

# Regensburg im Fokus

70 Jahre Stadtentwicklung aus der Vogelperspektive



## DER BUCH- UND GESCHENKTIPP FÜR ALLE REGENSBURG-FANS:

Die hier abgedruckten Fotos sind nur ein kleiner Auszug aus dem Luftbildband "Regensburg im Fokus", der historischen Luftaufnahmen die aktuellen Stadtansichten gegenüberstellt. Die Fotos sollen vor allem die Neugier wecken und "Lust auf Mehr" machen.

Erhältlich im Buchhandel, in der Touristinformation und beim Amt für Stadtentwicklung der Stadt Regensburg.

ISBN: 978-3-935052-70-2

Preis: 29,50 Euro

## Nördlicher Brückenkopf der Eisernen Brücke

Bis zur Sprengung im Jahre 1945 verband eine Brücke aus Eisengitterträgern den Unteren Wöhrd mit der Altstadt. Die Maschinenfabrik J. Maffei, die im 19. Jahrhundert auf dem Unteren Wöhrd einen Schiffbaubetrieb unterhielt, errichtete den Donauübergang.

Das Bild von 1958 zeigt zwei Joche der nach 1945 geschaffenen Behelfskonstruktion, die bis zu ihrem endgültigen Abbruch in den Jahren 1990/91 den Verkehr zu bewältigen hatte. Flankiert wurde der nach 1945 nördliche Brückenkopf von einem markanten dreigeschossigen Walmdachbau des 17./18. Jahrhunderts, der als Mühlenschreiberhaus diente. Nördlich davon entstand 1904 aus dem Umbau und der Aufstockung eines zweigeschossigen Gebäudes, welches ehemals als Wohn- und Bürogebäude der Fa. Maffei gedient hatte, ein Mietshaus im Neurenaissancestil. Am rechten Bildrand ist der Ostenstadel erkennbar, von dem sich nach Westen hin der Donaumarkt erstreckt, auf dem bis 1944 ein großes Lagerhaus stand. Nördlich des Ostenstadels - der Ende der Fünfzigerjahre noch seinem ursprünglichen Bestimmungszweck als Lagerhaus diente - werden Güter von der Bahn auf Donauschiffe umgeschlagen.





1964 wurde zugunsten einer geplanten mehrspurigen Brückentrasse vom südlichen Donauufer bis zur Frankenstraße der Häuserbestand im Bereich des nördlichen Brückenkopfs am Unteren Wöhrd abgebrochen. Wenngleich das groß dimensionierte Brückenprojekt ab den späten 1970er Jahren nicht weiterverfolgt wurde, kam es erst rund 15 Jahre später zu einer städtebaulichen Neuordnung des exponierten Bereichs am Unteren Wöhrd.

1990 musste aufgrund statischer Mängel der Behelfsbau der "alten" Eisernen Brücke ersetzt werden. Nach den Plänen der Büros Auer und Weber, München, und Mayr und Ludescher, Stuttgart, entstand eine filigrane Stahlbrückenkonstruktion.

1996 konnte das bislang als Parkplatz genutzte Grundstück, auf dem ehemals das Mühlenschreiberhaus stand, wieder bebaut werden. Nach den Plänen des Büros Homeier und Richter präsentiert sich nun ein zum Fluss hin orientierter Baukörper in Metall-Glas-Konstruktion. Auf der anderen Donauseite besteht auch nach 50 Jahren akuter Handlungsbedarf. Die Regensburger Stadtgesellschaft war bislang noch nicht in der Lage, im Sinne einer Stadtreparatur diese vom Bombenkrieg geschaffene Fläche wieder zu bebauen.

## Hauptbahnhof und Regensburg Arcaden

Das 1958 entstandene Foto zeigt den Regensburger Hauptbahnhof.

Die Kriegsschäden an dem 1888-92 errichteten Gebäude sind gerade einmal seit drei Jahren behoben. Mit den kräftig vortretenden Eckrisaliten korrespondieren östlich und westlich separate Flügelbauten, die den Bahnhofsvorplatz seitlich einfassen. Auch funktional sind diese von Bundesbahn und Bundespost genutzten Bauten dem Bahnhof zugeordnet.

