



5.3. Galgenbergstraße

Die Galgenbergstraße, ursprünglich ein makabrer Ausfallweg der Stadt, ist heute mit dem Anschluss an die Autobahn zu einer wichtigen Radialstraße Regensburgs geworden. Als Zufahrt zur Universität und mit neuen Hochschul- und Verwaltungsbauten sowie dem neuen Wohnquartier am Eiskeller stellt sich die untere Galgenbergstraße als repräsentative Stadteinfahrt dar.

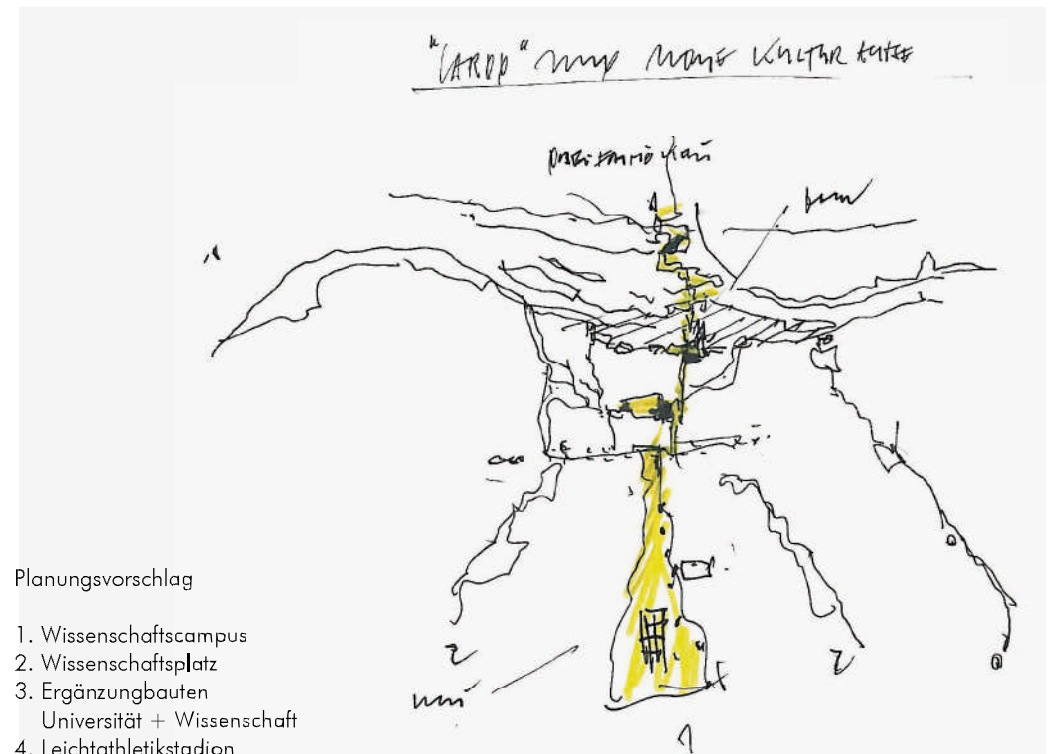
Die obere Galgenbergstraße kann ihre Bedeutung als „Allee der öffentlichen Bauten“ durch weitere universitäre Einrichtungen sowie durch die Umstrukturierung der Nibelungenkaserne zum Wissenschaftscampus weiter ausbauen. Für das Wissenschaftsquartier ist das Campusmodell mit einer von Freiräumen geprägten Binnenstruktur typologisches

Leitbild. Diese Freiräume nehmen das für Regensburg charakteristische Motiv kleiner Parkareale („Grüne Kammern“) und Grünverbindungen („Grüne Korridore“) auf und geben dem Quartier somit Adresse und Identität.

Im Schnittpunkt von Galgenbergstraße und Ost-West-Grünzug wird der neue Vorplatz mit hohem Auftaktgebäude und Versorgungseinrichtungen zum gemeinsamen Schwerpunkt und Raumgelenk von Universität, Hochschule und Wissenschaftscampus.

