

3.2. Stadtzeichen und Topografie

Stadtlandschaft und Stadtzeichen



Neben den naturräumlichen und topografischen Gegebenheiten sind für Regensburgs Stadtlandschaft und historischer Silhouette auch Bauwerke der neueren Zeit, insbesondere industrielle Bauten und Verkehrsbauwerke stadtbildprägend.

Besondere Bedeutung für das Stadtbild und die Wahrnehmung der Gesamtstadt haben die großen Donaubrücken, die auf Grund ihrer Höhe und des freien Blickfeldes Ausblicke auf die breite Flussauwe und das Stadtpanorama bieten und Landschaft, Stadtsilhouette sowie Stadtzeichen vor allem für den Autofahrer erlebbar machen.

Dominante der Altstadt und weithin im Umland sichtbar ist der Dom mit seinen 105 m hohen Doppeltürmen, gefolgt von Kirchen und Befestigungstürmen sowie einzelnen Wohntürmen, die sich in der Fernwirkung aus der Stadtsilhouette hervorheben. Insbesondere vom nördlichen Donauufer und vom stadtnahen Dreifaltigkeitsberg ist das imposante Stadtpanorama mit der Altstadt erlebbar.

Innerhalb des dichten Raumgefüges der Altstadt inszenieren sich nur Kirchen, das Rathaus und Befestigungstürme über Stadtplätze und schmale Raumkorridore.

Auch in den Stadterweiterungsgebieten ist der überwiegende Teil der dort hohen Gebäude weniger im näheren Umfeld als vielmehr in der Fernsicht wahrnehmbar.

Die Zuckerfabrik als besonders aus dem Stadtbild herausragendes Bauwerk wird sukzessive seit 2009 abgebrochen, so dass der innere Stadtkern mittelfristig ohne diesen markanten Hochpunkt in der flachen Donaulandschaft liegen wird.

Stadtzeichen und Topografie

M. 1:20.000

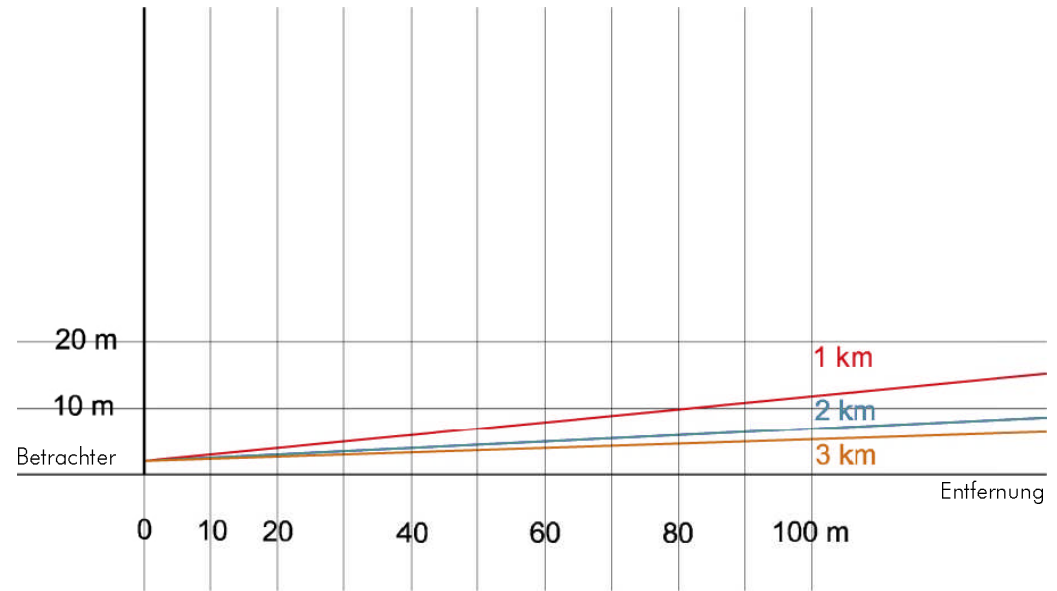
0 200 500 m 1km



3.3. Wahrnehmung im Stadtgefüge

Die Wahrnehmbarkeit der Domtürme nimmt mit zunehmender Entfernung ab, ist jedoch aufgrund der nur wenigen Hochpunkte in der Peripherie auch in einer Distanz von mehreren Kilometern als Wahrzeichen Regensburgs zu erfassen und bleibt Orientierung und Maßstab für Sichtbezüge und die künftige Höhenentwicklung der Gesamtstadt.

Freie Sicht und Blickbeziehungen ergeben sich überwiegend aus der Peripherie der Stadt und von den topographischen Hochpunkten und Höhenzügen, z.B. vom Dreifaltigkeitsberg, Keilberg und vom Galgenberg. Der tatsächliche Sichtwinkel der Wahrnehmung eines Bauwerkes ist stark vom jeweiligen Standort des Bauwerkes und seines Betrachters abhängig.



