kundgetan: „Für die Instandsetzung der gesamten Brücke ist aus fachlicher Sicht daher das Ergebnis der Arbeiten an Bogen XIV zur Grundlage zu machen. Dies gilt für das Konzept an sich wie auch daraus resultierend für die Ausschreibung der Arbeiten“, heißt es im eingangs erwähnten Buch über die Steinernen Brücke. Dieser positive Bescheid war das Ergebnis eines ständigen Miteinanders zwischen der Stadt, dem BLfD und den damals Beteiligten unter Berücksichtigung der Praktikabilität.



Am 9. Juni 2018 wurde die Brücke wieder eröffnet.

Im Jahr 2005 erfolgte der Abschlussbericht des DBU-Projekts. Gerade die 15-jährige Zusammenarbeit mit den Vorbereitungen/Durchführungen und Nachbereitungen mit 18 unterschiedlichen Personen beim Denkmalamt und weiteren der Stadt Regensburg war sehr fruchtbar und stets geprägt vom großen Willen aller Beteiligten, das beste und nachhaltigste Sanierungskonzept für die Hauptsanierung zu erarbeiten.

## EU-weite Ausschreibung

Die Gesamtsanierung wurde EU-weit ausgeschrieben und auf das DBU-Projekt als Grundlage verwiesen. Den Auftrag für die Planung der Gesamtsanierung erhielt die Arbeitsgemeinschaft Büro für Baukonstruktionen Karlsruhe und Büro Ritter Feldafing im Jahr 2007, aufbauend auf der besonderen Qualifikation.

Entsprechend wurde Quader für Quader hinsichtlich Schadensbilder dokumentiert und auf Grundlage der Musterbögen das Leistungsverzeichnis (LV) für den 1. Bauabschnitt erstellt. Dieses wurde dann von der Stadt Regensburg überarbeitet und an das BLfD wei-

tergegeben. Nach einigen Rückfragen des BLfD erfolgte dann die Genehmigung; alle wesentlichen Fragen schienen geklärt.

Der 1. Bauabschnitt mit den ältesten 4 Jochen (und damit auch mit einem Musterbogen) begann im Juni 2011, die ausführende Natursteinfirma bekam jedoch keine Gelegenheit, den Auftrag komplett zu erfüllen.

Das BLfD befürwortete bald eine Brüstung und einen Belag aus Granit und berief sich hierbei auf ein Foto von 1860. Die Stadt konnte dem nur zustimmen, wurde hiermit doch das bessere Begehen ermöglicht, statt dem bisherigen Kopfsteinpflaster, das nach dem Belag aufgebracht wurde.

Inwieweit die Römerbrücken, die ja heute noch vielfach zu bewundern sind (Türkei, Spanien, Frankreich), bei der Entscheidungsfindung zu Brüstung und Belag eine Rolle gespielt haben, ist nicht bekannt. Kurze Zeit wurde auch in Erwägung gezogen, die ebenfalls in den Archiven beschriebene Sandsteinbrüstung zu realisieren, was sicherlich der Anmutung der Brücke gutgetan und den historischen Bezug rückblickend möglicherweise besser begreifbar gemacht hätte. Die Rampe zum Oberen Wöhrd wurde komplett neu errichtet. Nur die Pfeiler blieben stehen und wurden entsprechend saniert.

Mit den Vorüberlegungen und den finanziell von der DBU unterstützten Musterbögen war eine gute Grundlage geschaffen worden, die dann in Teilbereichen umgesetzt wurde.

> ANETTE RITTER-HÖLL