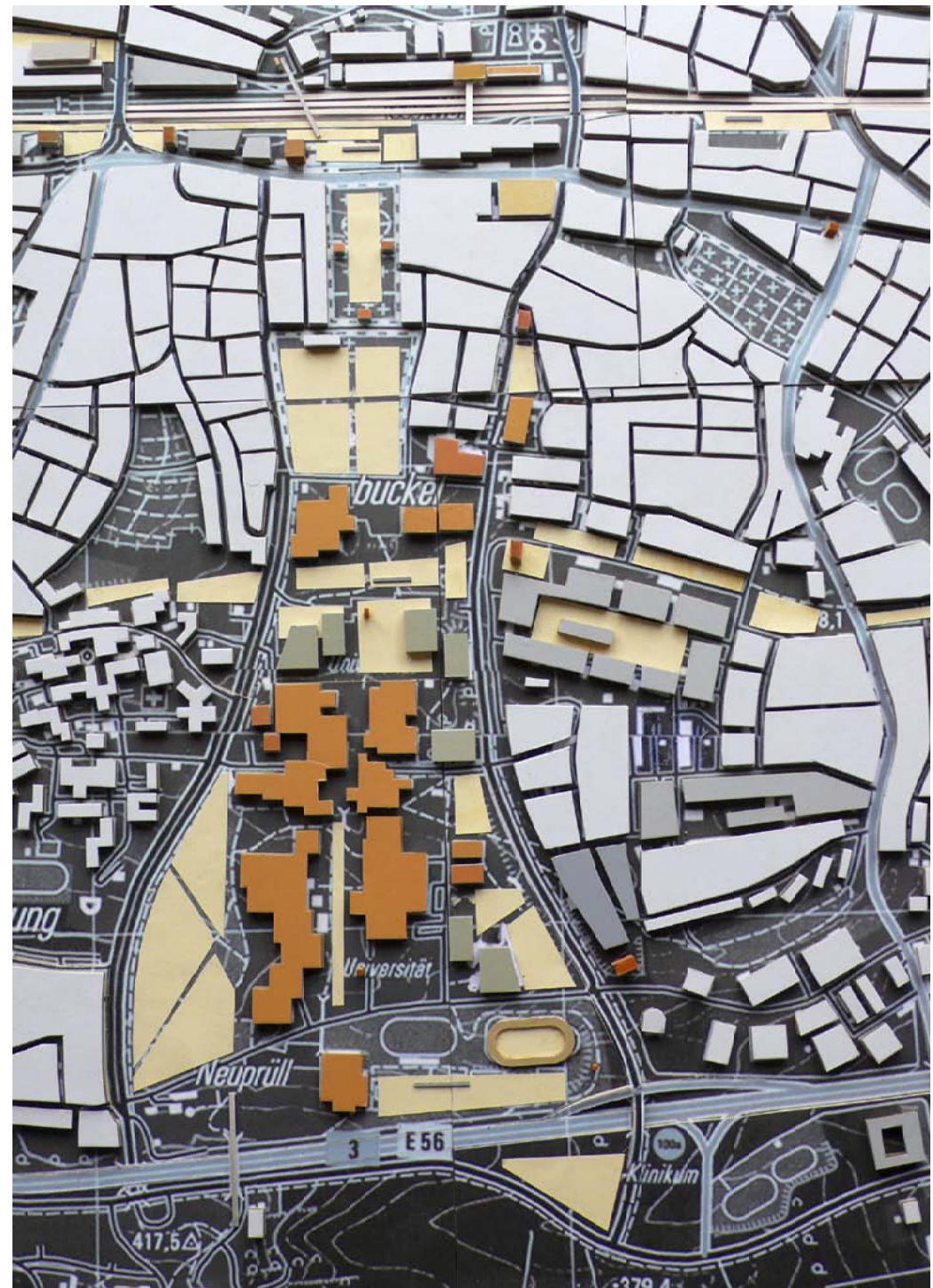
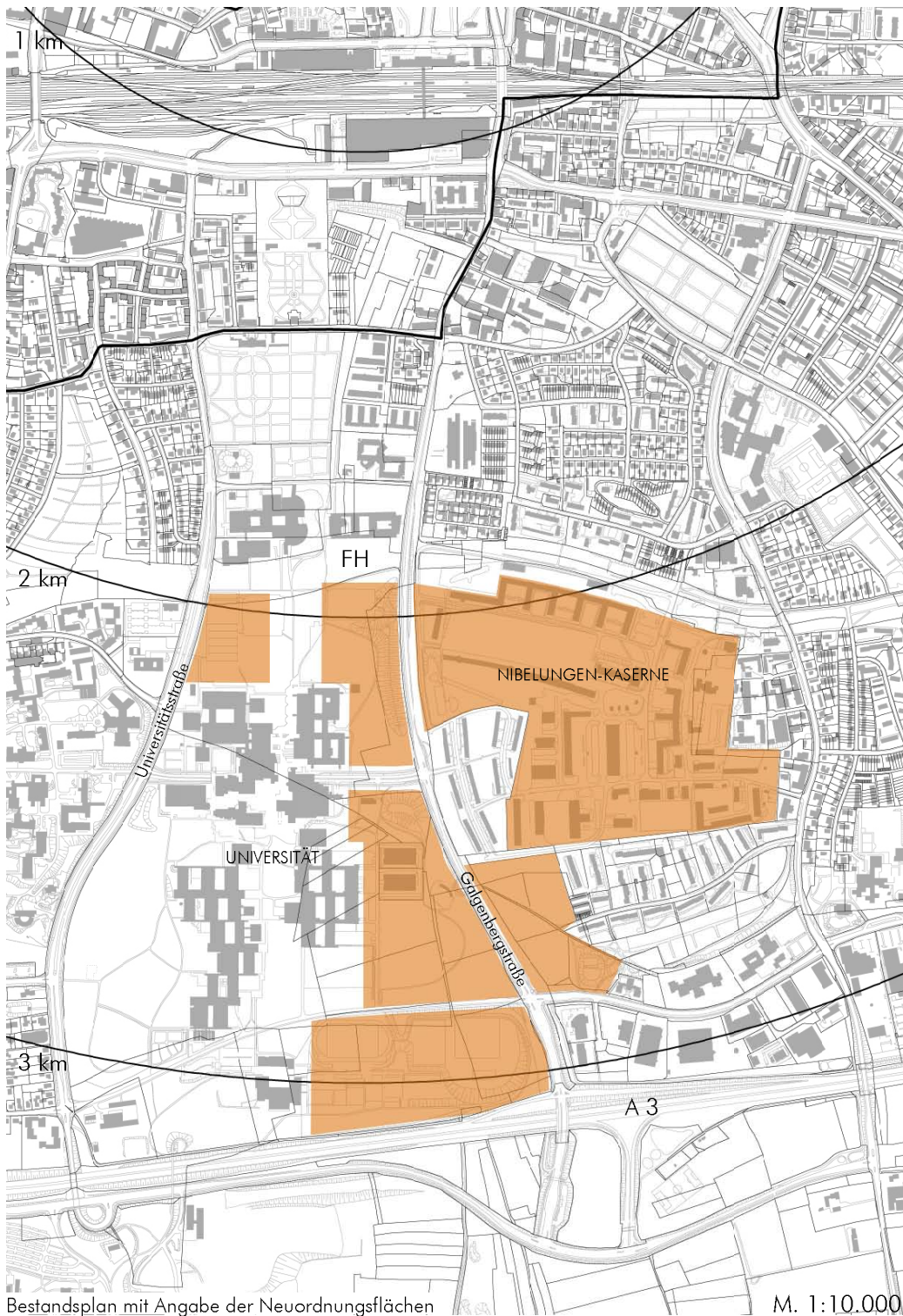
Im Übergang zur Autobahn erhält der südliche Stadteingang mit einem auf dem Universitätsgelände geplanten Leichtathletikstadion einen abschließenden stadtbildwirksamen Akzent.

Kulturachse Universität - Altstadt



Planungsvorschlag

1. Wissenschaftscampus
2. Wissenschaftsplatz
3. Ergänzungsbauten
Universität + Wissenschaft
4. Leichtathletikstadion



Planungsvorschlag



5.4. Landshuter Straße, Stadteinfahrt Burgweinting

Mit dem Anschluss an Autobahn und Osttangente und als Verbindungsstrasse nach Burgweinting übernimmt die Landshuter Straße als radiale Stadteinfahrt wichtige Verkehrsfunktionen. Sie tangiert die historische Hofanlage des Pürklguts, deren Besonderheit als Landschaftsenklave zwischen Bahnlinien und autobahnartig ausgebauten Straßen heute kaum wahrnehmbar ist. Eine Neustrukturierung der aufgelassenen Leopoldkaserne eröffnet die Chance, den heute undefinierten Stadtrand nördlich der Osttangente neu zu ordnen und zu gestalten.

Stadteinwärts kann eine räumliche Aufweitung an der Landshuter Straße zum Versorgungsschwerpunkt des angrenzenden neuen Stadtquartiers auf dem Gelände der Leopoldkaserne werden.