Sichtwinkel eines 100m hohen Bauwerks in 1 km, 2 km und 3 km Entfernung vom Betrachter





Blick vom Oberen Wöhrd



Blick vom Dreifaltigkeitsberg










Blick vom Kalkberg

5



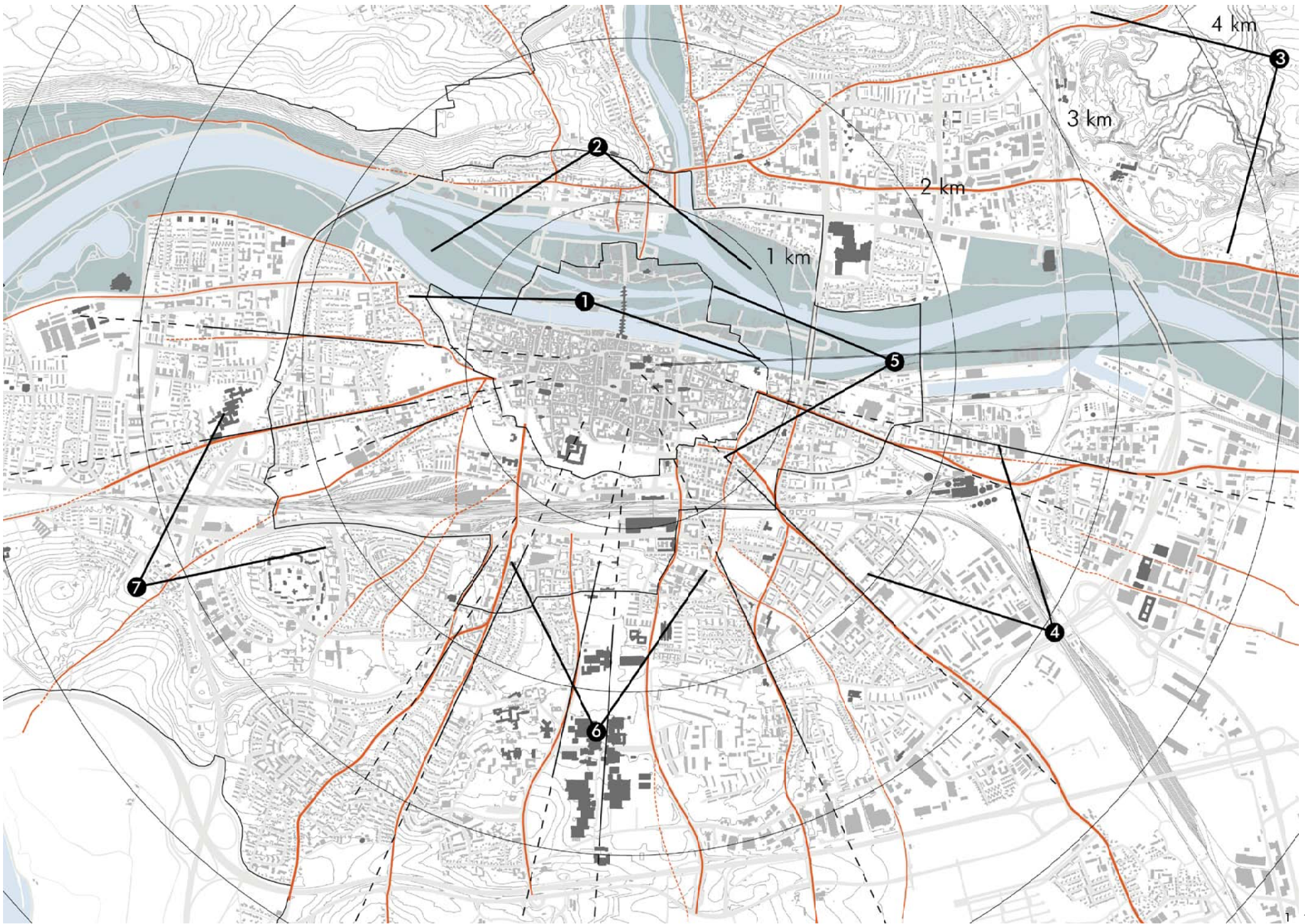
Sichtbezüge von Außen
Stadtpanoramen und Sichtachsen

-  Radiale Straßen
-  Historische Führung
-  Sichtpanorama (Auswahl)
-  Radiale Sichtachsen (Auswahl)
-  Fernbezug Walhalla
-  Sichtzone Flusslandschaft
-  Profilbildende Gebäude, Bestand

