

SCHLACHTHOFAREAL

Umstrukturierung einer innerstädtischen Brache und Resozialisierung eines Industriedenkmals in Regensburg

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung Architektur

Simone Frattnig / Theresa Haas

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer
Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Grigor Doytchinov
Institut für Städtebau

Jänner 2013

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am
.....
.....

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources/resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

date
.....
.....

INHALT

Vorwort.....	9
1 Innerstädtische Industriebrachen als urbane Chance.....	11
2 Schauplatz Regensburg.....	17
2.1 Portrait einer Stadt.....	18
2.2 Lage einer Stadt.....	24
2.3 Geschichte einer Stadt.....	28
2.4 Gestalt einer Stadt.....	39
2.5 Entwicklung einer Stadt.....	47
3 Das Schlachthofareal.....	57
3.1 Vorstellung des Planungsgebiets.....	58
3.2 Räumliche Analyse des Planungsgebiets.....	72
3.3 Zentraler Punkt Schlachthof.....	100
3.4 Grundlage der Planung.....	112
3.5 Alternative Planungen.....	116

4 Städtebauliches Konzept.....	121
4.1 Gedanken zur Stadt.....	122
4.2 Entwurfsprozess.....	124
4.3 Entwurf.....	146
4.4 Milieustudien.....	158
4.5 Fazit.....	186
Danksagung.....	189
5 Quellen.....	191
5.1 Bibliografie.....	192
5.2 Abbildungsverzeichnis.....	196

VORWORT

Schauplatz der vorliegenden Diplomarbeit ist die ca. 150.000 Einwohner zählende Stadt Regensburg, die ein wichtiges Wirtschafts-, Versorgungs-, Kultur- und Verwaltungszentrum in Ostbayern darstellt.

Das behandelte Planungsgebiet, das ehemalige „Schlachthofareal“, liegt im östlichen Bereich der Stadt, nahe des Zentrums, direkt angrenzend an die Donau und umfasst ca. 16,4 ha.

Mit der Schließung des städtischen Vieh- und Schlachthofs Ende des 20. Jahrhunderts verlor das gesamte Areal seine ehemals große Bedeutung, liegt brach und konnte bis heute nicht wieder ins städtische Gefüge eingegliedert werden.

Aufgrund seiner Innenstadtlage inmitten eines von struktureller und funktionaler Heterogenität geprägten Stadtviertels und des ungenutzten historischen Bestands weist das „Schlachthofareal“ unserer Ansicht nach großes Entwicklungspotenzial für die Umgebung und die gesamte Stadt auf. Die aktuelle Gestalt des verfallenden Planungsgebiets steht in starkem Kontrast zum nach außen transportierten Image der Stadt als konservierender Träger eines Weltkulturerbes. Dieser Widerspruch bringt das Innenstadtareal in eine symbolische „Randlage“ und stellt eine spannende Ausgangssituation für eine Neuplanung

dar. Der Kern der Arbeit ist die Resozialisierung des denkmalgeschützten, leer stehenden Schlachthofgebäudes aus dem 19. Jahrhundert, die Reaktivierung des zugehörigen Areals und die Umstrukturierung bzw. Neugestaltung dieser innerstädtischen Industriebrache.

Die Tatsache, dass die Stadt Regensburg als eine der wenigen in Deutschland in den nächsten Jahren noch weiter wachsen wird, war für uns ein weiterer Grund, uns für eine städtebauliche Neuplanung an diesem Standort zu entscheiden. Dennoch entschieden wir uns dafür, anhand einer Innenstadtbrache „Flächenrecycling“ zu betreiben, da langfristig gesehen auch in Regensburg die Bevölkerungszahlen stagnieren werden.

Eine Planung dieser Größenordnung kann unserer Ansicht nach nicht losgelöst vom städtischen Gesamtkontext erfolgen. Daher befassen wir uns in unserer Arbeit eingangs mit der Analyse der Stadt Regensburg nach unterschiedlichen historischen und aktuellen Gesichtspunkten. Bereits in dieser Ebene wird Bezug auf das konkrete Planungsareal genommen, welches in einem weiteren Schritt in Wechselwirkung mit seiner direkten Umgebung räumlich

und funktional analysiert wird. Neben den daraus erfassten Einflussfaktoren ist der Umgang mit der denkmalgeschützten Substanz, vor allem hinsichtlich des zentralen Punkts „Schlachthof“, wesentlich für die Gestaltung.

Aufbauend entwickeln wir diverse Strukturkonzepte, Bebauungsstudien und Festlegungen betreffend Verkehr und Freiraum, um schließlich darauf basierend den städtebaulichen Entwurf für das „Schlachthofareal“ zu erarbeiten.

Graz, Jänner 2013

1 INNERSTÄDTISCHE INDUSTRIEBRACHEN ALS URBANE CHANCE

Entstehung

Als Folge der industriellen Revolution kam es bereits in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu einer massiven Zunahme des produzierenden Gewerbes, welches kaum Ansiedlungsmöglichkeiten im damaligen innerstädtischen Bereich fand. Aus diesem Grund situierte man sich an den Stadträndern, außerhalb der Ummauerung, auch weil dort genügend Platz für neue Infrastruktur vorhanden war. Viele Betriebe suchten auch die Nähe zum Wasser, um die Frischwasserzufuhr für ihre Produktion zu gewährleisten. Heutzutage befinden sich diese Areale meist in bevorzugter Nähe zur Kernstadt, zum Teil auch in attraktiver Uferlage, unmittelbar bei Bahnlinien bzw. Bahnhöfen.

Durch die Ansiedlung großer Betriebe in der damaligen Peripherie kam es zur Entstehung von betriebsbezogenen wohn- und infrastrukturellen Einrichtungen, welche wiederum zu neuen allgemein zugänglichen Wohnvierteln führte. Dies bedingte eine auch heute noch meist klar ablesbare funktionale und strukturelle Heterogenität des Stadtquartiers.

Der ab Mitte des 20. Jahrhunderts einsetzende wirtschaftliche und soziale Wandel resultierte wiederum darin, dass wie

schon 100 Jahre zuvor Betriebe abwanderten, ihre Produktion aus finanziellen Gründen verlagerten und sich dadurch der Bedarf an innerstädtischen Industrie- und Gewerbeflächen rückläufig entwickelte. Somit kam es zur Entstehung großer brach liegender Flächen von teils enormer, ganze Stadtteile umfassender Ausdehnung.

Charakteristik

Charakteristisch sind dabei vielfach vorhandene, leer stehende Gebäudehüllen und infrastrukturelle Anlagen, die ohne ständige Instandhaltungsmaßnahmen von privater oder öffentlicher Seite immer mehr verfallen. Nicht zu unterschätzen ist der negative Impuls, den solch morbid anmutende Areale auf ihre Umgebung ausstrahlen, welcher nicht selten auch soziale Konflikte und Segregation mit sich bringt und das Potenzial hat, Orte in soziale Brennpunkte zu verwandeln.

Zusätzlich zu dieser Problematik gesellt sich auch der Aspekt der unter Umständen vorhandenen baulichen oder ökologischen Altlasten, welche abschreckend auf potenzielle Investoren wirken können.¹

Trotzdem bieten sich an solchen einzigartigen Orten viele

gestalterische Möglichkeiten. Oftmals ist ein großes Maß an Freiflächen, versiegelt oder nicht, noch immer vorhanden. Es ergibt sich die Chance, Natur- und Freiräume in die meist dicht bebauten Quartiere zurückzubringen, zudem finden sich häufig „Industriedenkmäler“, also Bauten, die aufgrund ihrer eigentlich nicht ihrer Funktion entsprechenden reichen Gestaltung heute als erhaltenswerte Zeugen der Zeit gelten. Genau diese sind unter anderem wichtige Identifikationsmerkmale innerhalb des jeweiligen Stadtteils, welche den gravierenden Unterschied zwischen jenen Arealen und der „grünen Wiese“ ausmachen. Die Erhaltung und Aufwertung dieses Bestands wird von der Bevölkerung grundsätzlich gerne angenommen, ganz im Gegensatz zu einer kompletten Überformung und Neubebauung. Bezüglich der verkehrstechnischen Erschließung ergibt sich der Vorteil, dass diese bereits zur Genüge vorhanden ist oder nur erweitert werden muss, im Bereich des öffentlichen Verkehrs gilt dasselbe. In rechtlicher Hinsicht ist davon auszugehen, dass das Gebiet unverzüglich baulich genutzt werden kann.



Die bereits erwähnten Baudenkmäler, welche an einer Vielzahl der Brachen vorzufinden sind, erfordern allerdings einen speziellen planerischen Umgang, nämlich eine bauliche und auch funktionale Reaktivierung.²

Durch dieses „Flächenrecycling“ kommt es in städtebaulicher Hinsicht zu einem schonenden Umgang mit der wertvollen Ressource Boden. Aufgrund der bevorzugten innerstädtischen Lage wird zudem versucht, Nutzungen anzusiedeln, die höhere Bodenpreise mit sich bringen, wie Wohnen, Arbeiten, Konsum und Freizeit. Weiters werden impulsgebende Nutzungen angestrebt, um eine weitere Aufwertung zu initialisieren. Bereits Gebrautes wird wieder verwendet und zu einem wertvollen städtischen „Filetstück“.

Abb.01: Schlachthofareal Regensburg

Vorgehensweise

Wichtig erscheint dabei die Verknüpfung des Areals und seiner Neubesetzung mit der Umgebung, der Stadt und der Region. Die Innenentwicklung einer Stadt hat außerdem den Effekt, dass die umliegenden Naturräume in der Region nicht durch Zersiedelung in ihrer sozialen, ökologischen und ästhetischen Bedeutung zerstört werden.

Hinsichtlich ursprünglicher sozialer Probleme am Standort kann eine Neubelegung das Milieu langfristig stabilisieren.³

Das in der vorliegenden Arbeit behandelte Stadtgebiet bietet unserer Ansicht nach genau jene eingangs erwähnten charakteristischen Merkmale einer innerstädtischen Industriebrache, mit all ihrem Potenzial, aber auch mit der Problematik, die eine solche planerische Ausgangssituation mit sich bringt.

Als Grundlage der Planung ist das heute brach liegende, ehemalige Schlachthofareal Regensburg mit dem „Industriedenkmal Schlachthof“ anzusehen. Wichtige, in der Planung zu berücksichtigende Faktoren sind sowohl die geografisch bevorzugte Lage in der Stadt, als auch die gleichermaßen wichtige ideelle Bedeutung des Areals.

Abb.02: Schlachthofareal Regensburg



Verweise

¹ Vgl. Koll-Schretzenmayr 2000, 9, 91, 93-95, 99-100, 104, 106-108.

² Ebda., 108, 111-113.

Vgl. Müller/Schmitt/Selle 2003, 15, 74, 100.

³ Vgl. Koll-Schretzenmayr 2000, 9-10, 12-13.

Vgl. Müller/Schmitt/Selle 2003, 74.