Der schmale Ost-West-Grünzug, der bisher an der

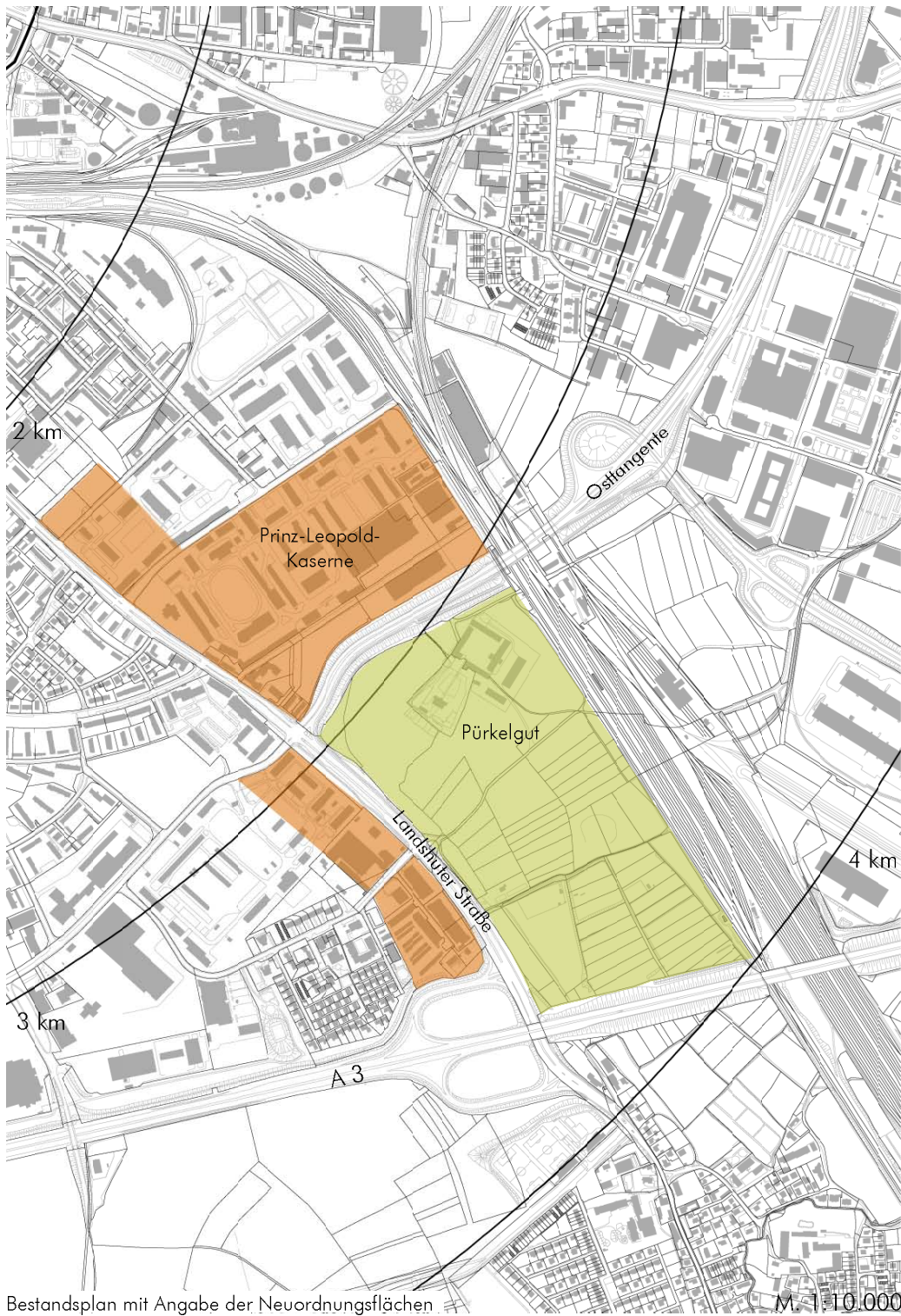
Landshuter Straße endet, kann als Grünraum entlang der Osttangente bis zum bahnbegleitenden „Grünen Korridor“ weitergeführt werden, mit dem Burgweinting über das Pürklgut an die Innenstadt angebunden wird.

Im Mündungswinkel von Osttangente und Landshuter Straße markiert ein hohes zeichenhaftes Gebäude als Stadtzeichen die Umlenkung des Hauptverkehrs und die Einfahrt in Richtung Innenstadt. Auf der Westseite der Landshuter Straße definiert eine gewerbliche Neubebauung den Stadtrand.

Für die bedeutende Süd-Ost-Zufahrt stellt das Zusammenwirken von straßenbegleitenden Grünanlagen, raumbildenden und akzentuierenden Gebäuden mit dem weitläufigen Landschaftspark um das historische Pürklgut eine außergewöhnliche und einprägsame Situation dar.