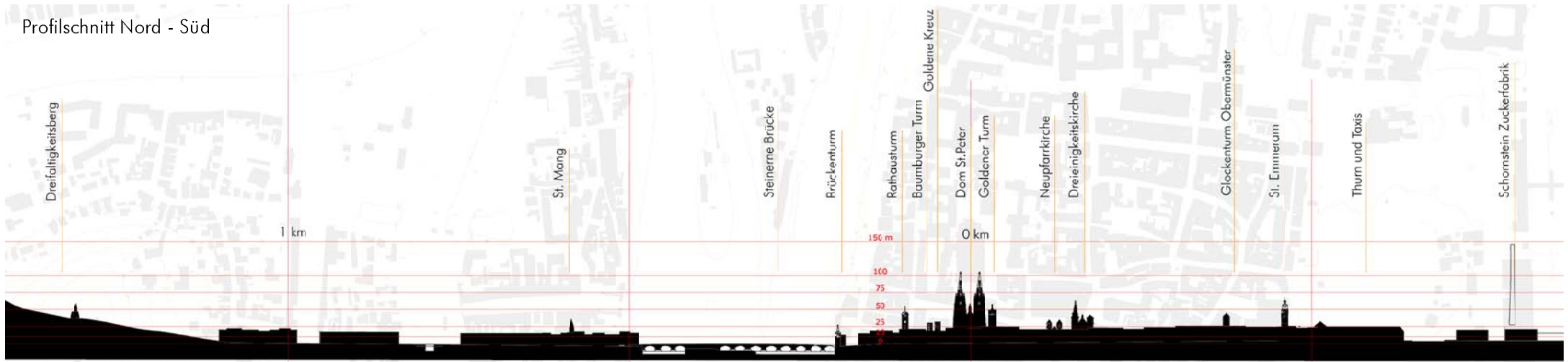
M. 1:20.000

0 200 500 m 1km

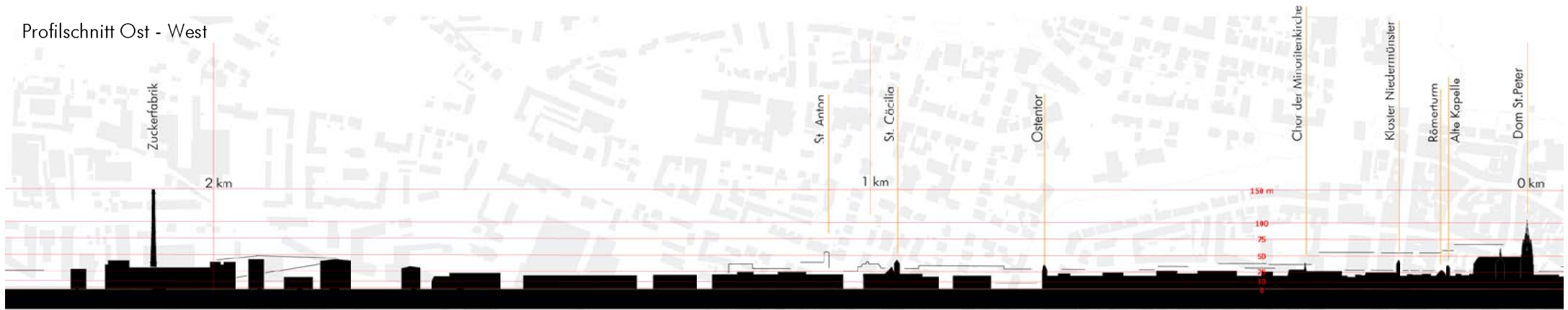




Profilschnitt Nord - Süd

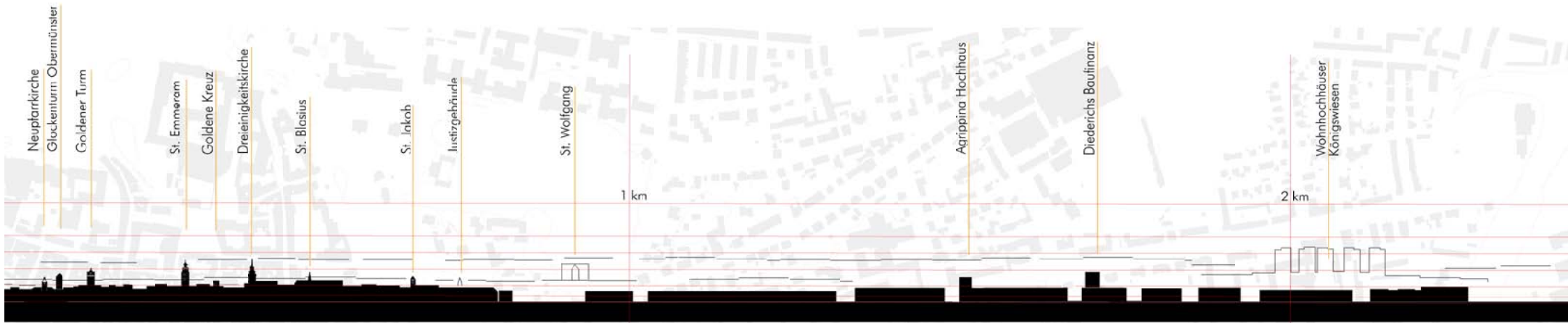
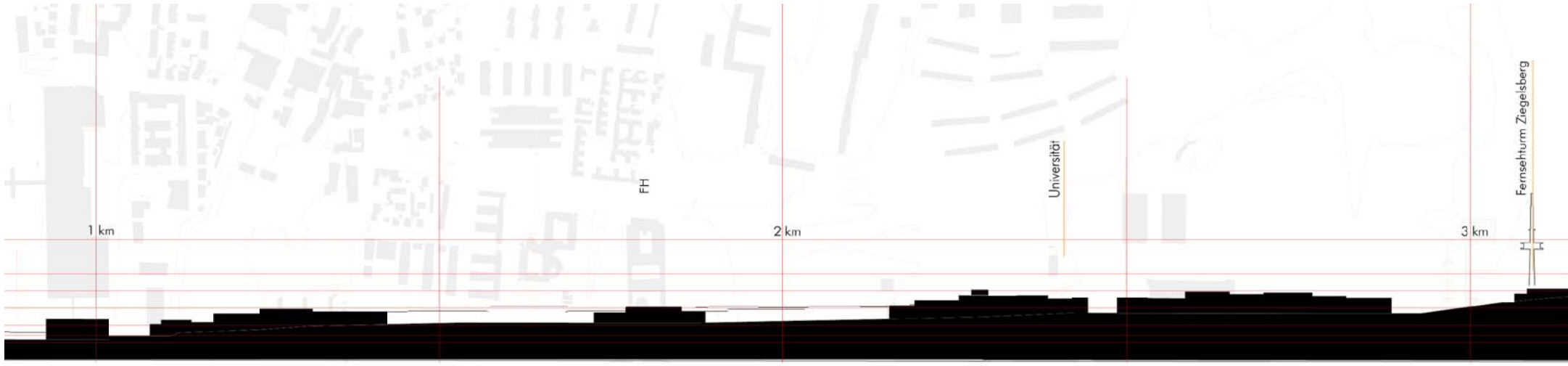