Das Gelände südlich der Gleisanlagen ist lediglich östlich der Auffahrt zur Galgenbergbrücke mit einer seit der Gründerzeit gewachsenen Wohnbebauung versehen. Die von der VW-Niederlassung Hartl und vor allem von der Bundesbahn selbst genutzten Flächen westlich der Brückenrampe werden mit ihren Hallen und großen Freiflächen als städtebauliche Brache empfunden.





Während das Bahnhofsgebäude selbst äußerlich nahezu unverändert geblieben ist, hat das bauliche Umfeld sein Gesicht gewandelt. So wurde durch den 1991 nach Plänen von Ackermann und Partner (München) ausgeführten 218 m langen Neubau des Postgebäudes Bahnhofstraße 16 dessen einst pedantischer Bezug zum Haus Bahnhofstraße 20 aufgegeben. Südlich der Gleisanlagen entstanden nach einem Multiplex-Kino (1998) ab 2000 die so genannten Regensburg Arcaden. Die Galgenbergbrücke, 1994 im Zuge der Privatisierung der Bahn an die Stadt gefallen, wurde 2001-03 durch einen Neubau ersetzt.

## Donaulände mit Nibelungenbrücke

Ende des 19. Jahrhunderts verlagerte sich der Schiffumschlag von den mittelalterlichen Länden oberhalb und unterhalb der Steinernen Brücke aufgrund der dort beengten Verhältnisse weiter donauabwärts. 1891/92 errichtete das Königliche Straßen- und Flussbauamt östlich der Eisernen Brücke insgesamt 850 m Kaimauer und rund zehn Jahre später weitere 200 m. Parallel dazu wurden die Gleise für die Hafenbahn verlegt. Die Aufnahme aus dem Jahr 1957 vermittelt den Eindruck von der regen Betriebsamkeit am Donauufer. Vom Altstadtbereich unterhalb der Eisernen Brücke bis zur Linzer Straße liegen die Schleppkähne dicht gedrängt. Eine Reihe von Kränen besorgt den Güterumschlag zwischen Bahn und Schiff.

Besonders deutlich wird die damalige Stellung der Hafeneisenbahn. Allein 1957 trafen im Hafenbahnhof über 3.000 Güterzüge mit rund 145.000 Waggons ein. Die Bahn allein transportierte damit über 3 Mio. t Güter. Sechs Diesellokomotiven besorgten auf einer Gleislänge von knapp 45 km den Rangierbetrieb. Der Straßengüterverkehr spielte damals noch eine untergeordnete Rolle.

In der Bildmitte ist die Nibelungenbrücke erkennbar. Sie wurde 1938 dem Verkehr übergeben und entlastete damit die Steinernen Brücke, welche bis zu diesem Zeitpunkt der einzige Donauübergang im Stadtgebiet war. 1945 sprengten deutsche Truppen die Nibelungenbrücke, welche erst fünf Jahre später ein zweites Mal dem Verkehr übergeben werden konnte.





Der Strukturwandel im Verkehrsgewerbe und insbesondere der Rückgang des Güterverkehrs bei der Bahn haben sichtbare Veränderungen hinterlassen. Die Bedeutung der Donaulände ist deutlich geschrumpft.

Unterhalb der neuen Nibelungenbrücke, die in den Jahren 2001-2003 errichtet wurde, haben sich Stätten der Freizeit und des Vergnügens etabliert. Die von der Bahn einst genutzten Areale dienen anderen Zwecken, wie z. B. einem Betriebshof für Omnibusse. Dieses im Umbruch befindliche Areal bedarf einer konkreten Planung.

Mit dem angedachten "Marina-Quartier" sollen Brachflächen aktiviert und für neue Nutzungsmöglichkeiten erschlossen werden.