Abb.01: Eigentum der Verfasser

Abb.02: Eigentum der Verfasser

2 SCHAUPLATZ REGENSBURG

2.1	Portrait einer Stadt
2.2	Lage einer Stadt
2.3	Geschichte einer Stadt
2.4	Gestalt einer Stadt
2.5	Entwicklung einer Stadt

2.1 PORTRAIT EINER STADT

Eckdaten, Motive und Image der Stadt Regensburg

Geografische Lage

49° 01' 10" nördliche Breite / 12° 05' 52" östliche Länge⁴

Meereshöhe

326 bis 471 ü. NN⁵

Klima

gemäßigte Klimazone mit kontinentalem Einschlag

Staatsangehörigkeit

Deutschland

Fläche

8,07 ha⁶

Bundesland

Bayern

Einwohner

152.494 (Stand 2012)⁷

Stadtgliederung

18 Stadtbezirke⁸

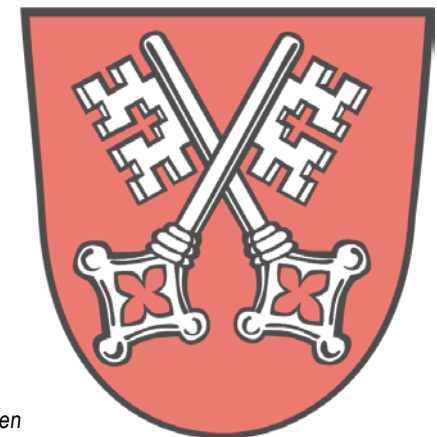


Abb.03: Stadtwappen

Leben mit dem Fluss – Freizeit und Business



Abb.04



Abb.05

Eine Brücke aus Stein und eine Kathedrale zur Orientierung

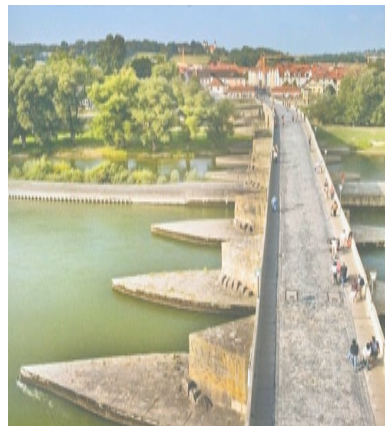


Abb.06



Abb.07

Eine mittelalterliche Metropole wird Welterbe



Abb.08



Abb.09

Katholischer Glanz und adelige Gloria



Abb.10



Abb.11

Lebendig und pulsierend – das junge Regensburg



Abb.12



Abb.13

Global Players – dynamisch und aufstrebend



Abb.14



Abb.15

Massenaufläufe und Überfrachtung –
Schattenseiten eines Touristenmagnets



Abb.16



Abb.17

Hochwassergefahr an der Donau und
Verkehrsbelastung in der Altstadt



Abb.18



Abb.19

Verweise

⁴ Vgl. http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 11.10.2012

⁵ Vgl. http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 11.10.2012

⁶ Vgl. http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 11.10.2012

⁷ Vgl. http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 11.10.2012

⁸ Vgl. http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 11.10.2012

Abb.03: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Wappen_Regensburg.svg&filetimestamp=20070306224740, 20.12.2012

Abb.04: Sedlmeier/Vossen 2006, 144

Abb.05: Sedlmeier/Vossen 2006, 118

Abb.06: Gerber/Selbach 2009, 15

Abb.07: Sedlmeier 2010, 51

Abb.08: Sedlmeier/Vossen 2006, 66

Abb.09: Sedlmeier/Vossen 2006, 66

Abb.10: Gerber/Selbach 2009, 18

Abb.11: Saurma 2009, 29

Abb.12: Gerber/Selbach 2009, 21

Abb.13: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Uni-regensburg2.jpg&filetimestamp=20090425161404>, 21.12.2012

Abb.14: Sedlmeier/Vossen 2006, 106

Abb.15: Sedlmeier/Vossen 2006, 98

Abb.16: Sedlmeier/Vossen 2006, 74

Abb.17: <http://www.schneekugelhaus.de/Historie/Schneekugel/Souvenir-Schneekugel-Regensburg.html>, 21.12.2012

Abb.18: Sedlmeier/Vossen 2006, 158

Abb.19: <http://www.wochenblatt.de/nachrichten/regensburg/regionales/Handwerkskammer-fordert-umfassendes-Verkehrskonzept-fuer-Ballungsraum-Regensburg;art1172,89517>, 22.12.2012

2.2 LAGE EINER STADT

Regensburg im Raum

Die Stadt Regensburg liegt in Ostbayern, Deutschland, am nördlichsten Punkt der Donau, direkt am Schnittpunkt mit den Flüssen Regen und Naab. Dieser Umstand bot der Stadt von jeher eine hervorragende Fernverkehrslage und begünstigte den Wirtschaftsfaktor Schiffsverkehr. Dies führte bereits im frühen Mittelalter dazu, dass Regensburg politische, wirtschaftliche und kulturelle Beziehungen in Europa aufbauen konnte.

Durch den Fall des Eisernen Vorhangs und die EU-Osterweiterung rückte die Stadt vom Zonenrandgebiet in die Mitte Europas, ist auch heute wieder eine Drehscheibe zwischen Ost und West und bezeichnet sich selbst als „das Tor zum Osten“.

Wichtige Verknüpfungspunkte hierbei sind die Universitäten mit ihren Wissenschafts- und Bildungsk Kooperationen, wirtschaftlichen Netzwerken und Städtepartnerschaften.

Zusätzlich verhalf die Vollendung des Rhein-Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 und die damit einhergehende Anbindung Regensburgs an das gesamteuropäische Wasserstraßennetz (durchgängige Verbindung von Nordsee und Schwarzem Meer) der Stadt, ihre wirtschaftlichen

Beziehungen international auszubauen. Mit dem Autobahnkreuz Regensburg und dem Regensburger Hauptbahnhof ist die Stadt außerdem ein Autobahn- und Eisenbahnknotenpunkt in Ostbayern.⁹



Abb.20: Lage in Deutschland und Verkehrsknotenpunkt



Abb.21: Lage in Europa



Verweise

⁹ Vgl. Sedlmeier/Vossen 2006, 14, 22, 118.

Vgl. Stadt Regensburg 2005, 11-13.

Abb.20: Eigentum der Verfasser

Abb.21: Eigentum der Verfasser

Abb.22: Eigentum der Verfasser

Abb.23: Eigentum der Verfasser

2.3 GESCHICHTE EINER STADT

Abfolge der wichtigsten historischen Ereignisse Regensburgs

Antikes Regensburg

Im Jahr 179 n. Chr. wurde unter Kaiser Marc Aurel an der Stelle des heutigen Regensburgs das römische Legionslager „Castra Regina“ (Lager am Regen) als militärischer Stützpunkt der Provinz errichtet. Damit beginnt die eigentliche Geschichte der Stadt. Im Laufe des 5. Jahrhunderts n. Chr. zogen sich allmählich die Römer aus der Region zurück und Regensburg wurde zum Sitz der bajuwarischen Herzöge.¹⁰

Mittelalterliches Regensburg

Die Ankunft Bonifatius' im Jahr 739 n. Chr. als päpstlicher Gesandter aus Rom führte zu einer Reorganisation des bayrischen Kirchenwesens und dazu, dass die Stadt zu einem der vier Bistümer Bayerns wurde. Zu diesem Zeitpunkt erhielt die römisch-katholische Kirche einen über Jahrhunderte dauernden und bis heute spürbaren Einfluss in Regensburg.

Durch die Machtübernahme Karls des Großen 788 n. Chr. wurde die Stadt in dessen Reich eingegliedert und zu einer Königs- und Kaiserstadt und somit davor bewahrt, zu einer

beliebigen Provinzstadt abzusinken.

In der weiteren Folge des 11. und 12. Jahrhunderts erlebte die Stadt in politischer, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht eine Blütezeit und war eine der wohlhabendsten und einwohnerstärksten Städte Deutschlands. Aufgrund der Lage an den Wasserstraßen hatte Regensburg den Handel betreffend einen beachtlichen Standortvorteil. Der damit einhergehende Reichtum spiegelte sich auch in der Gestalt der Stadt wider. Es kam zur Errichtung unzähliger Geschlechtertürme, 1146 n. Chr. zur Fertigstellung der „Steinernen Brücke“ und Ende des 13. Jahrhunderts zum Baubeginn des gotischen Doms zu St. Peter. Bis heute ist die nahezu vollständig erhaltene Altstadt von diesen repräsentativen Strukturen geprägt. Brücke und Dom gelten nach wie vor als die aussagekräftigsten Symbole der mittelalterlichen Blüte.

Aufgrund massiver wirtschaftlicher Schwierigkeiten im 15. Jahrhundert kam es zum Niedergang des florierenden Handels, das Steueraufkommen, die Bautätigkeiten und die Bevölkerungszahl stagnierten und die Stadt verschuldete sich hoch. Das Resultat war, dass Regensburg sich im Jahr 1486 der Herrschaft des Herzogs Albrecht IV. von Bayern-München unterstellen musste. Dies duldeten der damalige

Kaiser Friedrich III. allerdings nicht und unter seinem Druck wurde Regensburg 1492 wieder Freie Stadt. Dennoch konnten die wirtschaftlichen und sozialen Probleme der Stadt nicht gelöst werden, die Unzufriedenheit der ärmeren Bevölkerungsschichten wuchs, es kam immer wieder zu Unruhen. Für die Obrigkeit war ein Sündenbock in Form der ansässigen Juden schnell gefunden. Der geschürte Hass fand im großen Judenprogrom 1519 seinen Höhepunkt. Es kam zur Zerstörung und Beschlagnahmung sämtlicher jüdischer Besitztümer und damit zum moralischen Niedergang Regensburgs.

In religiöser Hinsicht spalteten Mitte des 16. Jahrhunderts Martin Luthers Thesen die Stadt, die Anhänger der Reformation formierten sich, um 1542 wurde der evangelische Glaube anerkannt und schließlich die Reichsstadt Regensburg 1651 offiziell evangelisch. Als Reaktion darauf förderten der katholische Herzog von Bayern und der Kaiser mit der Ansiedlung vieler katholischer Orden auch in Regensburg die Gegenreformation.

Wirtschaftlich und kulturell kehrte die Stadt im 17. Jahrhundert zu ihrer alten Blüte zurück, als sich der „Immerwährende Reichstag“, ein Zusammentreffen der Obrigkeit, um Beschlüsse das Reich betreffend zu fassen,

in Regensburg ansiedelte und bis ins Jahr 1803 zur dauerhaften Institution wurde. Ein Glücksfall für die Stadt, da die Welt wieder nach Regensburg kam. Bekannte Persönlichkeiten fanden ihren Weg in die Stadt, darunter Goethe, Mozart, Haydn. Der vom damaligen Kaiser als Prinzipalkommissar für den Reichstag ernannte Fürst Alexander von Thurn und Taxis verlegte seine Residenz nach Regensburg und bis heute wird der Name eng mit der Stadt verknüpft.¹¹

19. und 20. Jahrhundert

Nach Auflösung des „Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation“ entstand das Fürstentum Regensburg, welches schließlich 1810 im Auftrag Napoleons ans Königreich Bayern überging. Als eine Folge davon wurde die Stadt kulturell geplündert, eine Großzahl historischer Kunstschatze aus der Stadt entfernt und in bayrischen Schatzkammern untergebracht. Erst im Jahr 1818 erhielt die Stadt wieder das Recht auf die Selbstverwaltung lokaler Belange.

Sehr langsam kam die Modernisierung industrieller und gesellschaftlicher Belange in Gang, zwischen 1845 und

1910 entstanden unter anderem der „Ludwig-Donau-Main-Kanal“, die Gasbeleuchtung, die Eisenbahnlinien nach München und Nürnberg, die „Eiserne Brücke“, diverse Fabriken und der „Luitpoldhafen“. Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden zudem Schulen und die Kanalisation.

Auf die krisengebeutelten Jahre des 1. Weltkriegs folgte ein politischer Umbruch, die Demokratie wurde gestärkt, das Frauenwahlrecht eingeführt und die Privilegien der Oberschicht wurden verringert.

Schließlich machte sich Adolf Hitler auch in Regensburg die Zukunftsängste der Menschen zunutze. Erwähnenswert ist, dass sich die Zerstörung der Stadt im 2. Weltkrieg in Grenzen hielt und die mittelalterliche Altstadt nahezu vollständig erhalten blieb. Das „Wirtschaftswunder“ der Nachkriegszeit war im Regensburg der 50er Jahre nicht zu spüren, der Wirtschaftsaufschwung blieb aus. Ausschlaggebend dafür war die Randlage der Stadt in Europa zu Zeiten des Eisernen Vorhangs. Nur durch jahrzehntelange staatliche Subventionierung konnte dem entgegengewirkt werden, es entstand der große Industriehafen, die Anbindung an die Autobahn erfolgte neben vielen anderen Investitionen in die Infrastruktur, was zu zahlreichen

Unternehmensansiedelungen wie Siemens oder BMW führte und die Stadt zu einem gefragten Industriestandort machte. Nicht zuletzt wurde mit staatlicher Hilfe 1967 die Universität eröffnet.

Als Folge dieser Entwicklung wuchs Regensburgs Einfluss auf die gesamte Umgebung und die Stadt wurde das Oberzentrum Ostbayerns. Der Trend zur „Bayern-Metropole“ setzte sich nach der Öffnung der Ostgrenzen fort. Mit der Aufnahme der Regensburger Altstadt in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes im Jahr 2006 rückte die Stadt auch international in den kulturellen Fokus.¹²

Entwicklung des Siedlungskörpers

Bis 179 n. Chr.

Um etwa 80 n. Chr. kam es zur Errichtung eines römischen Kohorten-Kastells als erste befestigte Anlage im heutigen Bezirk Kumpfmühl. Hierbei handelte es sich um eine annähernd quadratische Umwallung mit den Ausmaßen 154 x 145 m, die Platz für etwa 500 Soldaten bot.

Damit einher ging die Ansiedlung eines zivilen Dorfes rund um die Anlage sowie auch direkt am Fluss, welche allerdings von den einfallenden Markomannen wieder zerstört wurde. Zur besseren Abwehr der Feinde wurde daraufhin auf Befehl Marc Aurels direkt an der Donau ein Lager für eine 6000 Mann starke Legion errichtet. Dieses trug den Namen „Castra Regina“ (Lager am Regen) und war namensgebend für die Stadt. Die solide Anlage beruhte auf einem rechteckigen Grundriss, war ummauert, mit mehreren Türmen versehen und etwa elf Mal so groß wie das erste Kastell. Die Gestaltung entsprach schon damals einer genormten Militärarchitektur, die eine funktionale Infrastruktur vorsah. Wiederum siedelte sich außerhalb des Lagers die Zivilbevölkerung an und ein Viertel von Händlern und Handwerkern entstand, das größere Ausmaße als das Legionslager annahm.¹³

Bis 1400 n. Chr.