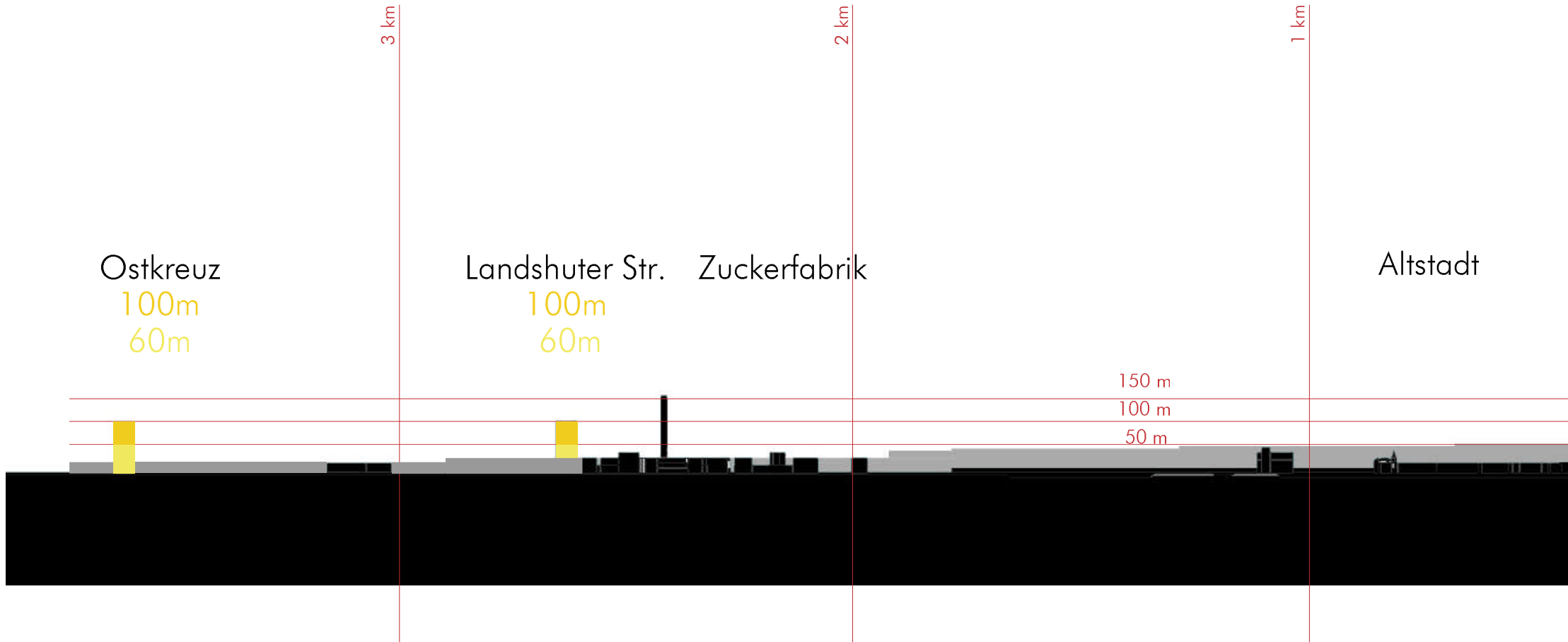
Profilschnitt Ost - West

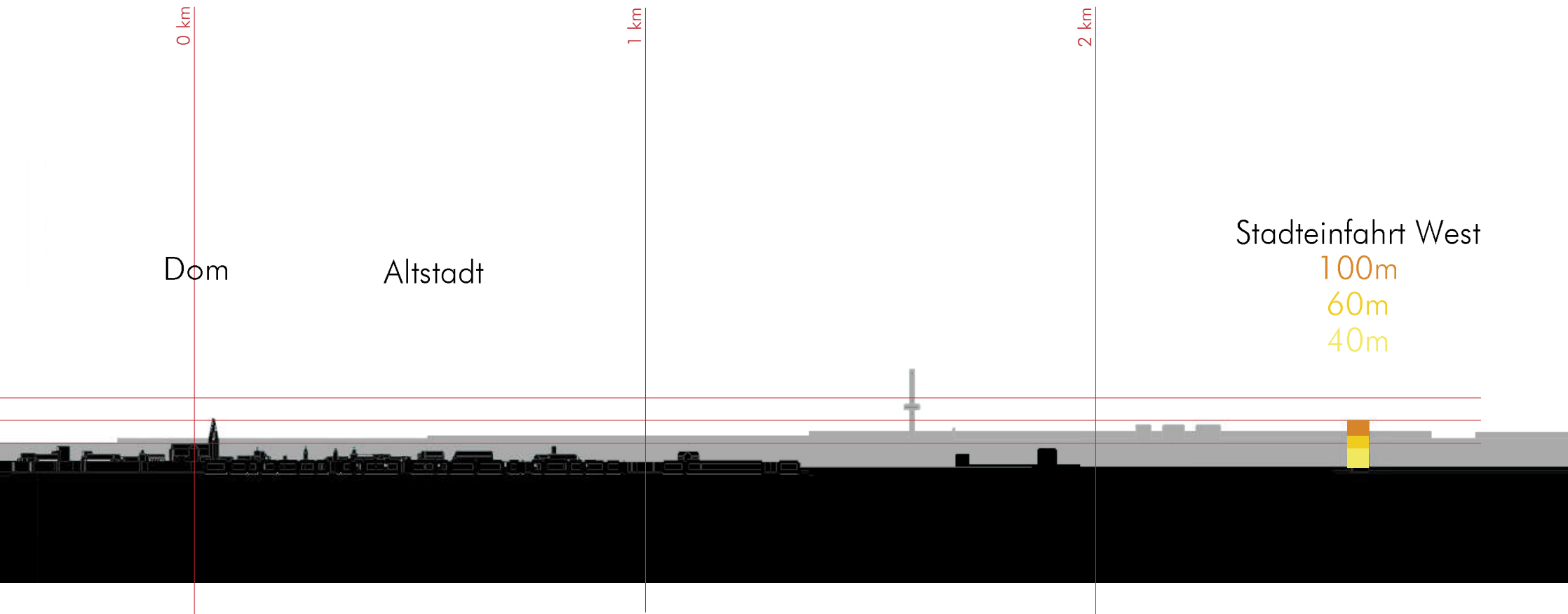


Panorama Altstadt von Süden (Ansicht Stadtmodell)









Höhenprofil und Wahrnehmung

Die Silhouette der Stadt steht im engen Zusammenhang mit der Topografie.

Regensburg liegt in Ost-Westrichtung auf einer leicht geneigten Ebene, die von Osten nach Westen um rund 10 m ansteigt.

Die westliche Hälfte der Stadttopografie wird zudem stark geprägt von den sie begrenzenden, rahmenden Hügeln im Nordwesten (Winzerer Höhen, Dreifaltigkeitsberg) und im Südwesten (Dechbetener Platte, Ziegetsberg, Galgenberg). Für die Determinierung der verträglichen Gebäudehöhe eines neuen Bauwerks im Stadtbild ist somit die Betrachtung des konkreten Standorts wichtig. Ein Hochhaus, welches in der Talebene im Osten des Stadt-

gebiets errichtet wird, wird weniger in Erscheinung treten, als eines auf höher gelegenen Standorten im Westen.

Auf den Profilschnitten durch die Gesamtstadt auf dieser und den vorherigen Seiten (S. 20 und 21) stellt sich der Dom St. Peter deutlich als wichtigstes Stadtzeichen in der Mitte der Altstadt heraus. Der Großteil seiner baulichen Präsenz in der Seitenansicht geht jedoch nicht von den beiden Türmen mit ihrem filigranen Maßwerk aus, sondern von seinem Kirchenschiff mit einer Firsthöhe von ca. 50–60m. Diese Höhe stellt auch den Horizont der übrigen Türme und Baudenkmäler der Altstadt dar.

Ein maßstäblicher Umgang mit der Silhouette der Innenstadt ist nur dann gegeben, wenn dieser Höhenhorizont von 60 m respektiert und bei herausragenden neuen Bauwerken eine Distanz vom Dom von ca. 3 km eingehalten wird. Bei geringerer Distanz sind, auch abhängig von der jeweiligen topografischen Situation, entsprechend geringere Höhen anzusetzen. Die beiden Parameter „wahrnehmbare Höhe“ und „Entfernung“ müssen in gegenseitiger Abhängigkeit betrachtet werden.