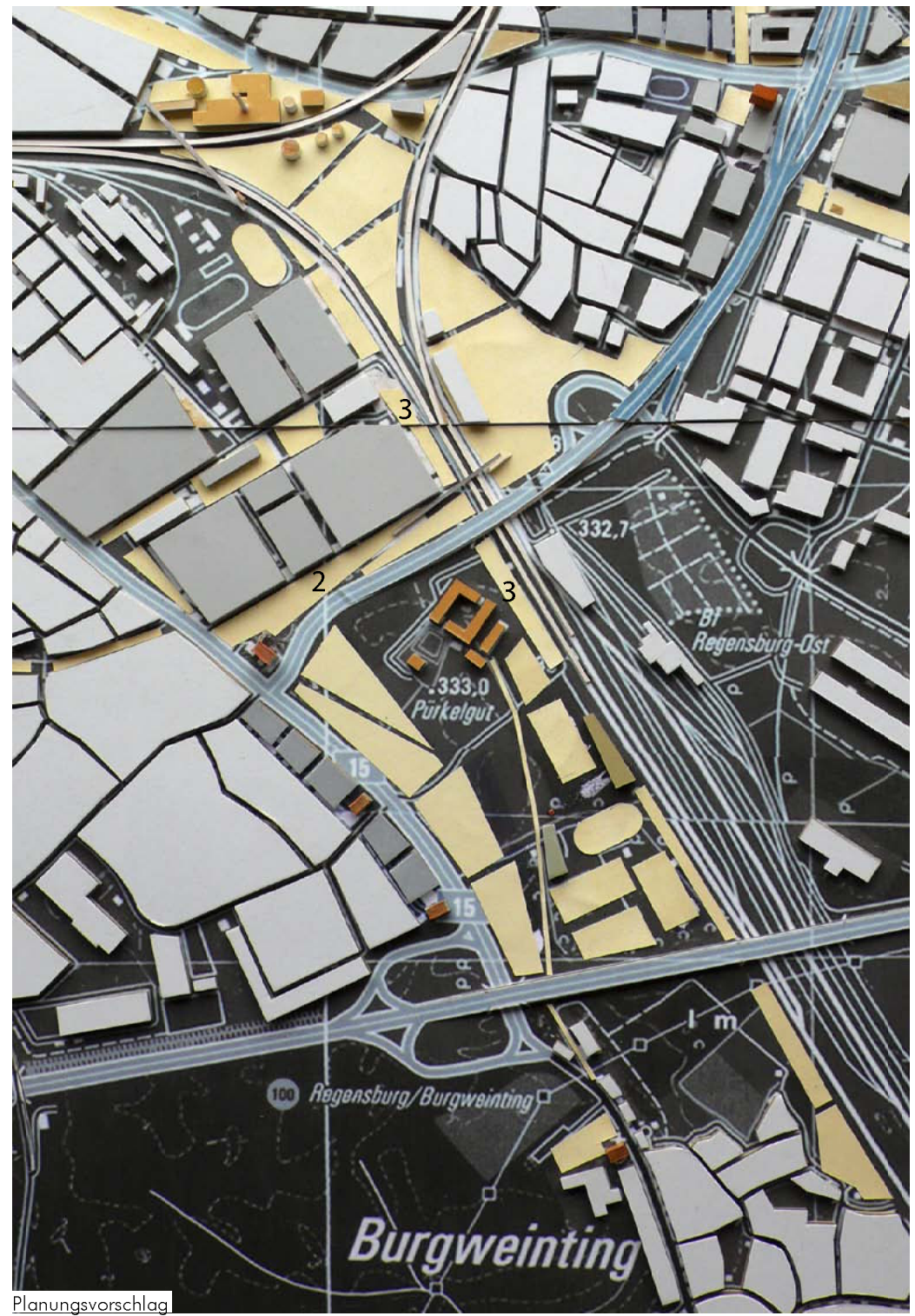
Planungsvorschlag

1. Pürklgut
2. Verlängerung Ost - West Grünzug
3. „Grüner Korridor“ an der Bahn
4. Neue Dienstleistungsbebauung
5. Stadtzeichen (Bürohaus)

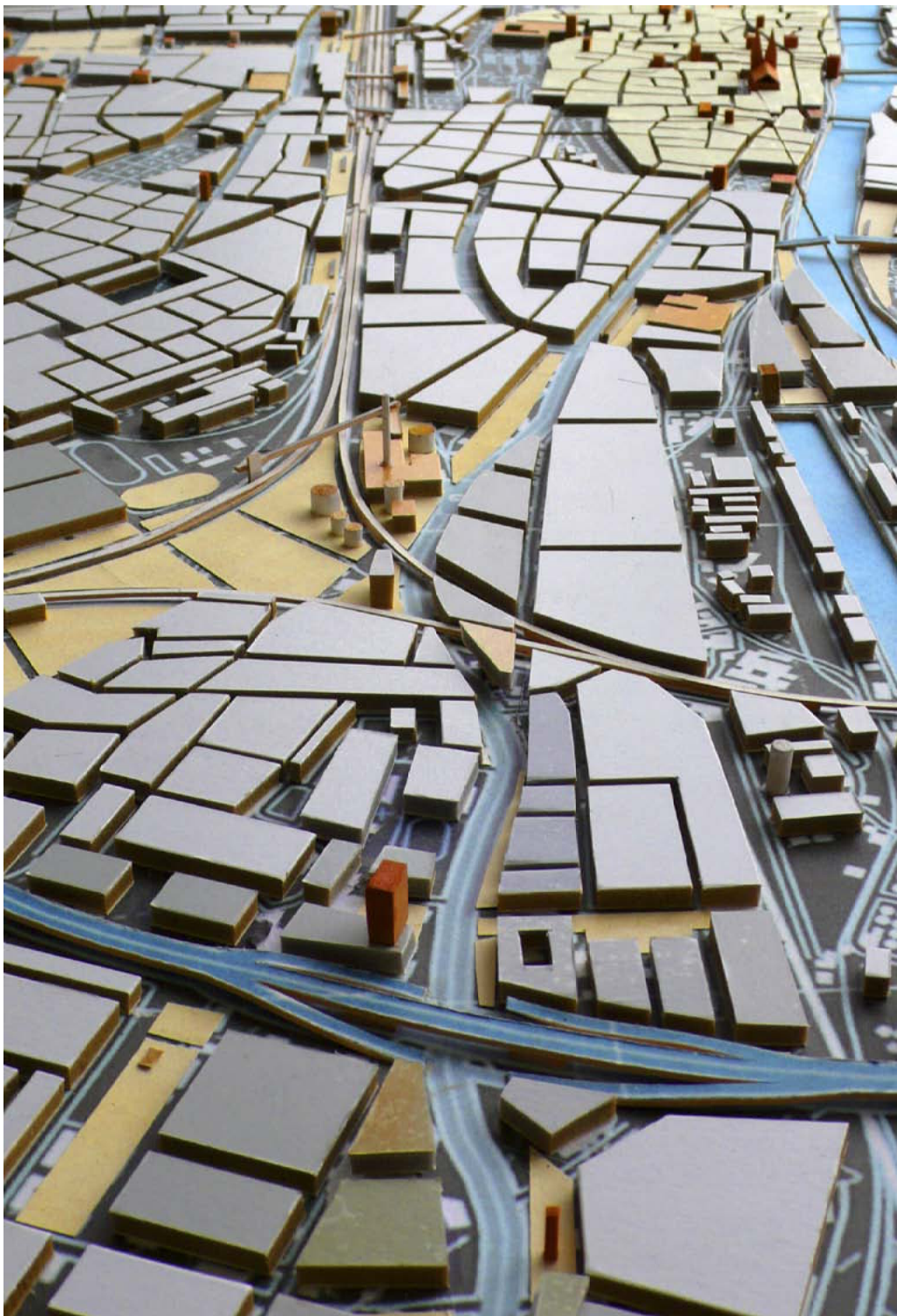


Bestandsplan mit Angabe der Neuordnungsflächen

M 1:10.000



Planungsvorschlag



5.5. Straubinger Straße

Durch die Neuordnung angrenzender Gewerbebereiche kann die Straubinger Straße eine städtebauliche Aufwertung erfahren. Auf dem Areal der Zuckerfabrik bleiben auch nach dem geplanten Rückbau einzelne für das Stadtbild charakteristische Großbauten und Silos erhalten.