Im 11. und 12. Jahrhundert zeigte sich, dass die Stadt an einem neuralgischen Punkt entstanden war. Wichtige Fernverkehrsrouten und Handelsbeziehungen funktionierten über Wasserstraßen, und die Donau, die sich durch weite Teile Europas zieht, wurde der ausschlaggebende Impuls in der Entwicklung zum Handelszentrum. Damit einher ging, dass Regensburg zu einer der reichsten Städte Deutschlands aufstieg. Mächtige Patrizierfamilien begannen ihren Reichtum mittels Repräsentationsbauten in der Stadt zur Schau zu stellen. Im Westen Regensburgs entstand ein neues Viertel der Kaufleute mit einem zentralen Versammlungs- und Marktplatz, dem heutigen Haidplatz. Des Weiteren entwickelten sich neue Vorstädte entlang der Ausfallstraßen, welche schließlich ummauert wurden. Diese Ausdehnung kennzeichnet die heutige Altstadt. Auffallend ist dabei das Netz aus wirren Straßen und Plätzen, welches die Entwicklungsachsen der Stadt in Ost-West-Richtung entlang der Donau darstellt. Eine weitere Vorstadt, das heutige Stadthof, wurde etwas später gegründet und blieb ebenfalls erhalten. Mit ihren mittlerweile fast 20.000 Einwohnern stieg Regensburg zur Weltstadt auf und wurde

zu dieser Zeit in Deutschland nur mehr von Köln überholt. Als Charakteristikum dieser florierenden Zeit brachte die Stadt einige das Stadtbild prägende Bauten hervor, darunter zahlreiche Geschlechtertürme als Symbol reicher Patrizierfamilien, die „Steinerne Brücke“ und nicht zuletzt den Dom zu St. Peter.¹⁴

Bis 1800 n. Chr.

Aufgrund der Stagnation der Wirtschaft und des Niedergangs des Handels blieb auch die Bevölkerungszahl über Jahrhunderte konstant auf dem Stand von ca. 20.000 Einwohnern. Dies hatte zur Folge, dass der Regensburger Städtebau sich nicht weiterentwickelte, nichts Neues entstehen konnte und die mittelalterliche Bebauung ausreichend Raum bot. Straßen, Plätze, Gassen blieben in ihrer Gestalt bestehen, neue Bauweisen und Stile konnten sich nicht durchsetzen, das Stadtbild veraltete und wurde zum Spiegelbild der damaligen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Situation. Aufgrund der eingestellten Bautätigkeiten am Dom wurde dieser von einem Symbol des Reichtums zu einem Symbol des Scheiterns. Eine massive Verschuldung Regensburgs hatte zur Folge, dass die Stadt

sich von nahezu allen Außenbesitzungen lösen musste und nur einen schmalen Streifen Land außerhalb der Stadtmauern sowie einige landwirtschaftlich genutzte Flächen behalten konnte. Des Weiteren blieben die zwei Inseln in der Donau, der „Obere“ und „Untere Wöhrd“ im Besitz der Stadt.

Die einzigen nennenswerten Neubautätigkeiten umfassten kirchliche Einrichtungen sowohl auf protestantischer als auch auf katholischer Seite und waren rein politisch motiviert. Als Folge des Dreißigjährigen Krieges musste die Stadt zusätzlich einige beträchtliche Schäden in Kauf nehmen, konnte aber durch die Institution des „Immerwährenden Reichstages“ und durch die Niederlassung der Familie Thurn und Taxis im Jahr 1748 zumindest äußerlich zu altem Glanz zurückfinden. Stellenweise wurde durch neue Impulse des Barocks und Rokokos das Stadtbild aufgewertet, Fürst von Thurn und Taxis veranlasste die Anlegung einer prunkvollen Allee rund um die Stadt, die bis heute als Grüngürtel besteht, und setzte sich damit ein Denkmal.¹⁵

Bis 1910 n. Chr.

Anfang des 19. Jahrhunderts gab es Bestrebungen, die Stadt architektonisch neu zu akzentuieren, diese wurden

jedoch aufgrund der Kriege gegen Napoleon vorerst wieder zerschlagen. Schwere Schäden waren zu verzeichnen, die Stadt verlor ein weiteres Stück ihrer internationalen Bedeutung.

Zudem schritt die Modernisierung in Regensburg nur zögerlich voran, im wirtschaftlichen wie auch im gesellschaftlichen Bereich. Trotzdem realisierte man einige infrastrukturelle Großprojekte, wie den „Ludwig-Donau-Main-Kanal“, die Stadt fand Anschluss an das Eisenbahnnetz und der „Luitpoldhafen“ wurde in Betrieb genommen. Dies führte zwar zur Ansiedlung diverser neuer Gewerbegebiete, trotzdem entwickelte sich Regensburg nicht zu einer klassischen Industriestadt. Es gab allerdings Fortschritte, die die Lebensbedingungen der Stadtbevölkerung massiv verbesserten, wie z.B. Kanalisation, Wasserversorgung, Gasbeleuchtung, Schulneubauten und nicht zuletzt den Bau des Elektrizitätswerks und damit verbunden die elektrische Straßenbahn.

Im Stadtbild änderte sich in der Kernstadt wenig, das Umland jedoch erfuhr einen starken Wandel. Es entstanden im Osten und Westen der Stadt neue Wohnquartiere für die Oberschicht mit repräsentativen Villenvierteln im Grünen. Im äußersten Osten siedelten sich zudem neue

Industriebetriebe am neuen Hafen an und mit Kumpfmühl und Prüll wurden die ersten Umlandgemeinden an die Stadt angegliedert.¹⁶

Bis 1945 n. Chr.

Wie alle deutschen Städte war auch Regensburg in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts geprägt von den Weltkriegen, der Weltwirtschaftskrise und der Inflation. Zu fundamentalen Änderungen kam es in der Zwischenkriegszeit. Durch diverse Eingemeindungen (der nördlich benachbarten Orte Stadtamhof, Steinweg, Reinhausen, Sallern, Weichs, Schwabelweis, Ober- und Niederwinzer) vergrößerte sich Regensburg bis 1924 stark auf fast 80.000 Einwohner. Der Städtebau kam allerdings erst durch die finanzielle Situation des Regimes der Nationalsozialisten wieder in Gang. Es wurde sozialer Wohnbau betrieben, neue Stadtviertel entstanden mit der Errichtung der Schottenheim- und Ganghofersiedlung. Dazu kamen die Errichtung des Messerschmitt-Flugzeugwerks für die Rüstungsindustrie und weitere Eingemeindungen (Großprüfening, Dechbetten, Ziegetsdorf) folgten. Regensburg wuchs auf 90.000 Einwohner. Die historische Altstadt blieb weitgehend

verschont von Bombenangriffen im 2. Weltkrieg und konnte ab 1955 saniert werden.¹⁷

Bis 2012 n. Chr.

Da die Stadt Regensburg nach dem 2. Weltkrieg nur etwa 60 km vom Eisernen Vorhang entfernt lag, war die wirtschaftliche Situation schwierig. Aus diesem Grund konnte diese nur aufgrund intensiver und jahrelanger staatlicher Subventionierung in Gang gesetzt werden. Man entschied sich, insbesondere in moderne Infrastruktur wie den Ausbau des Industriehafens, des Straßennetzes und die Anbindung ans deutsche Autobahnnetz zu investieren. Es folgten Unternehmensansiedlungen, Regensburg wurde zum Industriestandort und es kam zu weiteren Eingemeindungen von Burgweinting, Harting, Irl, Oberisling und Graß. Eine Notwendigkeit war es außerdem, Wohnraum zu schaffen. Die Fläche, die für Wohnbautätigkeiten verwendet wurde, hat sich seit dem Ende des 2. Weltkriegs verdoppelt. Neue Stadtquartiere, wie Königswiesen, Burgweinting und Rennplatz entstanden auf bisher unbesiedelten Flächen. Vor allem im Süden kam es durch die Universität und den Campus und im Süd-Osten durch große Gewerbeflächen

(z.B.: BMW) zu weiteren Struktur prägenden baulichen Maßnahmen.

In den letzten Jahrzehnten fanden somit große raumbildende Erweiterungen des Siedlungskörpers statt, welcher dadurch heute als sehr kompakt erscheint.¹⁸

Bis 179 n. Chr.



Bis 1400 n. Chr.

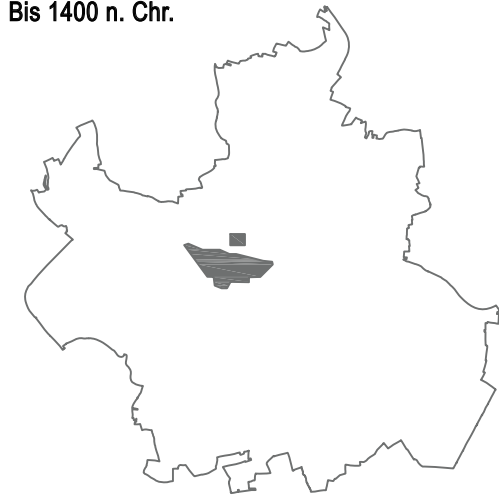


Abb.24: Entwicklung des Siedlungskörpers

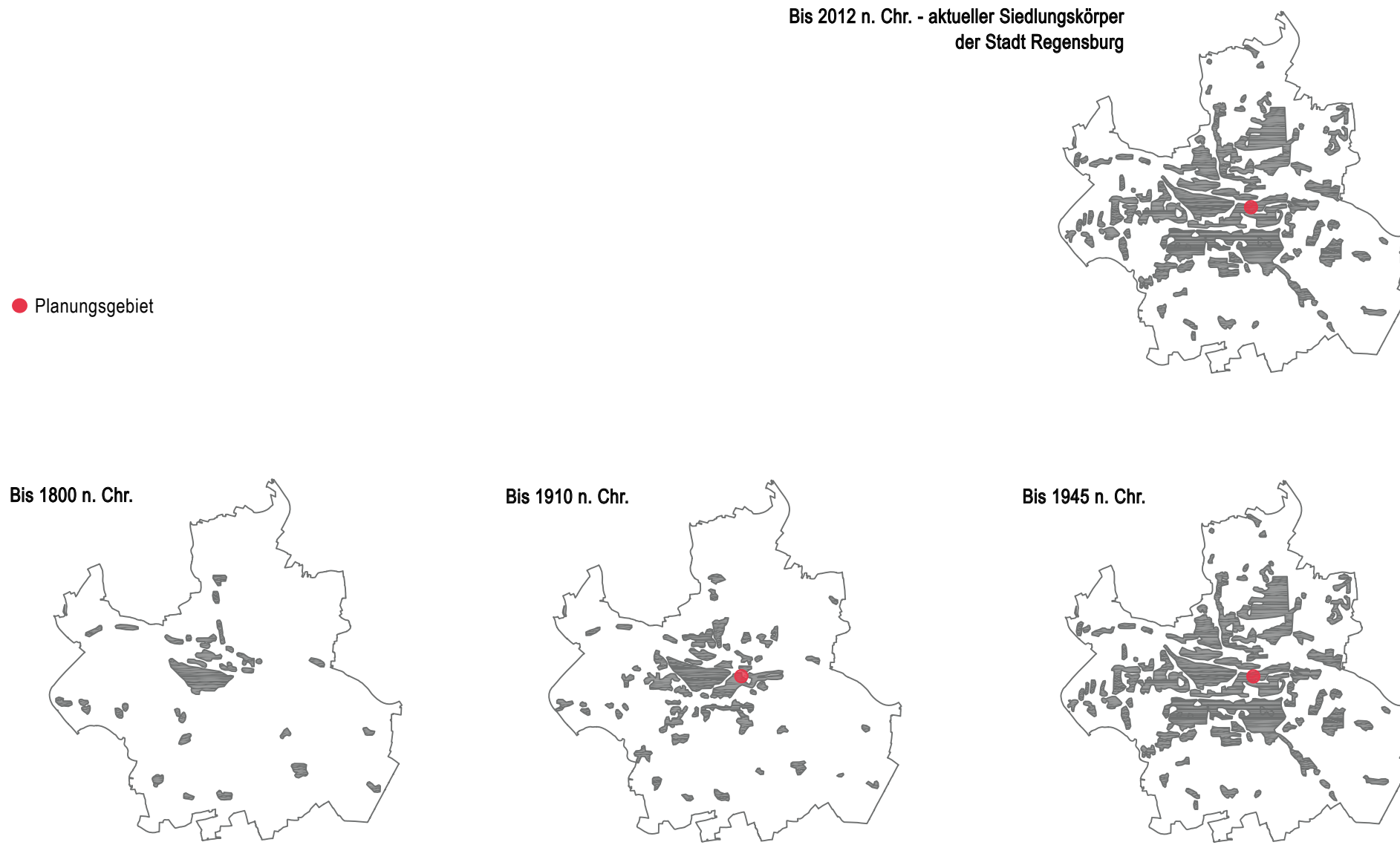


Abb.25: Entwicklung des Siedlungskörpers

Chronologie

ab 500 v. Chr.