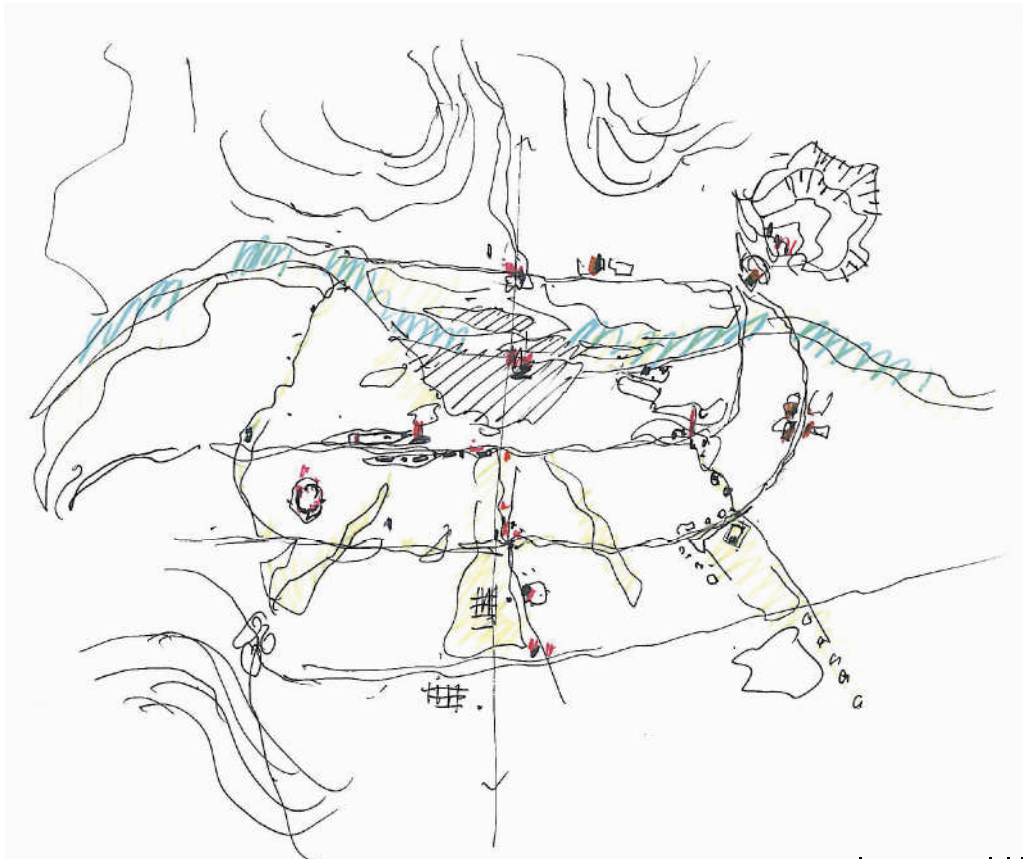
4. Grundzüge profilbildender Standorte und Bauten in der Peripherie

Ergebnis der Voruntersuchungen ist, dass sich die stadtbeeldwirksamen Schnittstellen von Radialstraßen, Tangenten und Verkehrsringsen, überlagert mit potentiellen Umstrukturierungsbereichen als künftige profilbildende Orte in der Peripherie herauskristallisieren.

Für die funktionale Ausstattung der definierten Standorte werden zurzeit diskutierte zentrale Programmpunkte übernommen (ZB. Wissenschafts-, Kultur- und Versorgungseinrichtungen, Sportstätten) und durch weitere geeignete Nutzungsbausteine ergänzt.

Im Folgenden werden für die ausgewählten stadtbeeldprägenden Standorte städtebauliche Szenarien entwickelt, die diesen Bereichen Eigenprofil und Identität geben, ihr Umfeld aufwerten und auf die Belange des Welterbes abgestimmt sind.

Auf diese Weise erhalten Altstadtkerne und Schutzgebiet des Welterbes einen „qualitativen Mantel“ profilbildender Orte, der die stadtbeeldrelevanten Entwicklungspotentiale der Peripherie in einem zusammenhängenden System darstellt.



Skizze zum Leitbild

Profilbildende Standorte auf potentiellen Umstrukturierungsflächen

- Radiale Straßen
- - - Historische, aufgelassene Führung
- Hauptverkehrsstraßen
- Eisenbahnlinien
- ● ● Wichtige Grünvernetzung
- ■ ■ Grüne Stadtboulevards
- Stadtbeeldwirksame Umstrukturierungsflächen
- Profilbildende Standorte
- Profilbildende Gebäude, Bestand

M. 1:20.000

0 200 500 m 1 km

Leitbild als radiales System, in dem sich profilbildenden Orte auf peripheren Ringen wie Satelliten um die Altstadt legen





5. Städtebauliche Szenarien für profilbildende Orte

5.1. Bahnterrassen und Stadteinfahrt West

In unmittelbarer räumlicher Nachbarschaft zur Kernstadt bieten die aufgelassenen Bahnbetriebsflächen an der Ladehofstraße und die langfristig frei werdenden Randflächen entlang der Kirchmeier- und Friedensstraße ein Entwicklungspotential, das die Kernstadt funktional ergänzt und entlastet. Aufgrund der Randlage zum Schutzbereich stellen sich für die weitere städtebauliche und architektonische Entwicklung hohe qualitative Anforderungen.



LADEHOFAREAL

Die bisherigen Bahnbetriebsflächen an der Ladehofstraße können zu einem neuen urbanen Stadtquartier für Wohnen und Arbeiten entwickelt werden.

Mit der Übersetzung von Gleisanlagen und Betriebsbauten in einen spezifischen Quartiersgrundriss von linearen Raumfolgen und spindelartigen Baufeldern entsteht hier eine für Regensburg profilbildende Adresse, in der auch die bahntechnische Geschichte verankert ist. In diesem Sinne sollte auch der Erhalt der Güterbahnhalle und deren Umnutzung für kulturelle oder gewerblich-publikumsfrequentierte Zwecke erwogen werden.

Eine moderate Höhenentwicklung der Gebäude berücksichtigt die Blickbezüge von den höher liegenden Bahnterrassen auf die Silhouette der Altstadt.