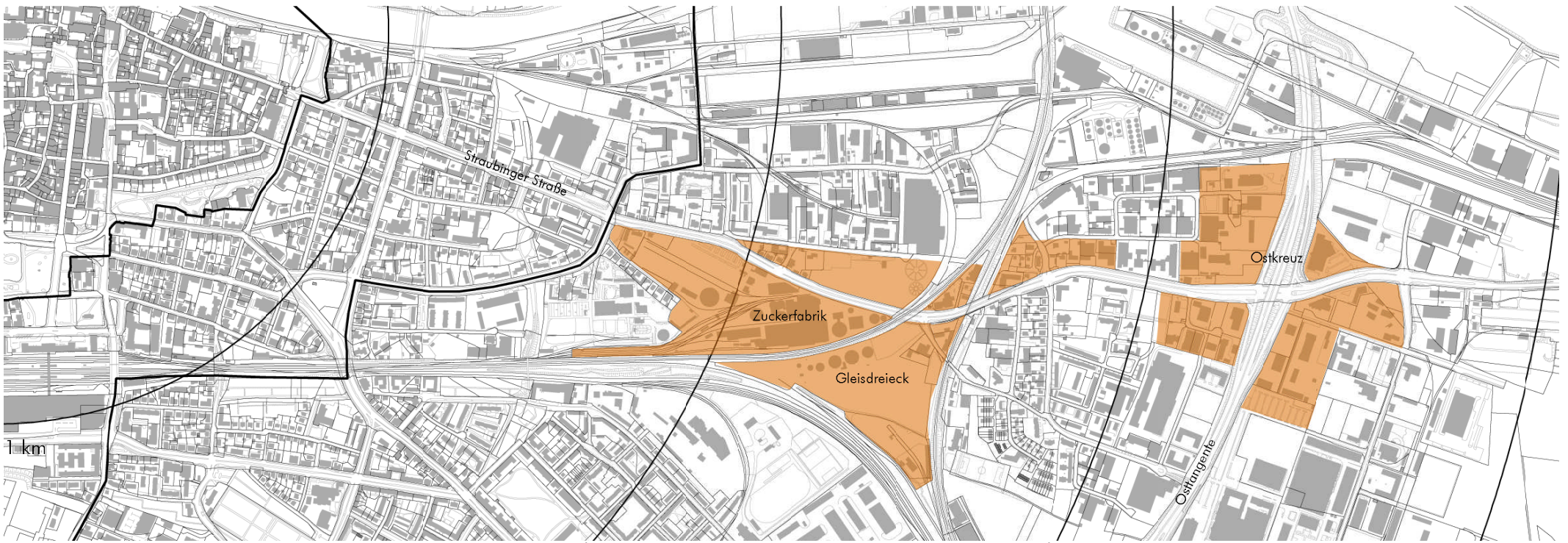
Das bisher zur Zuckerfabrik gehörende langgestreckte Betriebsgelände auf der Nordseite der Straubinger Straße gibt als neues Dienstleistungsquartier dem Straßenverlauf eine stadträumliche Fassung.

Das südlich anschließende Gleisdreieck, bisher teilweise für Betriebszwecke genutzt, wird als Sport-

und Freizeitgelände zum Gelenk der umgebenden Stadtquartiere an der Landshuter und Straubinger Straße. Damit kann auch die im Stadtentwicklungsplan Regensburg 2005 ausgewiesene räumliche Verknüpfung eines „Grünen Korridors“ entlang der Bahn realisiert werden.

Auch für die heute heterogen erscheinenden Gewerbe- und Industrieflächen im Umfeld des Ostkreuzes steht eine umfassende Neuordnung an. Ziel ist es, den wichtigen Verkehrsknoten künftig zum Schwerpunkt eines anspruchsvollen, sich neu organisierenden Dienstleistungs- und Gewerbequartiers aufzuwerten, mit dem sich die östliche Hauptzufahrt zur Innenstadt im Stadtbild artikuliert.

1. Zuckerfabrik
2. Neue Dienstleistungsbebauung
3. Gleisdreieck - Sportanlage
4. Neuer Dienstleistungs- und Gewerbeschwerpunkt um das Ostkreuz
5. Stadtzeichen Ostkreuz (Bürohaus)



Bestandsplan mit Angabe der Neuordnungsflächen

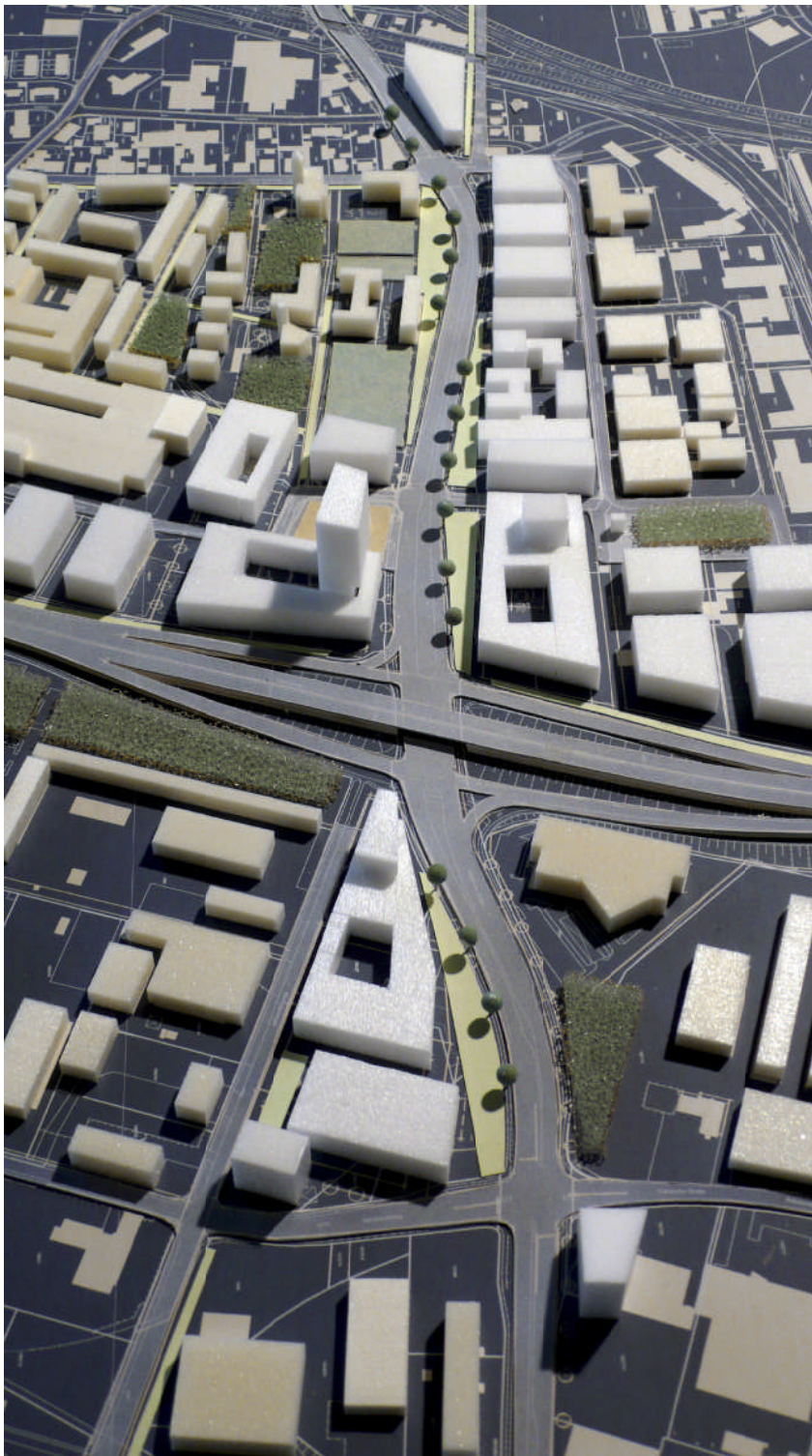
2 km

3 km

M. 1:10.000



Planungsvorschlag



5.6. Städtebauliches Konzept für die äußere Straubinger Straße und das Ostkreuz

Nachdem das Projekt eines Büroturms an der Osttangente Auslöser des Gutachtens war, wird die Konzeption für eine städtebauliche Aufwertung des Ostkreuzes abschließend vertiefend dargestellt.