Ansiedlung der Kelten

179 n. Chr.

Gründung eines neuen römischen Militärstützpunktes

551 n. Chr.

erste Erwähnung der Bajuwaren/Bayern

739 n. Chr.

kanonische Gründung des Bistums Regensburg durch Bonifatius¹⁹

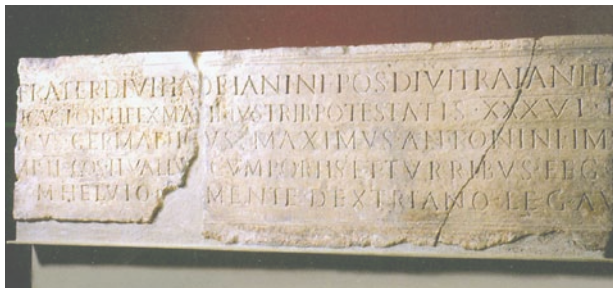


Abb.26: „Gründungsurkunde“

981 n. Chr.

erste Erwähnung von Stadtamhof

um 1080 n. Chr.

erste Erwähnung eines Stadtrechts von Regensburg

1135-1146 n. Chr.

Bau der „Steinernen Brücke“²⁰

1244 n. Chr.

Baubeginn am alten Rathaus

1245 n. Chr.

Privileg Kaiser Friedrichs II. für die Bürgerschaft von Regensburg („Friedericianum“); Aufstieg zur Freien Reichsstadt

1273 n. Chr.

Baubeginn am gotischen Dom

1280-1320 n. Chr.

Ummauerung der neu entstandenen westlichen und östlichen Vorstädte²¹

1408 n. Chr.

pfandweise Erwerbung des herzoglichen Orts Stadtamhof durch die Freie Reichsstadt Regensburg

1519 n. Chr.

antijüdisches Program: Vertreibung der Regensburger Juden; Zerstörung von Ghetto und Synagoge; Errichtung der Wallfahrtskirche zur „Schönen Maria“



Abb.27: jüdischer Grabstein verbaut in einem christlichen Haus

1542 n. Chr.

offizielle Einführung des Protestantismus in der Freien Reichsstadt Regensburg

1626 n. Chr.

Ankunft zahlreicher protestantischer Exulanten aus Oberösterreich und Linz, darunter der Astronom Johannes Kepler samt seiner Familie²²

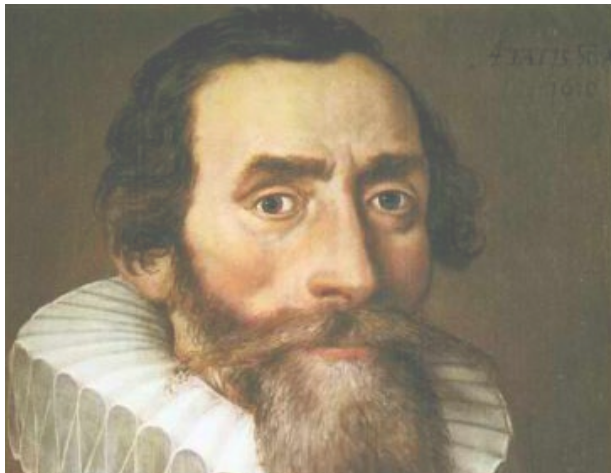


Abb.28: Johannes Kepler

1663 n. Chr.

Beginn des „Immerwährenden Reichstags“

ab 1748 n. Chr.

Anwesenheit der Fürsten von Thurn und Taxis als Prinzipalkommissare am „Immerwährenden Reichstag“,

1779-1781 n. Chr.

Anlegung der „Fürst-Anselm-Allee“

1809 n. Chr.

Schlacht um Regensburg zwischen den Franzosen unter Napoleon und den Österreichern

1810 n. Chr.

Übergang des Fürstentums Regensburg an das Königreich Bayern

1845 n. Chr.

Fertigstellung des „Ludwig-Donau-Main-Kanals“

1859 n. Chr.

Anschluss Regensburgs an das Eisenbahnnetz

1873-1875 n. Chr.

Bau eines städtischen Wasserwerks²³

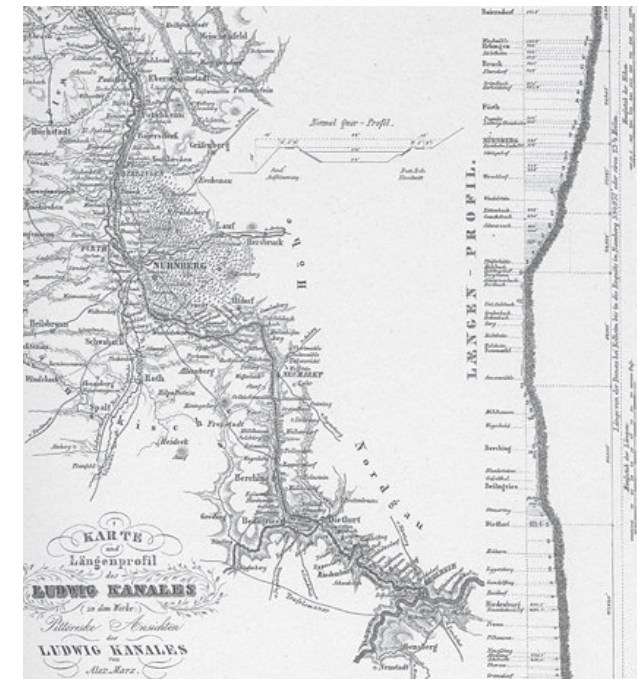


Abb.29: „Ludwig-Donau-Main-Kanal“

1888 n. Chr.
Eröffnung des städtischen Vieh- und Schlachthofs²⁴

1893 n. Chr.
großes Hochwasser²⁵



Abb.30: Regensburger Viehmarkt 1924

1900 n. Chr.
Bau eines Elektrizitätswerks

1903 n. Chr.
Eröffnung der Straßenbahn²⁶

1910 n. Chr.
Eröffnung des „Luitpoldhafens“

1924 n. Chr.
Eingemeindung von Stadtamhof, Steinweg, Reinhausen, Sallern, Weichs, Schwabelweis und Nieder- und Oberwinzer

1938 n. Chr.
Eingemeindung von Großprüfening, Dechbetten und Ziegetsdorf

1938 n. Chr.
Zerstörung der neuen jüdischen Synagoge durch die Nationalsozialisten

1950 n. Chr.
Ansiedlung des Siemens-Werks

ab 1955 n. Chr.
Sanierung der historischen Altstadt²⁷



Abb.31: Besuch Hitlers im Alten Rathaus

1962 n. Chr.
Eröffnung des neuen Industriehafens

1967 n. Chr.
Eröffnung der Universität Regensburg



Abb.32: Universität

1971 n. Chr.
Anschluss Regensburgs an das Autobahnnetz

1992 n. Chr.
Eröffnung des „Rhein-Main-Donau-Kanals“²⁸

1995 n. Chr.
endgültige Schließung des Vieh- und Schlachthofs²⁹

2001 n. Chr.
Eröffnung des „IT-Speichers“ und des BioParks
Regensburg

2006 n. Chr.
Aufnahme Regensburgs in die Liste des UNESCO-
Weltkulturerbes³⁰



Abb.33: UNESCO-Flagge

Verweise

- ¹⁰ Vgl. Freitag ³2007, 10, 20, 33.
- ¹¹ Ebda., 45-47, 53, 63-64, 67, 69, 93, 95-96, 98, 102-104, 106, 108-110, 112-119.
- Vgl. http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 12.10.2012
- ¹² Vgl. Freitag ³2007, 123-124, 129-131, 135, 138, 141-143, 146-149.
- Vgl. http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 12.10.2012
- ¹³ Vgl. Freitag ³2007, 10, 17-26, 28.
- ¹⁴ Ebda., Seite 63-64, 67-70, 80.
- ¹⁵ Ebda., 95, 99, 110-113, 117-120.
- ¹⁶ Ebda., 129-131, 135-139.
- ¹⁷ Vgl. http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 12.10.2012
- Vgl. Freitag ³2007, 141-144, 146.
- ¹⁸ Vgl. Sedlmeier 2010, 13, 15, 28.
- Vgl. Freitag ³2007, 148-149.
- Vgl. http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 15.10.2012
- ¹⁹ Vgl. Freitag ³2007, 163.
- ¹⁹ Ebda., Seite 163.
- ²⁰ Ebda., 164.
- ²¹ Ebda., 165.
- ²² Ebda., 166.
- ²³ Ebda., 167.
- ²⁴ Vgl. Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 26.
- ²⁵ Vgl. http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 12. 10. 2012
- ²⁶ Vgl. Freitag ³2007, 167.
- ²⁷ Vgl. Sedlmeier/Vossen 2006, 66.
- Vgl. Freitag ³2007, 168.
- ²⁹ Vgl. Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 39.
- ³⁰ Vgl. Freitag ³2007, 169.

Abb.24: Eigentum der Verfasser

Abb.25: Eigentum der Verfasser

Abb.26: Sedlmeier/Vossen 2006, 27

Abb.27: Just 2009, 48

Abb.28: http://astronomy.meta.org/monatlich/0503_monatsthema.html

Abb.29:http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Karte_und_H%C3%B6henprofil_Ludwig_Kanal.jpg&filetimestamp=20050717164118, 15.10.2012

Abb.30: Schriftverkehr

Abb.31: Freitag ³2007, 145

Abb.32: Ebda., 150

Abb.33: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Flag_of_UNESCO.svg&filetimestamp=20100814210749, 15.10.2012

2.4 GESTALT EINER STADT

Raumstruktur und wirtschaftliche Faktoren Regensburgs

Regensburg bildet einen kompakten, stark strukturierten und dadurch unverwechselbaren Siedlungskörper aus, weswegen man auch von einer „Stadt der kurzen Wege“ spricht. Aufgrund ihrer einheitlichen Entstehungszeit ergeben sich leicht überschaubar und unterscheidbare Quartiere, die jeweils sehr spezifische Charakteristika aufweisen. Insgesamt kann man Regensburg als „Flickenteppich“ lesen, bestehend aus verschiedenen Inseln, welche zu einem größeren System durch Straßen und Freiräume vernetzt sind. Die Entstehungsgeschichte der Stadt und ihrer Struktur wird dadurch ganz klar aufgezeigt. Es handelt sich nicht um ein ringförmiges Entstehungssystem, welches einem kontinuierlichen Wachstum unterlag, sondern um eine schubweise Entstehung einzelner Flächen.

Strukturbildende Elemente

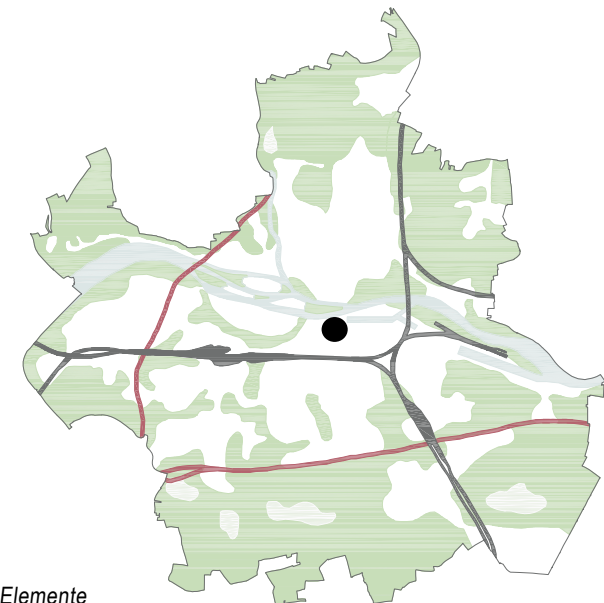
Wesentliche, die Stadtstruktur beeinflussende Elemente sind einerseits die Flussläufe und Uferauen und andererseits das nördlich liegende Donaurandgebirge und das Hügelland im Süden.

Die West-Ost-Ausrichtung der Donau und ihrer Seitenarme teilt die Stadt in einen nördlichen und südlichen Teil. Im

Bereich des Stadtzentrums mündet der Regen von Norden kommend in die Donau und bildet eine weitere Zäsur im Stadtgefüge aus. Die Flüsse, die zum einen wichtiger Wirtschaftsfaktor sind, haben außerdem in Zusammenhang mit den sie umgebenden Auen die Aufgaben, Naherholungsgebiet zu sein, dem Hochwasserschutz zu dienen und einen wesentlichen Beitrag zum Stadtklima (Luftgüte, Fauna und Flora) zu leisten.