BAHNTERRASSEN

Das gegenüber den Bahngleisen höher liegende Gelände entlang der Friedens- und Kirchmeierstraße wird im Anschluss an die Bahnhofsgalerie durch eine rhythmische Folge kompakter Bausteine und terrassenartiger Freiräume gegliedert, die auf die Kernstadt ausgerichtete Sichtfenster frei lassen.

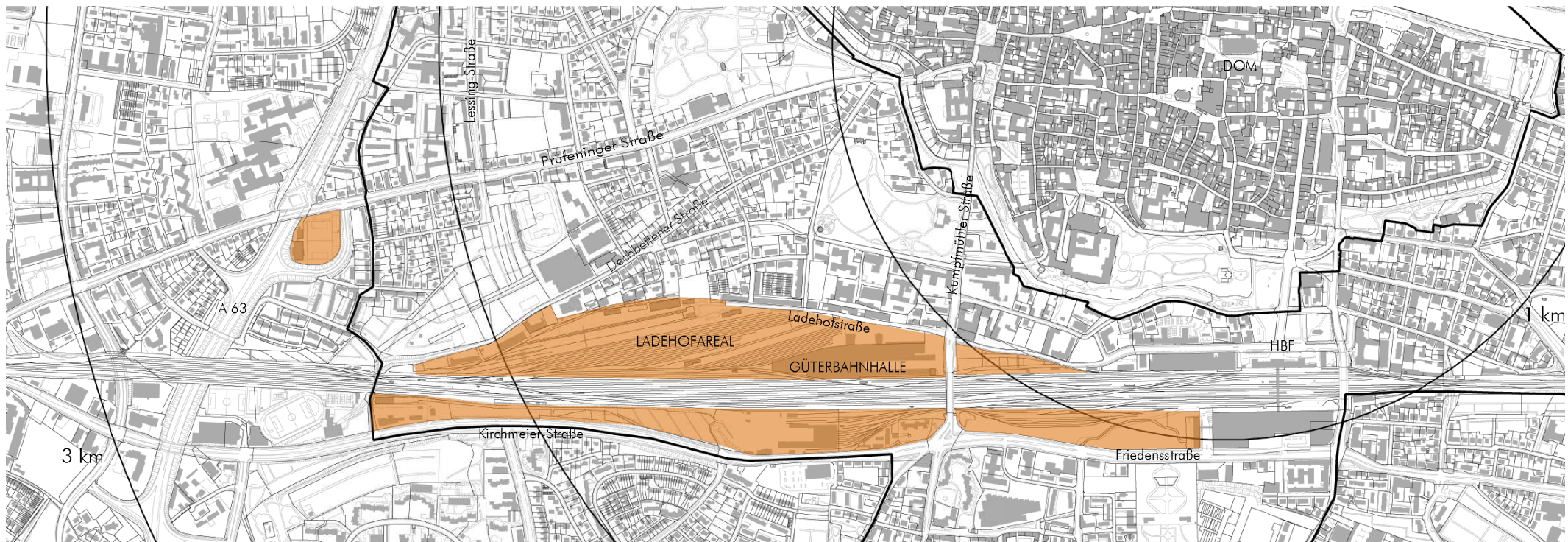
Mit dieser Raumkonzeption und funktional ergänzt durch Versorgungseinrichtungen und repräsentativen Dienstleistungen eröffnet sich die Chance, die bisher überwiegend durch Verkehrsfunktionen bestimmte Stadttangente zu einem urbanen Boulevard aufzuwerten und darüber hinaus Wege und Raumbezüge der südlichen Stadtgebiete aufzunehmen und diese über bestehende und neue Bahnbrücken mit der Innenstadt zu verbinden.

Mit punktuellen Höhenentwicklungen bis zu 25m werden an den Freiraumterrassen und an den Bahnbrücken markante städtebauliche Akzente gesetzt.

STADTEINFAHRT WEST

Zur städtebaulichen Aufwertung und Akzentuierung der westlichen Stadteinfahrt, bei der die Autobahn in Tieflage abtaucht, kann das Verkehrsrohr mit einem repräsentativen, stadtbildwirksamen Bauwerk besetzt werden, das den Schnittpunkt von peripherem Ring (A 93) und Prüfeninger Straße zu einem orientierungswirksamen Standort macht.