## Hochweg, Kleiderfabrik Willi Schildt

Ende der 1930er Jahre gründete Willi Schildt zusammen mit Georg Rieger in der Glockengasse ein Fachgeschäft für Herren- und Knabenbekleidung. Nach 1945 wurde die Bekleidung selbst hergestellt und 1953 eine neue Fabrik am Hochweg errichtet. In verschiedenen Bauabschnitten erfuhren die Produktionsanlagen in den 1960er Jahren umfangreiche Erweiterungen. In der Altstadt unterhielt die Firma mehrere Läden.

1958, zum Zeitpunkt der Aufnahme, befand sich die Fabrik noch in Alleinlage inmitten von Feldern. Am rechten Bildrand sind die Einfamilien- und Reihenhäuser an der Josef-Adler- bzw. Engelhartstraße erkennbar. Im oberen Bild Drittel ist eine dichte Reihe von hohen Bäumen zu sehen. Hinter ihnen verbirgt sich das städtische Strandbad Schillerwiese.





Die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in Regensburg stark expandierende Textil- und Bekleidungsindustrie geriet zum Ende des Jahrhunderts in eine strukturelle Krise. 1999 wurde das Fabrikgelände an eine Regensburger Bau-trägergesellschaft veräußert. Wo früher flinke Frauenhände Sakkos und Hosen nähten, wird heute gewohnt. Auf rund 1,5 ha Fläche entstanden in den Jahren 2006 und 2007 die so genannten Hochwegterrassen, eine Anlage mit rund 240 Wohneinheiten.

Eine spürbare Trennung der Stadtquartiere im "Inneren Westen" Regensburgs ergibt sich durch die Lage der ca. 5 km langen Westumgehung. Ursprünglich als B 16 (neu) geplant, sollte sie den Nord-Süd-Transit-Verkehr an Regensburg vorbeiführen. 1960 fiel die Grundsatzentscheidung zugunsten der Trasse, die heute den Stadtwesten teilt. Ende 1966 wurde bereits eine Fahrbahn der 550 m langen Pfaffensteiner Brücke dem Verkehr übergeben, 1971 der Abschnitt von der Prüfeninger Straße zum Regensburger Kreuz. Heute ist die "Westumgehung" Teil der A 93 Regensburg-Weiden.

## Brauereiquartier Am Galgenberg

Mitte des 19. Jahrhunderts errichteten zahlreiche in der Altstadt produzierende Brauereien Lagerkeller im Gebiet zwischen dem Unterislinger Weg und dem Eisbuckel. Zunächst sollte das Bier dort bis in die heißen Sommermonate hinein frisch gehalten werden. Später fand bei den Kellern im Sommer ein Ausschank des Bieres statt. Unter schattigen Bäumen genoss die Regensburger Gesellschaft das kühle Bier, und um die Jahrhundertwende wurde sowohl das gastronomische Angebot als auch die Unterhaltung durch "Livemusik" weiter ausgebaut. Parallel zu dieser Entwicklung verlagerten auch viele Brauereien ihre Produktionsstätten aus der Enge der Altstadt hinauf auf den Galgenberg, so wie das im Bild deutlich gekennzeichnete Brauhaus Regensburg. Im rechten Bild Drittel befindet sich 1956 wie 2008 das Gebäude der Alten Mälzerei, heute eine Stätte der Jugendkultur. Nördlich anschließend ist der Gastgarten des Kneitinger Kellers mit seinem dichten und hohen Baumbestand zu sehen.





Im Jahre 2008 gehen die Veränderungen im Bereich des ehemaligen Brauquartiers am Galgenberg weiter. Wo aktuell eine Brache erkennbar ist, werden in Kürze moderne Wohnhäuser errichtet werden. Für die östlich der Alten Mälzerei gelegenen Bauten gibt es bereits ein Neubauprojekt. Der Wohnungsbau mit seinen überaus farbenfroh gestalteten Hausfassaden hat sich zwischenzeitlich bis zum protestantischen Zentralfriedhof vorgeschoben. Auch die Brauereikultur in Regensburg ist in den letzten Jahrzehnten etwas ärmer geworden. Während im Jahre 1956 im Stadtgebiet noch 10 Brauereien produzierten, sind es heute nur noch drei.