Weitere nennenswerte interne Gliederungselemente bilden der markante, die Altstadt begrenzende künstliche Grüngürtel sowie die Eisenbahn und Autobahn. Diese können durchaus als Barrieren im Stadtgefüge empfunden werden.

- Grün
- Autobahn
- Eisenbahn



● Regensburg

Abb.34: Strukturbildende Elemente

Freiflächenstruktur

Aufgrund der Kompaktheit des Siedlungskörpers kommt es lediglich an den Randgebieten zu einem Ineinandergreifen von unverbauten, meist landwirtschaftlich genutzten Freiräumen und dem Siedlungsgebiet. Lediglich die Uferauen greifen tiefer in den Stadtkörper ein.

Im innerstädtischen Bereich weist Regensburg ein ungeordnetes, vor allem im Stadtosten und -süden sowie entlang der Flüsse lückenhaftes Netz aus zugeordneten Grünflächen und Straßen begleitenden Grünstreifen auf. Ein Sonderelement stellt dabei der bereits erwähnte grüne Ring um die Altstadt dar, da ansonsten keine radialen Grünsysteme erkennbar sind.

Als wichtigste Freizeit- und Naherholungsachse dienen die Uferzonen von Donau und Regen. Im Bereich der Stadtmitte befindet sich die höchste Dichte an Freizeit- und Sportanlagen.



Abb.35: Freiflächenstruktur

Nutzungsstruktur

Im Gegensatz zur Entstehungsgeschichte und der sich daraus ergebenden Freiflächenstruktur erscheint die Nutzungsstruktur mit den Hauptfunktionen Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen eher klar.

Die Altstadt ist Kernbereich der so genannten „Dienstleistungsachse“ (Einzelhandel, Büros, Bildung, Forschung und Kultur), übernimmt aber auch die Funktion Wohnen. Die „Dienstleistungsachse“ dehnt sich heute Richtung Norden zum Gewerbepark und Richtung Süden über die Universität zum Klinikum aus.

Die Hauptwohngebiete erstrecken sich vor allem westlich und östlich der „Dienstleistungsachse“ bzw. inselartig am äußersten östlichen und südlichen Rand des Stadtgebiets.

Die Hauptfunktion des gesamten Stadtostens wird durch den „Gewerbe-Rand“ (Gewerbe, Industrie, Großhandel, verladende Wirtschaft) definiert, einzig im Stadtwesten findet sich zusätzlich eine „Gewerbe-Insel“.

Das Potenzial dieser räumlichen Strukturierung besteht darin, dass jeder Stadtteil Anteile jeder Funktion beinhalten, somit eine wichtige Rolle für die Gesamtstadt übernehmen und dennoch autonom sein kann.³¹

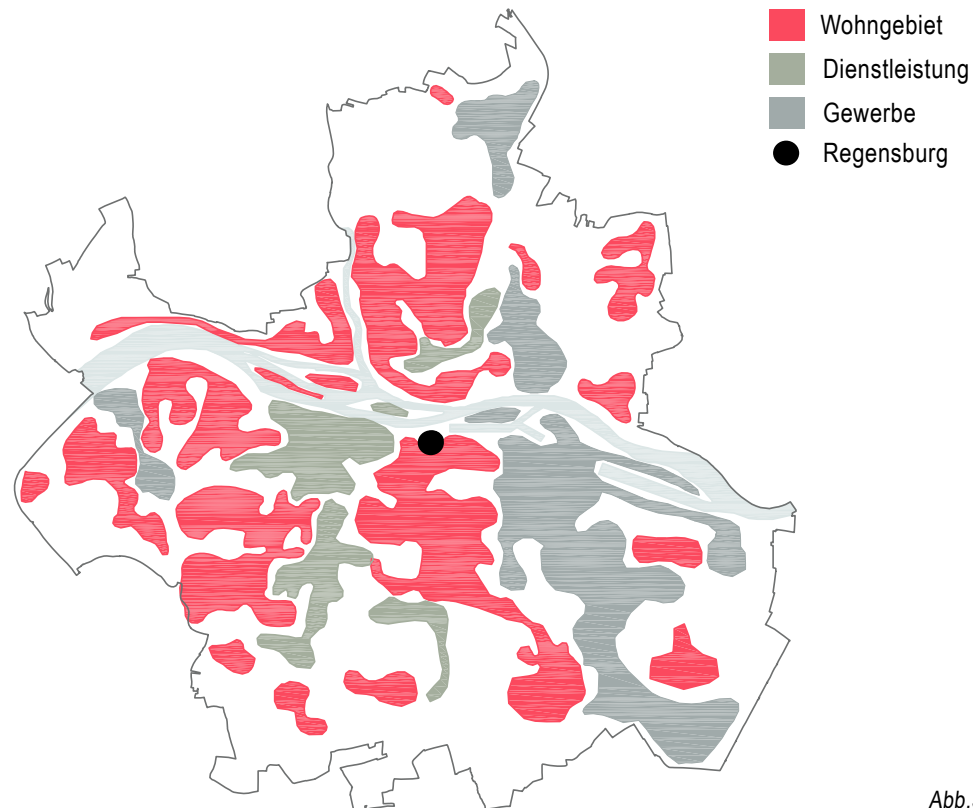


Abb.36: Nutzungsstruktur

Kapitalrelevante Impulse

Die Stadt Regensburg gilt für die ostbayerische Region als Wirtschafts-, Verwaltungs- und Versorgungszentrum.

Wie bei den meisten Städten nachindustrieller Prägung kommt auch in Regensburg dem Dienstleistungssektor die größte wirtschaftliche Bedeutung zu. Hervorzuheben ist dabei die Ernennung der Altstadt als ein herausragendes Beispiel für eine binneneuropäische, mittelalterliche Handelsstadt zum UNESCO-Weltkulturerbe. Weitgehend verschont von Katastrophen, Bombenangriffen und kurzfristigen Abbruchplänen ist die historische Altstadt in ihrer Einzigartigkeit bis heute nahezu vollständig erhalten geblieben, weist fast 1000 denkmalgeschützte Gebäude auf und entwickelte sich zu einem Touristenmagnet. Dies führte zu einem kontinuierlichen Anstieg der Besucherzahlen, im Jahr 2008 wurden zwei Millionen Gäste gezählt. Der Tourismus als einer der bedeutendsten kapitalrelevanten Impulse bedingt ein verstärktes Angebot an Gastronomie, Einzelhandel, öffentlichen Veranstaltungen und Kulturangeboten in der Stadt.³²

Des Weiteren weist Regensburg ein vielseitiges Einzelhandelsangebot auf. Seit der Errichtung des „Donau-

Einkaufszentrums“ gehört Regensburg zu den Städten mit höchster Einzelhandelszentralität innerhalb Deutschlands. Das Einzugsgebiet zählt dabei rd. 650.000 Personen, die Stadt gewinnt ihre frühere Bedeutung als Handelsstadt zurück.³³

Eine gewichtige Rolle hinsichtlich kapitalrelevanter Impulse spielen außerdem das produzierende Gewerbe, das entgegen der wirtschaftlichen Entwicklung große Stabilität aufweist, die Bereiche Logistik, Informations- und Biotechnologie, die ausgebaut werden, um den gegenwärtig hohen Arbeitsplatzbesatz weiterhin garantieren zu können. International agierende Unternehmen und der größte Schifffahrtshafen Bayerns machen die Stadt zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort. Wie vor einigen Jahrhunderten nützt Regensburg auch heute wieder seine günstige Lage in Europa, an der Donau und somit angebunden an den internationalen Güterverkehr, für sich.³⁴

Nicht zuletzt kann Regensburg als namhaftes Wissenschafts- und Forschungszentrum genannt werden. Die Ansiedlung von Universität und Fachhochschule hatten und haben prägenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung, das kulturelle Angebot und die Profilierung nach außen.

Die rd. 23.500 Studenten prägen außerdem nachhaltig das Stadtbild und Flair von Regensburg.³⁵

Bauliche Struktur

Quartierscharakter

Die unterschiedlichen Siedlungsquartiere in der Stadt Regensburg weisen eine in sich sehr einheitliche Gestaltung hinsichtlich Raumbildung und Silhouette auf, sind aber, wie bereits erwähnt, aufgrund ihrer unterschiedlichen Entstehungszeit klar voneinander zu unterscheiden. Im Gegensatz dazu sind die gewerblich genutzten Quartiere in ihrer formalen Ausgestaltung von Kontrasten geprägt und in ihrer Dimension markant.

Das signifikanteste Siedlungsquartier stellt die Altstadt mit ihrer prägenden Entstehungsgeschichte, der hohen Dichte und ihrer vielfältigen Funktionalität dar. Sie wird nicht nur von den Regensburgern als Zentrum wahrgenommen, sondern fungiert auch als bildgebendes Aushängeschild der Stadt.

Im Gegensatz dazu sind alle weiteren Quartiere meist als monofunktional zu beschreiben und die Dichte ist grundsätzlich niedriger. Leider weisen diese kaum erkennbare, für die unmittelbare Umgebung identitätsstiftende Quartierszentren auf.

Zeitstellung

Altstadt:

Die Altstadt ist gekennzeichnet von einer Abfolge unregelmäßiger Gassen und Plätze, die zu einer stark differenzierten Raumstruktur und akzentuierten Höhenentwicklung führt.

Gründerzeit/Jahrhundertwende:

Im Bereich der gründerzeitlichen Bebauung finden sich regelmäßige Straßenzüge, offener oder geschlossener Struktur, die Wohngebiete sind rasterartig gegliedert (z.B.: Reichsstraße, am Eisbuckel)

30er Jahre:

Wesentliches Merkmal sind halboffene Straßenräume, die sich der Topografie anpassen.
(z.B.: Ganghofersiedlung, Konradsiedlung)

60er Jahre:

In den 60ern entstanden städtebauliche Solitärgebiete und „Streusiedlungen“, dabei werden Gebäude nicht unbedingt an Straßen orientiert, es bilden sich keine definierten

Plätze aus (z.B.: Königswiesen-Nord, Isarstraße)

70er Jahre: Ähnlich wie in den 30er Jahren nimmt man wieder stärker Bezug auf die Topografie und orientiert sich an Straßenräumen (Königswiesen-Süd, Rennplatz, Burgweinting)

Sonderformen nach 1945: Als Beispiel dienen hierfür die Regensburger Gewerbegebiete und die Universität samt Campus, deren Merkmale vor allem niedrige Baukörper, große Ausdehnung und das Vorhandensein eigener Infrastruktur sind (Gewerbepark, Haselbach, BMW-Werk, Universität)



Abb.37: Luftbild Altstadt



Abb.38: bauliche Struktur Altstadt



Abb.39: Luftbild Reichsstraße



Abb.40: bauliche Struktur Reichsstraße



Abb.41: Luftbild Ganghofersiedlung



Abb.42: bauliche Struktur Ganghofersiedlung



Abb.43: Luftbild Königswiesen-Nord



Abb.44: bauliche Struktur
Königswiesen-Nord



Abb.45: Luftbild Isarstraße

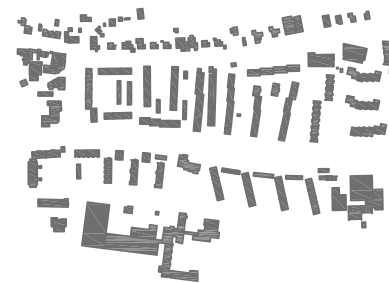


Abb.46: bauliche Struktur Isarstraße



Abb.47: Luftbild Königswiesen-Süd



Abb.48: bauliche Struktur Königswiesen-Süd



Abb.49: Luftbild Burgweinting



Abb.50: bauliche Struktur Burgweinting



Abb.51: Luftbild Universität

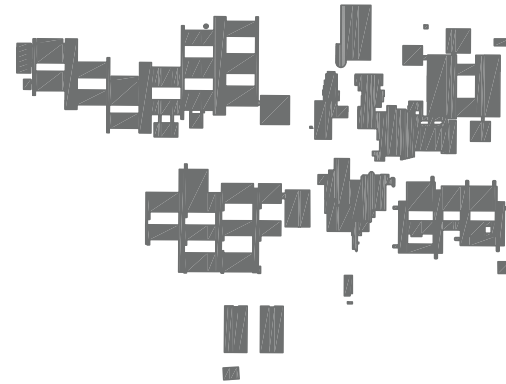


Abb.53: Luftbild BMW-Werk

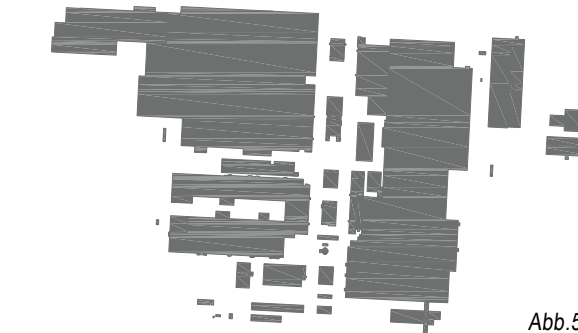


Abb.52: bauliche Struktur Universität

Abb.54: bauliche Struktur BMW-Werk

Höhenentwicklung

Hinsichtlich der Höhenentwicklung bringt die historische Altstadt eine Vielzahl von profilbildenden Elementen wie Dom, weitere Kirchtürme und Geschlechtertürme hervor und nimmt dadurch eine Sonderstellung innerhalb der Stadt ein. Ansonsten finden sich nur wenige andere Hochpunkte im Stadtgefüge, ein Beispiel dafür sind die Hochhäuser im Siedlungsquartier „Königswiesen-Nord“ oder das Hochhaus an der Isarstraße.³⁶



Abb.55: Luftbild Regensburg

Verweise

³¹ Vgl. Stadt Regensburg 2005, 19-24, 27.