Erforderlich ist ein Neuordnungskonzept, das die räumlich-funktionale Gesamtentwicklung der auf den Verkehrsknoten bezogenen Gewerbe- und Industriequartiere aufzeigt. Dabei ist die Ausbildung des öffentlichen Raums und die Leistungsfähigkeit der teilweise neu zu ordnenden Randgrundstücke wesentlicher Beitrag.

Zwischen Ostkreuz und Bahnlinie wird die Straubinger Straße zum begrünten Stadtraum, dessen leicht geschwungener Verlauf stadteinwärts von einem neuen Baustein gehalten wird, der auf die ursprüngliche Wegeverbindung zur Innenstadt weist.

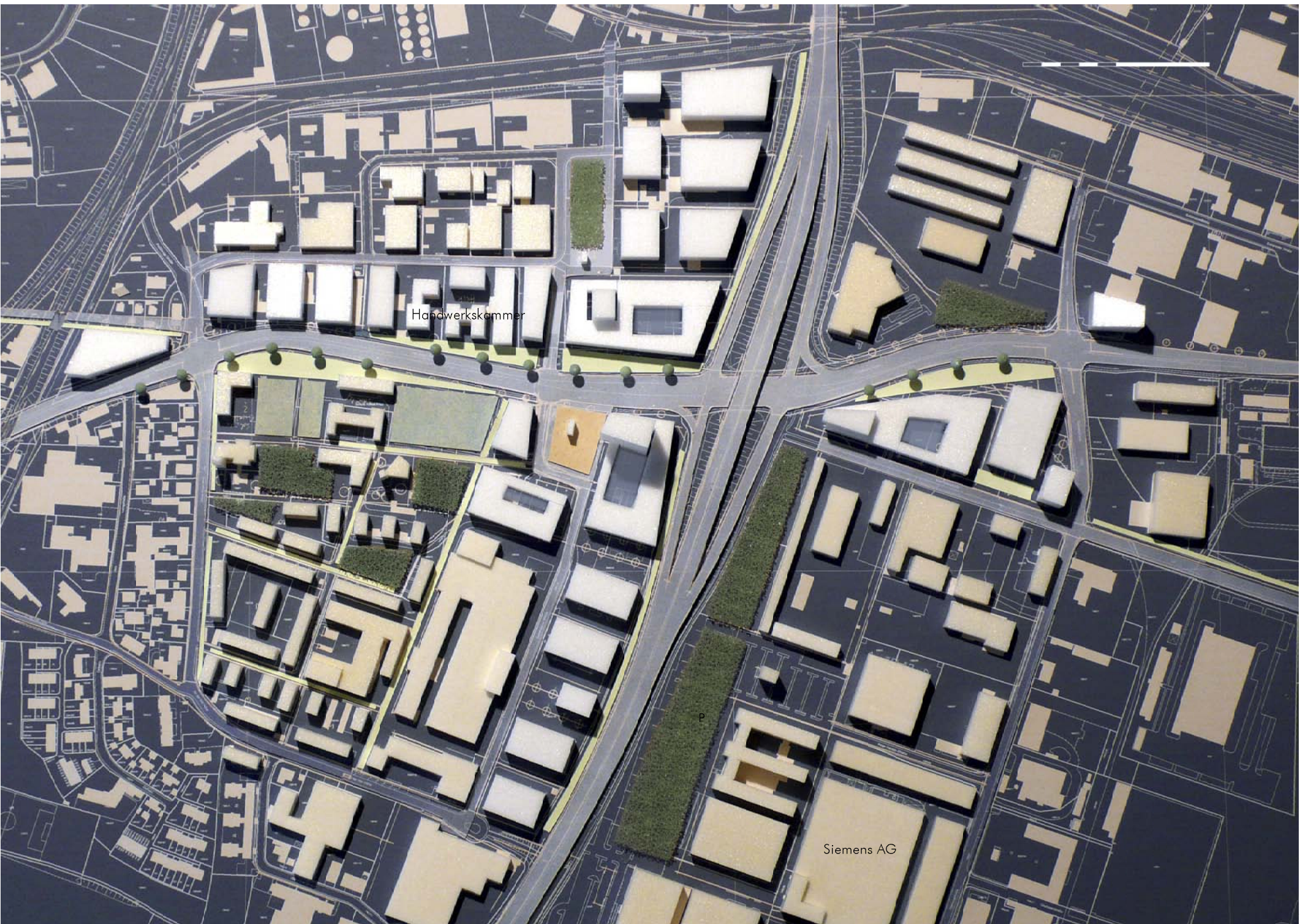
Mit wechselseitig begleitenden Grünflächen entsteht ein spezifisches Raumthema und Straßenbild, das sich auch in der östlichen Straubinger Straße fortsetzt. Für das Gewerbegebiet an der Ditthorner Straße leistet ein langgezogener, angerähnlicher

Freiraum als Quartiersmitte eine verbesserte Verkehrserschließung und die Anbindung an das nördliche Hafengebiet.

Jenseits des Ostkreuzes markiert ein prismatischer Baustein den Raumabschluss und leitet über zum Industriequartier Siemensstraße. Ein baumbestander Parkplatz entlang der Osttangente wird zum grünen Filter vor dem angrenzenden Industriegebiet.

Südlich der Straubinger Straße entsteht als Eingang zum Gewerbequartier Osterhofer Straße und zum angrenzenden Kreuzkirchenquartier ein repräsentativer, von neuen Gebäuden gefasster Platzraum (Osterhofer Platz). Er begünstigt die Ansiedlung von Versorgungseinrichtungen und wird damit profilbildender Schwerpunkt und Adresse für das Gewerbe- und Dienstleistungsquartier um das Ostkreuz.

Das ursprünglich auf einem freien Baufeld an der Osttangente vorgesehene Bürohaus rückt in eine städtebaulich wirksame Position und wird an der Straubinger Straße zu einem auf die Innenstadt weisenden Stadtzeichen.



Handwerkskammer

Siemens AG

6. Zusammenfassung und Ergebnis

6.1. Leitbild

Um einerseits das Welterbe Regensburgs zu schützen und andererseits dem aktuellen Entwicklungsbedarf einer Großstadt Rechnung zu tragen, müssen im engeren und weiteren Umfeld der Kernstadt entlastende und zukunftsrelevante Maßnahmen entstehen können, die sich entsprechend ihrer funktionalen Anforderung und Bedeutung auch im Stadtbild präsentieren („Doppelstrategie“).

Dabei werden die profilbildenden Orte an den Schnittstellen von historischen Ordnungs- und heu-

tigen Strukturlinien - überlagert mit den in „Regensburg 2005“ ausgewiesenen Neuordnungsflächen – zu den stadtbildwirksamen Koordinaten des Stadtgefüges.