1. Ladehofareal
2. Güterbahnhalle
3. Bahnterrassen
4. Stadteinfahrt West



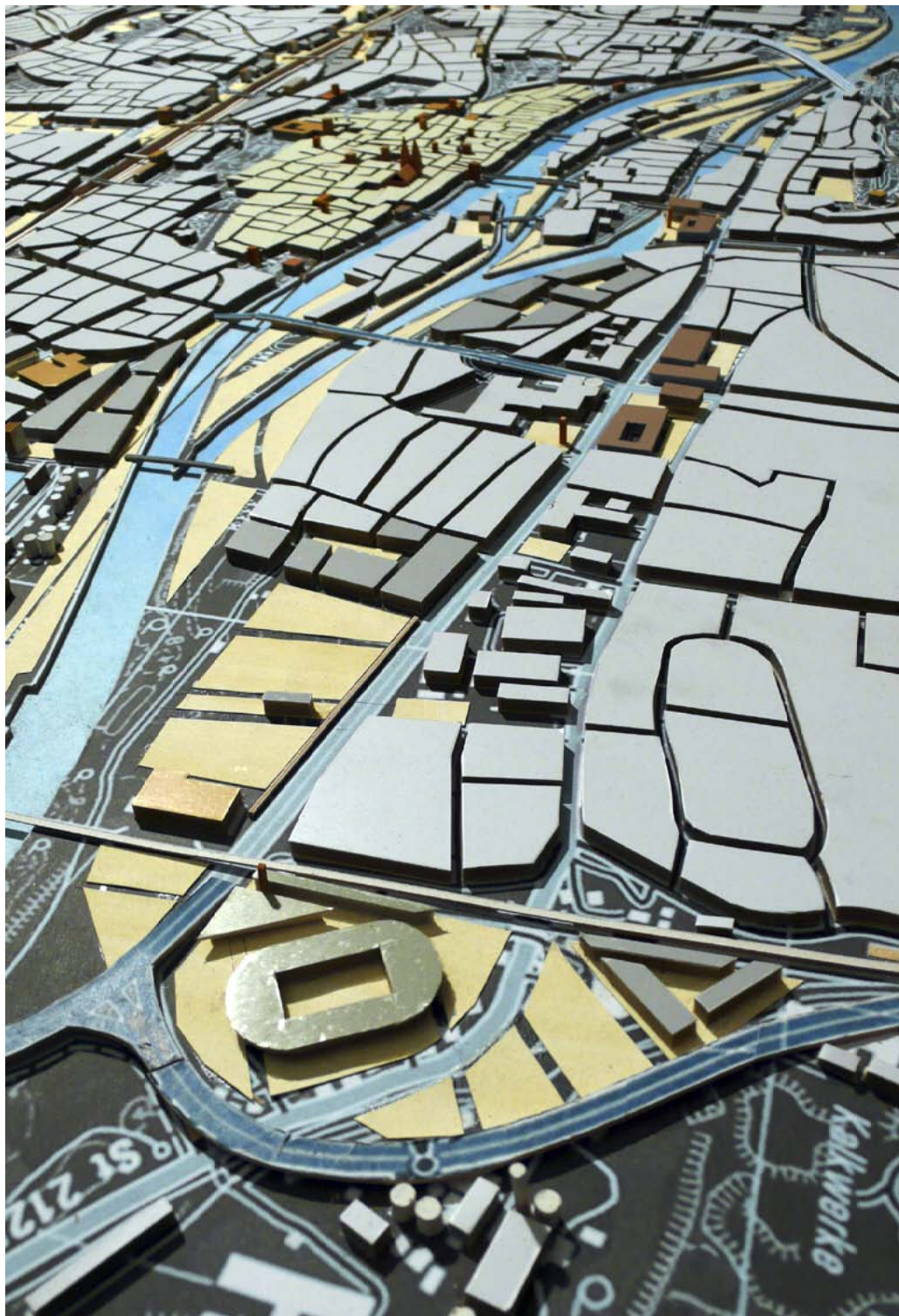
Bestandsplan mit Angabe der Neuordnungsflächen

2 km

M. 1:10.000



Planungsvorschlag



5.2. Frankenstraße und Walhalla Allee

Mit der geplanten Weiterführung der Osttangente nach Norden erfahren Frankenstraße und Walhalla Allee langfristig eine Verkehrsentlastung und können zu einem städtischen Boulevard weiterentwickelt werden. Auf einzelnen noch unzureichend genutzten Neuordnungsflächen können weitere Kultur-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen bereits vorhandene zentralörtliche Funktionen ergänzen und damit außerhalb der Innenstadt entlastende „profilbildende“ Schwerpunkte bilden.

Stadtbildprägend ist das Grundstück auf der Mündungsbastion des Regens in den Donaukanal, das gleichsam nördlicher Brückenkopf der Kernstadt und zudem prädestinierter, profilbildender Abschluss der historischen Nord-Süd-Achse der Altstadt ist. Dieser exponierten städtebaulichen Situation folgend sollte der Standort einem öffentlich-kulturellen Gebäude vorbehalten sein.

Der Kreuzungsbereich an der Nordgaustraße, heute ein rein zweckmäßig organisierter großmaßstäblicher Einzelhandelsstandort, kann mit kompositorisch angeordneten, in der Höhe differenzierten Bausteinen sowie einem repräsentativen, zur Hauptstraße orientierten Vorfeld zu einem räumlich-attraktiven Versorgungsschwerpunkt ausgebaut werden.

Gegenüber der Auffahrt der Walhalla Allee zur Schwabelweiser Brücke lässt die geplante Weiterführung der Osttangente ein ausgesprochen stadtbildwirksames Baufeld entstehen. Bereits vorhandene Sporteinrichtungen und die Eissporthalle werden mit einer Sportarena und weiteren Dienstleistungsbauten zu einem multifunktionalen Standort entwickelt. Vor der Kulisse des Steinbruchs entwickeln alte und neue Sportbauten zusammen mit der Donaubrücke ein markantes Ensemble für die nordöstliche Stadteinfahrt.

1. Mündungsbastion Regen/Donaukanal
2. Kreuzungsbereich Nordgaustraße
3. Weiterführung der Osttangente nach Norden
4. Sportstadion