³² Vgl. Gerber/Selbach 2009, 17.

Vgl. Stadt Regensburg 2005, 8, 11, 14-15, 35.

Vgl. Sedlmeier/Vossen 2006, 68, 74, 80.

Vgl. Freitag ³2007, 157, 160.

Vgl. http://www.regensburg.de/tourismus/de/regensburg_erleben/ueber_regensburg/regensburg___/1365, 12.10. 2012

³³ Vgl. Sedlmeier 2010, 27.

³⁴ Vgl. Stadt Regensburg 2005, 35.

Vgl. Sedlmeier/Vossen 2006, 98, 108, 110, 118, 120.

Vgl. http://www.regensburg.de/tourismus/de/regensburg_erleben/ueber_regensburg/regensburg___/1365, 12.10. 2012

³⁵ Vgl. Stadt Regensburg 2005, 15, 36.

Vgl. Sedlmeier 2010, 27.

³⁶ Vgl. Stadt Regensburg 2005, 27-30.

Abb.34: Eigentum der Verfasser

Abb.35: Stadt Regensburg 2005, 25

Abb.36: Eigentum der Verfasser

Abb.37: Sedlmeier 2010, 51

Abb.38: Eigentum der Verfasser

Abb.39: <http://stadtplan2.regensburg.de/tabs.php?tab=vogelperspektive>, 22.12.2012

Abb.40: Eigentum der Verfasser

Abb.41: Sedlmeier 2010, 259

Abb.42: Eigentum der Verfasser

Abb.43: Sedlmeier 2010, S. 263

Abb.44: Eigentum der Verfasser

Abb.45: Sedlmeier 2010, 163

Abb.46: Eigentum der Verfasser

Abb.47: Sedlmeier 2010, 261

Abb.48: Eigentum der Verfasser

Abb.49: Sedlmeier 2010, 223

Abb.50: Eigentum der Verfasser

Abb.51: Sedlmeier 2010, 245

Abb.52: Eigentum der Verfasser

Abb.53: Sedlmeier 2010, 221

Abb.54: Eigentum der Verfasser

Abb.55: Sedlmeier 2010, 36

2.5 ENTWICKLUNG EINER STADT

zukünftiges Regensburg

Topografische Einflüsse

Schon jetzt wird der Stadtkörper von den vier Regensburg umgebenden Naturräumen (Fränkische Jura, Bayerischer Wald, Donauebene, Niederbayrisches Tertiärhügelland) geprägt, wodurch sich die Stadt in einer „Pfortenlage“, also einem Übergang zwischen Enge im Norden und Weite im Süden, befindet.

Diese Lage nimmt wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung der Stadt, da im nördlichen Bereich wenig bis kein Ausdehnungspotenzial besteht und somit jede Erweiterung im Süden bzw. Osten, also der Donauebene und dem Hügelland, stattfinden muss.³⁷

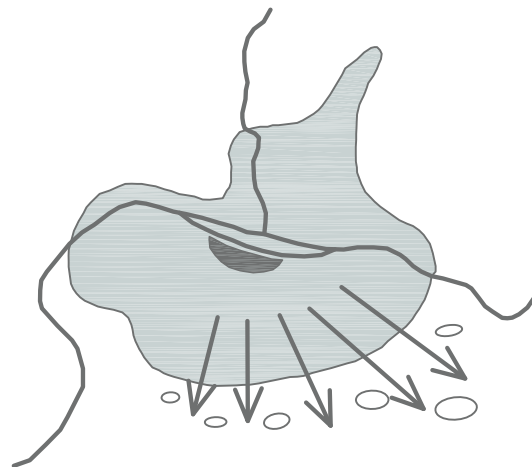
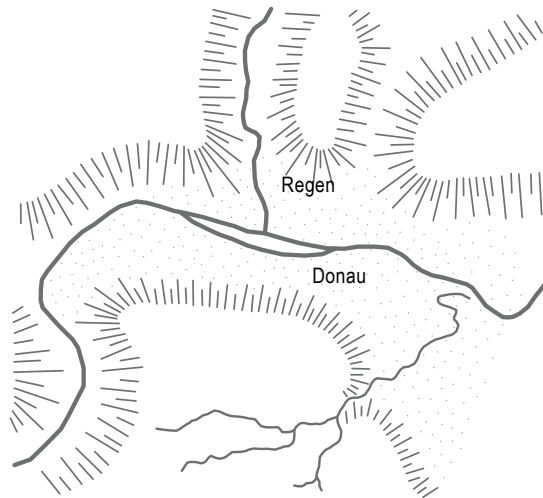


Abb.56 links: Topografie des Stadtgebiets
Abb.57 rechts: Siedlungskörper heute und zukünftig

Demografische Aspekte

Regensburg zählt rd. 152.000 Einwohner und ist eines der drei Oberzentren der bayrischen Oberpfalz.

Laut dem Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung wird im Gegensatz zu vielen anderen Städten die Regensburger Bevölkerung bis zum Jahr 2020 weiter steigen und es ist mit einer relativ rapiden Überalterung der Bevölkerung zu rechnen.

Da das Bevölkerungswachstum zu erheblichem Teil auf Migration beruht, wird sich die Zahl der Bewohner mit Migrationshintergrund wesentlich erhöhen, wodurch die Integration in sozialen, bildungs- und arbeitspolitischen Bereichen einen weitaus höheren Stellenwert erreichen muss.

Zudem wird auch die Anzahl der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte stark zunehmen, was zu einem Anwachsen des Wohnflächenkonsums und des Wohnungsbaus führt.

Langfristig gesehen werden sich die Bevölkerungszahlen allerdings rückläufig entwickeln, hierbei sollte hinsichtlich einer nachhaltigen Stadtentwicklung besonderes Augenmerk auf innerstädtische Nachverdichtung von Brach- und Umstrukturierungsflächen gelegt werden.³⁸

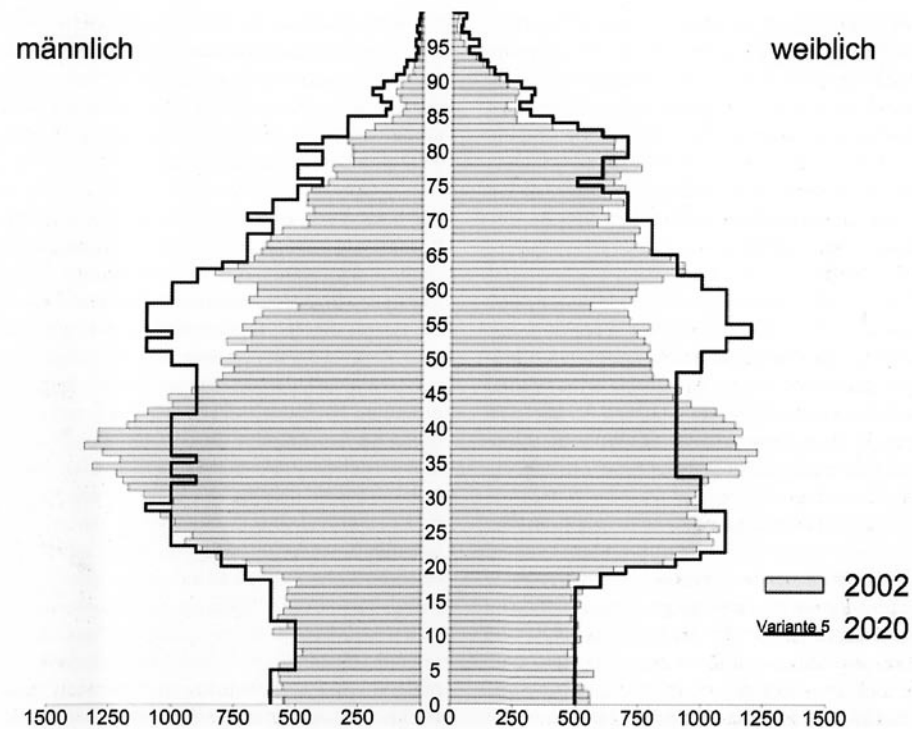


Abb.58: Altersaufbau der Bevölkerung Regensburgs

Ziele der Stadtplanung

Vorrangiges Ziel ist es, den Siedlungskörper der Stadt mittels Freiflächen klar zu gliedern und strukturelle Barrieren wie Schienen abzubauen. Wie schon erwähnt, soll „Flächenrecycling“ betrieben werden, um eine Verdichtung im Stadtgefüge zu erreichen. Des Weiteren sollen einzelne Quartierszentren geschaffen werden, die die Nahversorgung bzw. Infrastruktur für die Bewohner in unmittelbarer Nähe gewährleisten.

Im städtebaulichen Leitbild wird dezidiert ein großflächiger Bereich um die Altstadt als Entwicklungsschwerpunkt definiert, welcher unter anderem das im Folgenden beschriebene Schlachthofareal beinhaltet.³⁹

In nachstehender Skizze werden weitere Entwicklungsgebiete der Stadt dargestellt, die ähnliche Anforderungen an die Nutzung und Zielvorgaben aufweisen.

Aus unserer Sicht ist zur Regensburger Stadtplanung allgemein anzumerken, dass sie eher als konservativ einzustufen ist. Bei Durchsicht des städtebaulichen Leitbilds zeigt sich, dass vor allem ein vorsichtiger Umgang mit der Stadtgestalt erwünscht ist. So z.B. soll hinsichtlich der

Raumbildung im öffentlichen Raum eine traditionelle Vorgehensweise verstärkt zum Einsatz kommen. Bei der Gestaltung von Gebäuden wird seitens der Stadtplanung eine homogene Dimensionierung und Ausformulierung vorgeschlagen. Auch profilbildende Strukturen sollen nur an wenigen speziellen Stellen errichtet werden.⁴⁰

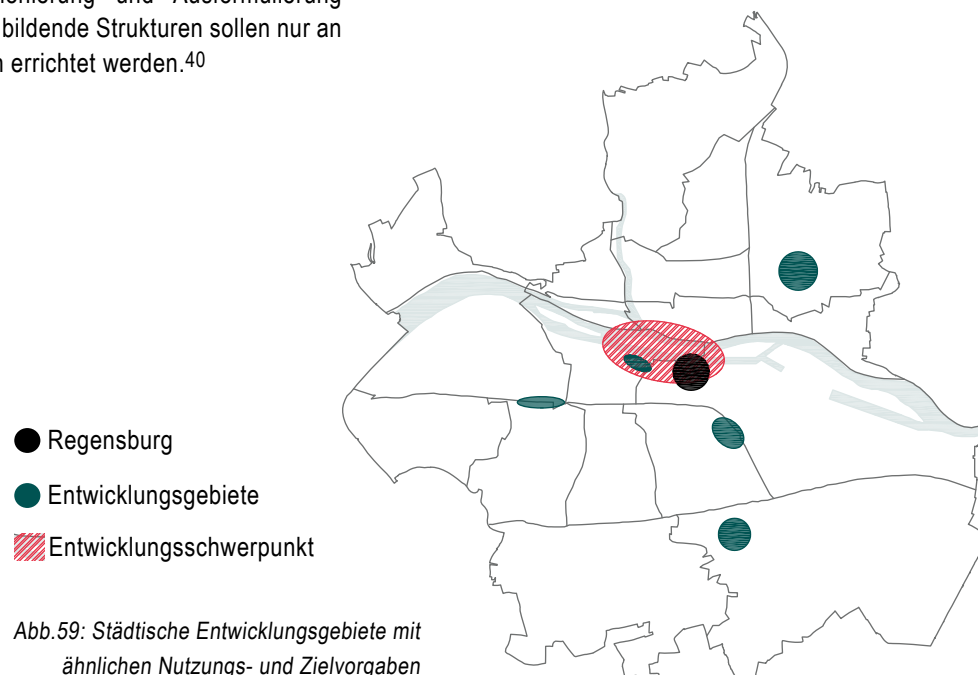


Abb.59: Städtische Entwicklungsgebiete mit ähnlichen Nutzungs- und Zielvorgaben

Verweise

³⁷ Vgl. Stadt Regensburg 2005, 19.