Diagramm und Leitbild ist ein radiales System, in dem sich die profilbildenden Orte auf peripheren Ringen wie Satelliten um die Altstadt legen („qualitativer Mantel“) und über historische Raumbezüge und neue Grünkorridore mit ihr verbunden sind.

Stadtre Relief



6.2. Zusammenfassende Planungsaussagen für profilbildende Orte

Bahnterrasse Friedensstraße / Kirchmeierstraße

- Friedensstraße und Kirchmeierstraße als Stadtboulevard mit einer von terrassenartigen Freiräumen gegliederten Neubebauung (repräsentative Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen).
- Die Lage auf einer Topografiekannte am Rande der Welterbe-Schutzzone und die Entfernung von 1 km zum Dom erfordern für Einzelakzente eine Höhenbegrenzung von 25 m.

Stadteinfahrt Prüfeninger Straße

- Akzentuierung der westlichen Stadteinfahrt durch ein markantes stadtbildwirksames Bauwerk, das den Bereich der Klinik in der Stadtsilhouette verankert.

- In Korrespondenz zu den benachbarten Wohntürmen und den im Osten hervortretenden Stadtzeichen ist eine Höhenentwicklung bis zu 40 m vertretbar.

Frankenstraße / Walhalla Allee

- Inszenierung des nördlichen Boulevards durch markante großmaßstäbliche Sonderbausteine für Kultur, Erholung und Freizeit sowie anspruchsvolle Stadträume und landschaftlich-topografisch geprägte Stationen.
- Baulich-räumliche Betonung des Kreuzungsbereichs an der Nordgaustraße durch hohe Bauwerke, für die bei einer Entfernung von 800 m zum Dom eine Höhenbegrenzung von 30 m gilt.

Galgenbergstraße

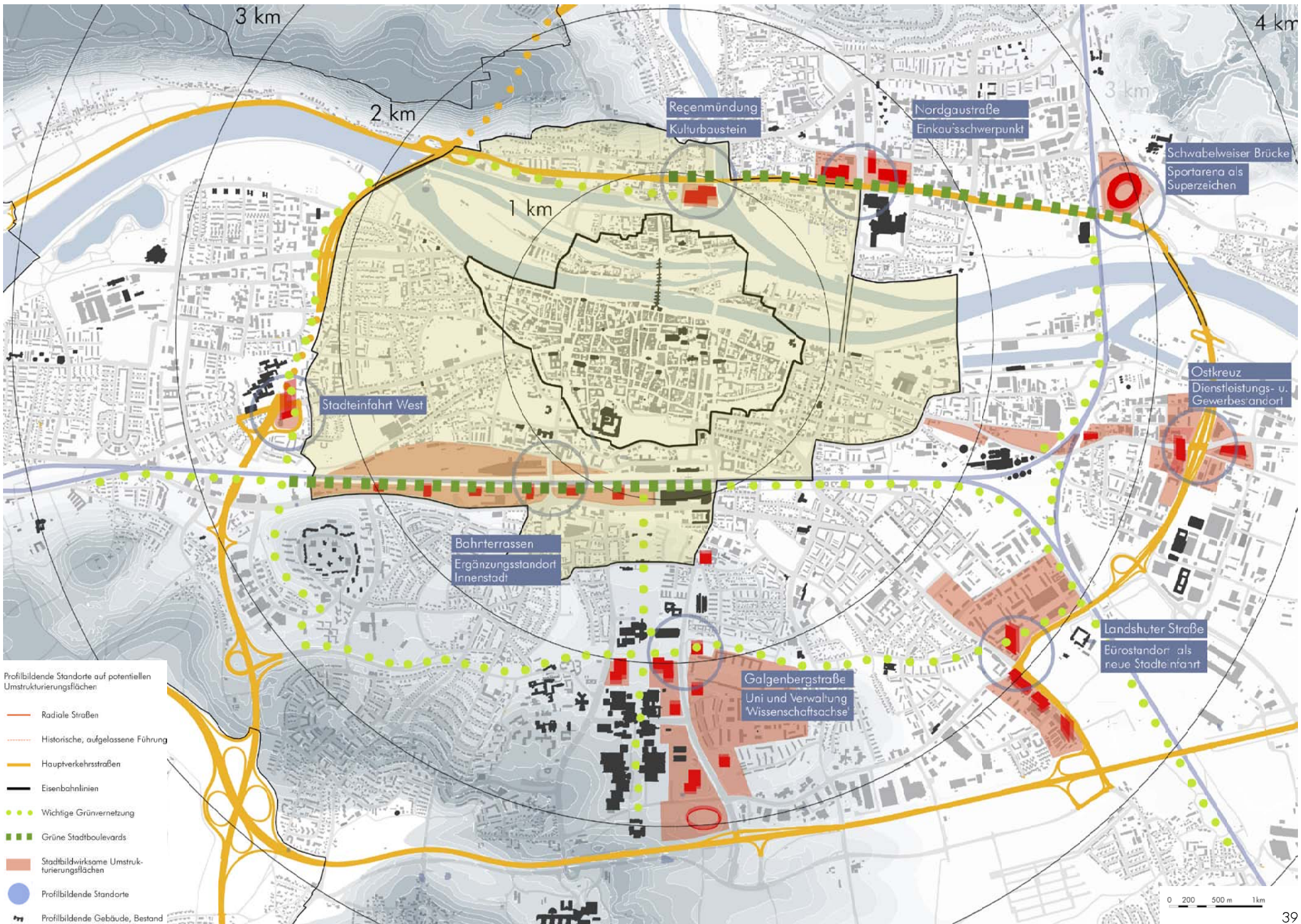
- Herausstellen der Galgenbergstraße als „Allee der öffentlichen-repräsentativen Bauten“ und östliche Begrenzung des Uni-Campus.
- Ergänzung der Universität durch einen neuen Wissenschaftscampus auf dem Gelände der Nibelungenkaserne, der sich zur Galgenbergstraße durch ein akzentuierendes Gebäude ankündigt.
- Die Hanglage und die Entfernung von 2 km zum Dom erfordern eine Höhenbegrenzung auf 30 m.

Landshuter Straße

- Akzentuierung der Stadteinfahrt Landshuter Straße durch raumbildende Gebäude als Wegweiser zur Innenstadt.
- Auf Grund der Entfernung von 3 km zum Dom ist das Stadtzeichen an der Landshuter Straße auf eine Höhe von 60 m begrenzt, für die Randbebauung auf der Süd-West-Seite der Landshuter Straße beträgt die Begrenzung 25 m.

Straubinger Straße / Ostkreuz

- Akzentuierung des räumlich-funktional neugeordneten Dienstleistungsstandorts als Schwerpunkt des umgebenden Gewerbe- und Industriegebiets mit einem auf die Innenstadt orientierten stadtbildwirksamen prägnanten Gebäude.
- Die Lage in der Donauebene und eine Entfernung von 3,3 km zum Dom lassen eine Höhenentwicklung des Stadtzeichens von maximal 60 m zu.