³⁸ Vgl. Sedlmeier/Vossen 2006, 36.

Vgl. Stadt Regensburg 2005, 9, 10.

³⁹ Vgl. Stadt Regensburg 2005, 22-23, 82.

⁴⁰ Vgl. Stadt Regensburg 2005, 30.

Abb.56: Eigentum der Verfasser

Abb.57: Eigentum der Verfasser

Abb.58: Vgl. Stadt Regensburg 2005, 9

Abb.59: Eigentum der Verfasser

3 DAS SCHLACHTHOFAREAL

- 3.1 Vorstellung des Planungsgebiets
- 3.2 Räumliche Analyse des Planungsgebiets
- 3.3 Zentraler Punkt Schlachthof
- 3.4 Grundlage der Planung
- 3.5 Alternative Planungen

3.1 VORSTELLUNG DES PLANUNGSGEBIETS

Lage im städtischen Kontext

Das Planungsgebiet „Schlachthofareal“ liegt im Stadtbezirk „Ostenviertel“, historisch gesehen im östlichen Teil des zentrumsnahen Bereichs der ersten Stadterweiterung Regensburgs, und umfasst ca. 16,4 ha. Das „Ostenviertel“ ist stark durch gewerbliche Nutzungen und somit auch bauliche Großstrukturen wie Ost- und Westhafen geprägt. Die Funktion Wohnen ist meist inselartig in die Gewerbestruktur eingebettet, aber vor allem im Bereich der westlichen Bezirksgrenze, an der auch das „Schlachthofareal“ liegt, dominant.

Aufgrund der Randlage des Planungsgebiets innerhalb des Bezirks nehmen allerdings auch die direkt angrenzenden Bezirke im Westen und Norden starken Einfluss auf seinen Charakter. Hierbei handelt es sich einerseits um den identitätsstiftenden Stadtbezirk „Innenstadt“, geprägt von starker Mischnutzung, hoher Aufenthaltsqualität und der Naherholungszone Donauufer, und andererseits den Bezirk „Weichs“, einen der Hauptwohnstandorte Regensburgs. Relevant ist hierbei die Funktion des Donau-Einkaufszentrums als Versorgungsstandort.

Das Planungsgebiet „Schlachthofareal“ selbst wird im Norden direkt durch die Donau begrenzt, im südlichen Bereich durch die gut ausgebaute Adolf-Schmetzer-Straße,

westlich und östlich befinden sich bereits Wohngebiete. Erwähnenswert ist auch die unmittelbare Nähe zum Regensburger Westhafen.

- Planungsgebiet
- Altstadt

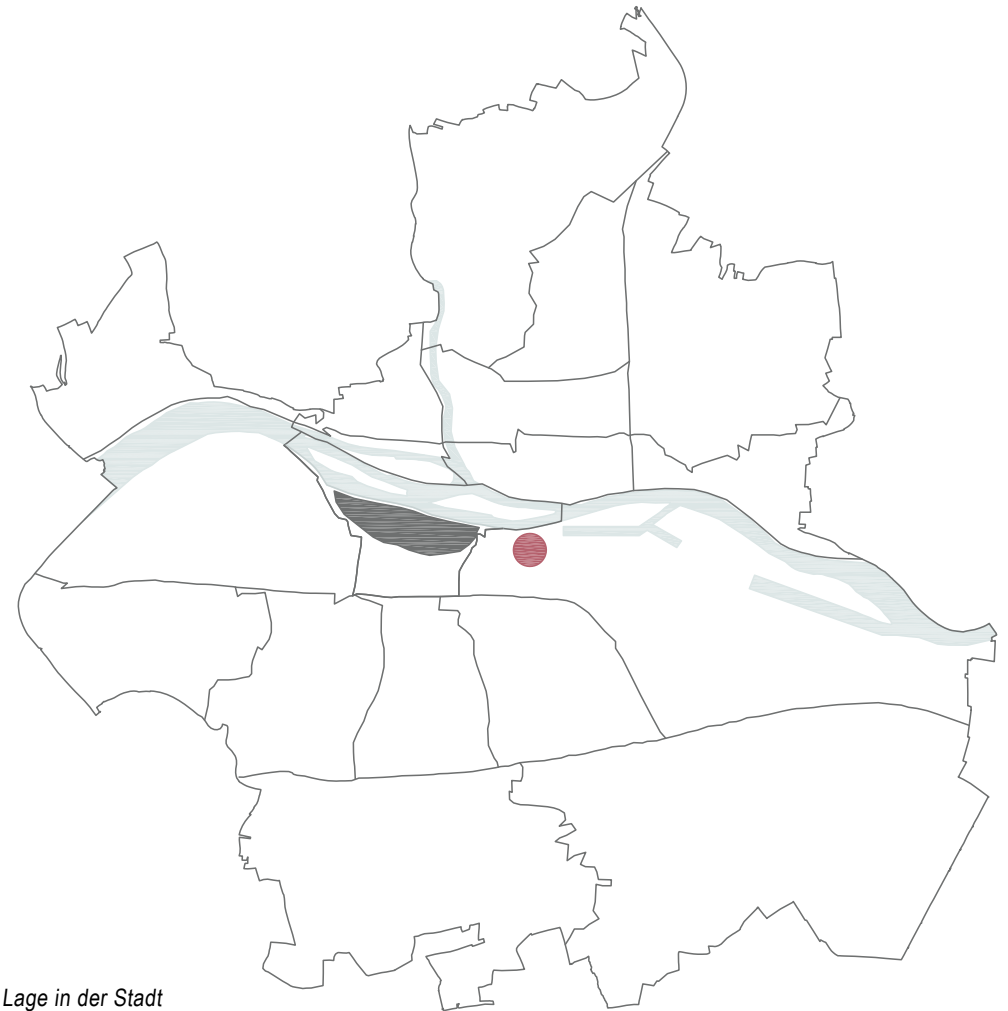
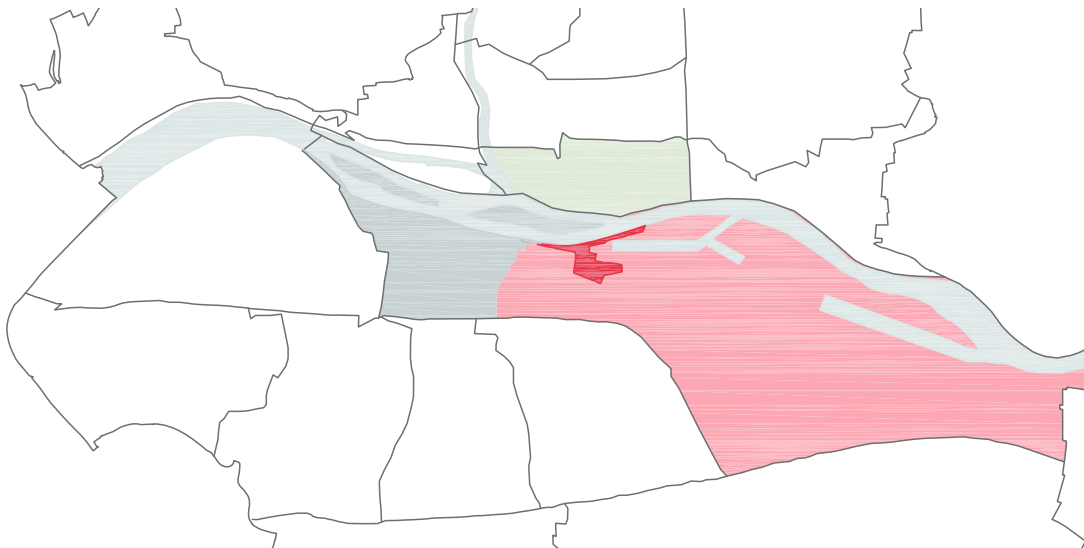


Abb.60: Lage in der Stadt

- Planungsgebiet
- Bezirk „Innenstadt“
- Bezirk „Weichs“
- Bezirk „Ostenviertel“



Das signifikanteste Objekt am Planungsgebiet stellt der ehemalige zentrale Schlacht- und Viehhof der Stadt Regensburg dar, ein Konglomerat aus Bauten unterschiedlicher Entstehungszeit. Im Jahr 1888 begann man mit dem Betrieb des Schlachthofs, dieser entwickelte sich zunehmend gut und erlangte eine überregionale Bedeutung als Fleisch- und Viehgroßmarkt, die bis in die 1960er Jahre anhielt. Der Betrieb konnte sich gute 100 Jahre halten, musste aber im Jahr 1995 aufgrund struktureller Änderungen in der Branche eingestellt werden.

Heute unterliegen große Teile des maroden Baukonglomerats dem Denkmalschutz, die Stadt Regensburg veräußerte das aktuell ungenutzte und verfallende Gebiet an einen Investor, mit dem Ziel, die entstandene Brache zu recyceln und ein innerstädtisches Wohn- und Gewerbegebiet zu entwickeln. Dabei sollte die nähere Umgebung des Standorts, die gekennzeichnet ist durch eine große bauliche, funktionale aber auch soziale Heterogenität, auf die Planung Einfluss nehmen bzw. diese darauf reagieren.⁴¹



Abb.62: umliegende Stadtbezirke



Abb.61: Alignementplan für den östlichen Teil der Stadt Regensburg, 1865

Der aktuell gültige Flächenwidmungsplan der Stadt Regensburg weist für das Planungsgebiet rund um den Schlachthof Flächen für den Gemeinbedarf und die Verwaltung aus, westlich und östlich davon sind Gewerbegebiete vorgesehen bzw. ein kleiner Bereich als Mischgebiet im Osten. Der nördliche Bereich ist als Sondergebiet für den Hafen dargestellt.

Wie im Regensburg Plan 2005, einem Leitfaden zur Stadtentwicklung, ersichtlich, werden allerdings neue Ziele für den Bereich definiert, da der Schlachthof nicht mehr in Betrieb ist und eine innerstädtische Brache entstand. Eine wichtige Zielvorgabe dieses Plans ist die Innenentwicklung, also der Stadtumbau bezüglich brach liegender Flächen. Für das „Schlachthofareal“ ist im Wesentlichen eine Nutzungsänderung hinsichtlich größerer Vielfältigkeit vorgesehen.

Aufbauend auf diesen Informationen gehen wir davon aus, dass der Flächenwidmungsplan darauf hin angepasst wird.⁴²

Warum das alte „Schlachthofareal“?

Die Entscheidung, das „Schlachthofareal“ in Regensburg

zum Thema unserer Arbeit zu machen, wurde von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst.

Zum einen war es uns ein Anliegen, eine städtebauliche Planung an einem Ort durchzuführen, der auf den ersten Blick nicht unmittelbar attraktiv erscheint, sondern eher als „vergessener“ Ort inmitten eines städtischen Gefüges klassifiziert werden kann. Ein Ort, der das nach außen transportierte Image einer Stadt nicht widerspiegelt.

Regensburg beruft sich in seiner Öffentlichkeitsarbeit sehr stark auf die glanzvollen Seiten seiner Geschichte. Der Fokus liegt auf der Glorifizierung vergangener Epochen und man setzt alles daran, dies zu konservieren. Eine Folge davon ist, dass die Gefahr besteht, dass die Stadt zu einer Kulisse für auswärtige Besucher wird und die Versorgungsrolle für ihre eigenen Bewohner nicht mehr übernehmen kann.⁴³

Das „Schlachthofareal“ befindet sich momentan außerhalb dieser Kulisse, ist in seiner Gestalt konträr zum und außerhalb des Wirkungsradius des medialen Images, ist somit für uns noch ein „echter“ Ort in der Stadt.

Die Tatsache, dass es sich hierbei um eine innerstädtische Brache handelt, ist insofern interessant, als sich für uns die

Möglichkeit ergibt, ein „verlorenes“ Areal durch eine Umnutzung in einen neuen Lebenszyklus zu führen.⁴⁴

Des Weiteren stellen die Lage an der Donau und das bestehende geschichtsträchtige Denkmal einen beachtlichen Mehrwert für uns dar.

Im Umgang mit dem Bestand erscheint uns das folgende Zitat als zutreffend:

„Es geht darum, die vorhandene Bausubstanz mit angemessenen planerischen Eingriffen aufzuwerten und so bedeutsamen örtlichen Kontexten wichtige Bezugspunkte zurückzugeben.“⁴⁵

Das Donauufer hat in unseren Augen das Potenzial, durch Öffnung für die Allgemeinheit zum wichtigen Erholungsgebiet auf lokaler Ebene zu werden.⁴⁶

All die erwähnten Faktoren erzeugen für uns eine spannende Vielschichtigkeit, die uns dazu veranlasste, uns für die Bearbeitung des „Schlachthofareals“ zu entscheiden.