6.3. Profilbildende Orte und städtebaulicher Kontext

Aus den Voruntersuchungen und Planungsvorschlägen lassen sich folgende Aussagen und Thesen zusammenfassen:

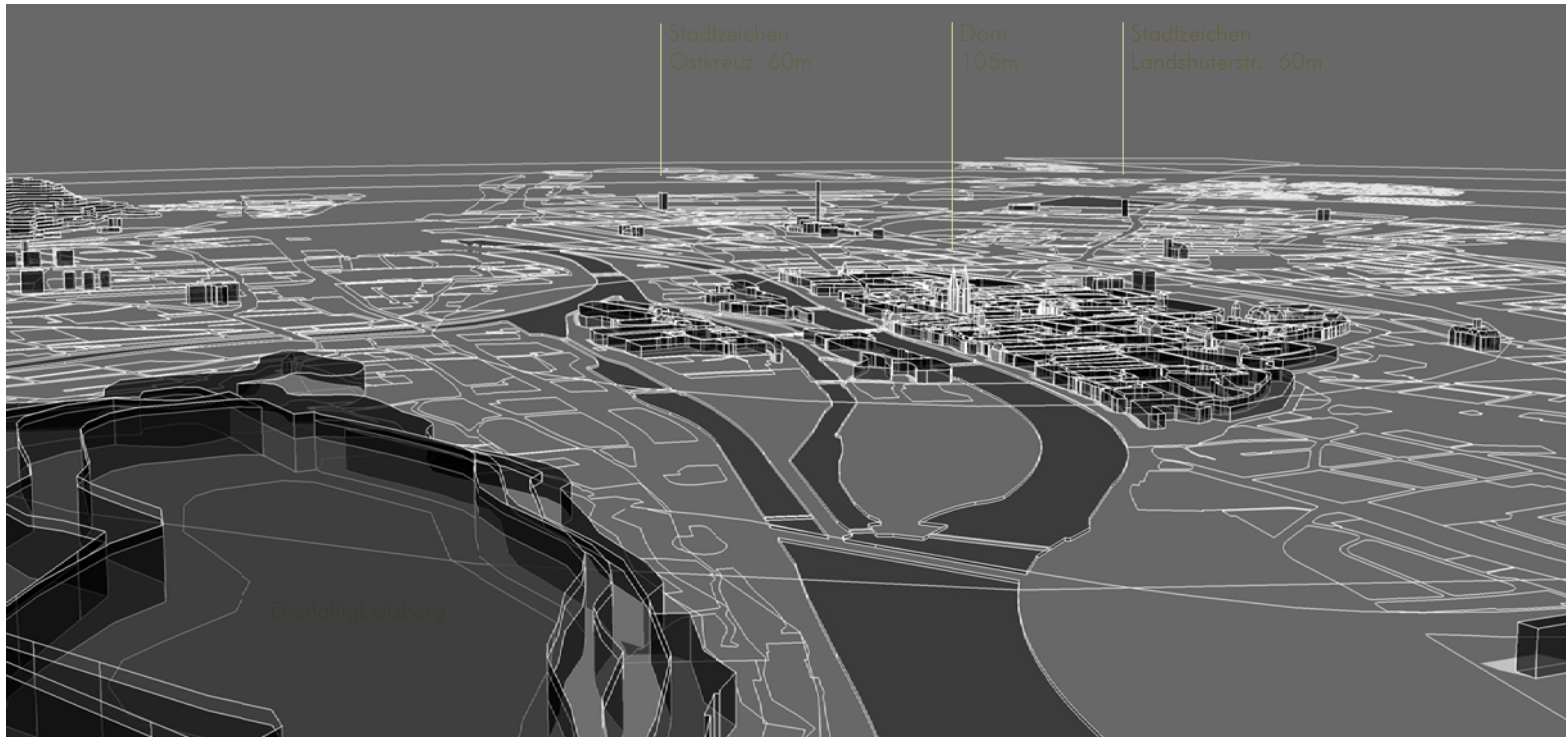
- Inszenierung und Aufwertung des Welterbes durch städtebaulich-gestalterische Neuordnung einzelner Randbereiche der Kernstadt.
- Ergänzung durch ein System profilbildender Orte in der Peripherie.
- Vorhaltung besonders stadtbildwirksamer Standorte für öffentlich-kulturelle Einrichtungen und Sondernutzungen.
- Herausstellen und Weiterentwicklung des Uni-Campus als kernstadtorientierter und das Stadtfüge prägender zentraler Raumkorridor.

- Umstrukturierung ehemaliger stadtnaher Kasernen zu Misch- und Wohngebieten verbunden mit einer Ausbildung stadtbildwirksamer und identitätsstiftender Quartiersschwerpunkte.

- Umstrukturierung innenstadtnaher Altindustriestandorte zu neuen Gewerbe- und Dienstleistungsschwerpunkten mit räumlicher Aufwertung der Hauptverkehrsstraßen.

- Entwicklung und Vernetzung der Flussuferbereiche als Erholungsraum für die Gesamtstadt unter Einbeziehung der Hafenanlagen in eine stadtbildverträgliche Entwicklung.

- Ausbau stadtbildwirksamer Grün- und Freiräume unter Einbeziehung von Umstrukturierungen als Stationen einer durchgehenden Fuß- und Radwegvernetzung und landschaftlichen Einbindung.



6.4. Durchführungsempfehlungen

Grundlage einer qualitätssichernden und auf das Welterbe bezogenen Stadtentwicklung ist ein ganzheitlicher Planungsansatz, bei dem Einzelaspekte ebenso wie komplexe raumgreifende Vorhaben jeweils im umfassenden städtebaulichen Zusammenhang bewertet werden. In diesem Sinne sollen die Aussagen und Thesen des Gutachtens in Instrumente und Verfahren der Stadtentwicklung übertragen und auf ihre Auswirkung und Umsetzbarkeit überprüft werden. Im Einzelnen empfehlen sich folgende Verfahrensschritte:

- Strukturelle und funktionale Programmdiskussion sowie Rahmenkonzepte auf der Ebene eines präzisierten Flächennutzungsplans.
- Städtebauliche Machbarkeitsstudien, in denen Handlungsspielräume und Aussagen für einzelne Veränderungsbereiche überprüft und präzisiert werden.
- Quartiersbezogene Masterpläne mit städtebaulichen, handlungsbezogenen und weiterführenden Aussagen als Grundlage für bauleitplanerische Festlegungen.
- Übersetzung städtebaulicher Rahmenbedingungen in typologische und architektonische Konzepte über Wettbewerbe und vergleichbare Qualifizierungsverfahren.
- Erörterung und Diskussion der einzelnen Planungsstufen in den städtischen Gremien und im Gestaltungsbeirat.
- Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, die bereits im konzeptionellen Stadium beginnt.