Abb.63: Blick über Schlachthofareal 1956



Abb.64: Blick über Schlachthofareal 2008



Abb.65: Donauufer mit Blick Richtung Osten



Abb.66: Blick von Westen Richtung Schlachthof



Abb.67: Ecke Babostraße und Adolf-Schmetzer-Straße



Abb.68: Südfassade Schlachthof





Abb.69: Südfassade Schlachthof



Abb.70: Nebengebäude im Osten

Abb.71: Ostseite Schlachthof



Abb.72: Nebengebäude im Süden





Abb.73: Nordostansicht Schlachthof



Abb.74: Nordansicht Schlachthof

Verweise

⁴¹ Vgl. Stadt Regensburg 2005, 62, 71, 82.

Vgl. Sedlmeier/Vossen 2006, 42.

Vgl. Sedlmeier 2010, 204-205.

Vgl. Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 5, 12, 39.

⁴² Ebda., 40-44.

⁴³ Vgl. Hubeli 2006, 195-196.

⁴⁴ Vgl. Oswald 2003, 37.

⁴⁵ Vgl. Hubeli 2006, 171.

⁴⁶ Vgl. Hendriks 2008, 55.

Abb.60: Eigentum der Verfasser

Abb.61: Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 11

Abb.62: Eigentum der Verfasser

Abb.63: Sedlmeier 2010, 204

Abb.64: Sedlmeier 2010, 205

Abb.65: Eigentum der Verfasser

Abb.66: Eigentum der Verfasser

Abb.67: Eigentum der Verfasser

Abb.68: Eigentum der Verfasser

Abb.69: Eigentum der Verfasser

Abb.70: Eigentum der Verfasser

Abb.71: Eigentum der Verfasser

Abb.72: Eigentum der Verfasser

Abb.73: Eigentum der Verfasser

Abb.74: Eigentum der Verfasser

3.2 RÄUMLICHE ANALYSE DES PLANUNGSGEBIETS

Grünraumanalyse, Verkehrsanbindung, Nutzungsstruktur, zeitliche Einordnung und Bewertung

Hochwasser, Grünraum und Topografie

Wie aus den von der Stadt Regensburg zur Verfügung gestellten Planunterlagen ersichtlich, weist das Planungsgebiet nur geringfügige Höhenunterschiede auf. Die durchschnittliche Meereshöhe beträgt etwa 332 m. Der Wasserstand des hundertjährigen Hochwassers (HW 100) liegt aufgrund der Nähe zur Donau in eben diesem Bereich. Damit befindet sich das gesamte Gebiet samt seiner näheren Umgebung in einer Gefahrenzone. Unterkellerungen wie Tiefgaragen sind demnach zu vermeiden, die bestehende Hochwasserschutzmauer muss erhalten bleiben.⁴⁷



Der nördliche Bereich des Planungsgebiets, direkt an der Donau gelegen, weist im Moment kaum nennenswerte Grünbereiche mit Aufenthaltsqualität auf. Um den Bereich des ehemaligen Schlachthofs befinden sich zudem relativ große zusammenhängende, vollständig versiegelte Flächen. Daneben gibt es eine Vielzahl von Ruderalflächen, welche hauptsächlich im Nordwesten und teilweise im Nordosten vorzufinden sind. Der bestehende Baumbestand umgibt, einem grünen Band gleich, das Areal. Besonders südlich des Gasthofs „Schlachthof“ findet sich erhaltenswerter, den Straßenraum prägender alter Baumbestand samt Grünflächen. Hinsichtlich der näheren Umgebung des Planungsgebiets muss darauf hingewiesen werden, dass die westlich und östlich angrenzenden Uferzonen bereits als öffentliche, grüne Naherholungszonen genutzt werden. Des Weiteren finden sich fußläufig erreichbare, größere Grünanlagen, wie der Ostpark oder der Grüngürtel um die Altstadt.

Der Standort „Schlachthofareal“ bietet aufgrund seiner Lage die Chance das bestehende Stadtgrün zu erweitern und eine Lücke im Netz zu schließen.⁴⁸

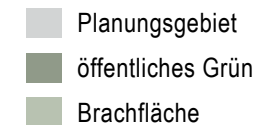
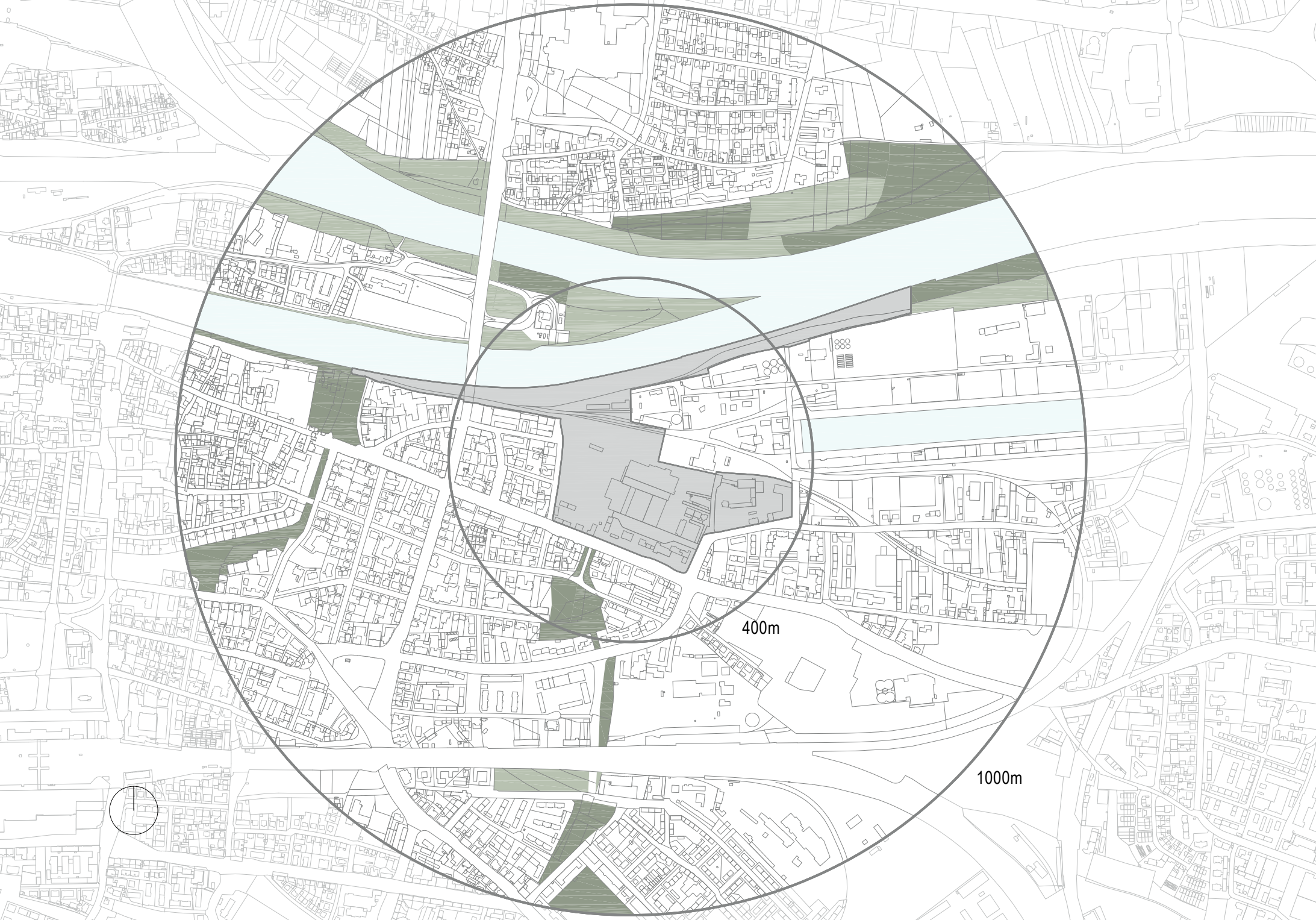


Abb.76 rechts: Grünraumanalyse der Umgebung 1:10000



400m

1000m



- Schotterfläche
- Ruderalfläche
- Hafenumschlagsfläche
- Grünfläche
- versiegelte Fläche
- erhaltenswerter Baumbestand
- Baumbestand



Abb.77: Grünraumanalyse Standort

0m 100m 200m 500m

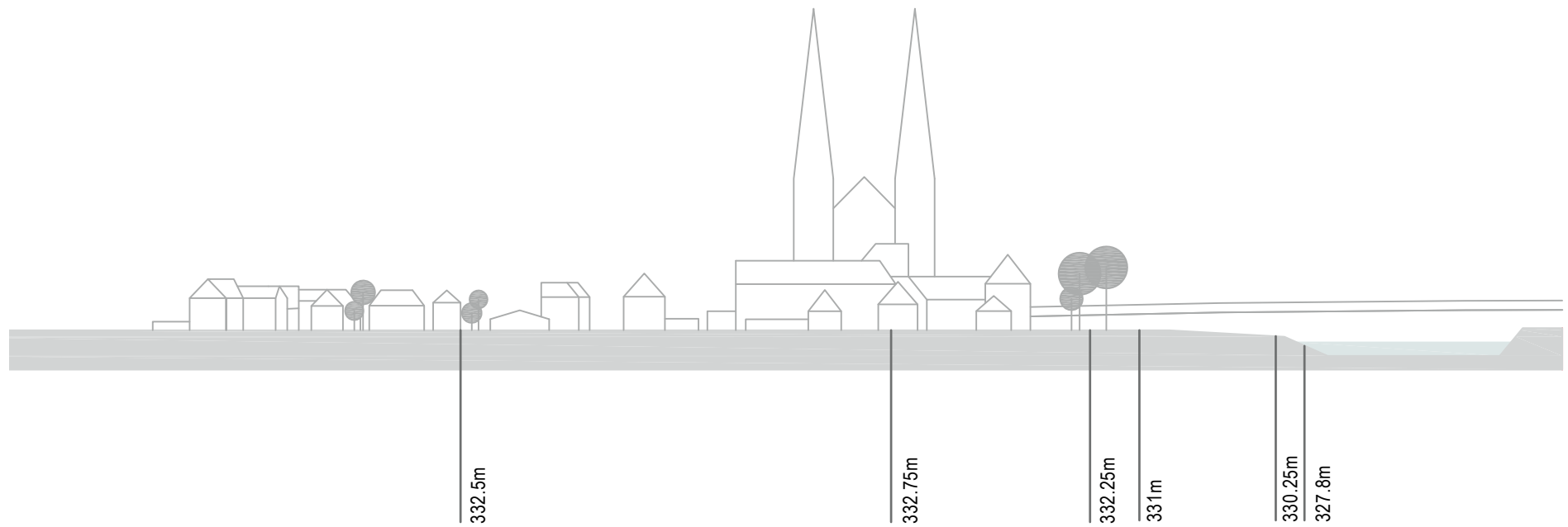


Abb.78: Topografieschnitt des Standorts mit Blick Richtung Stadtzentrum

Meereshöhe (m)

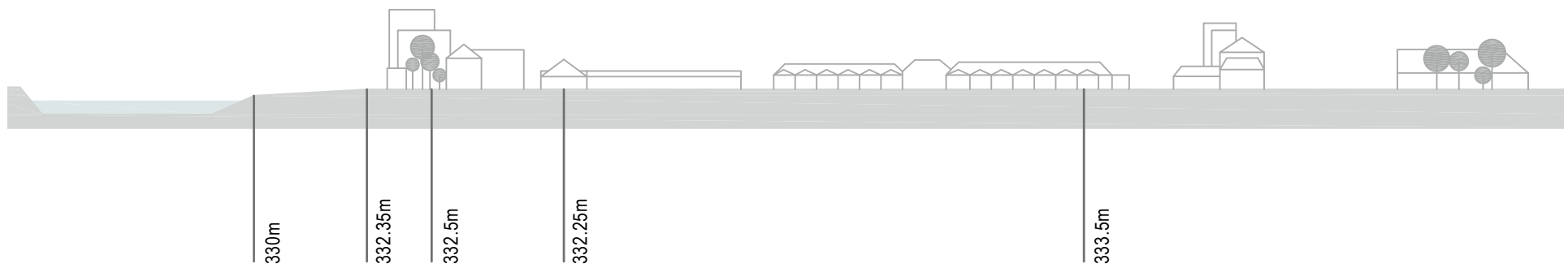


Abb.79: Topografieschnitt des Standorts
mit Blick Richtung Industriegebiet im Osten

Meereshöhe (m)

Verkehrsanbindung

Das Planungsgebiet ist im Allgemeinen sehr gut erschlossen und vollständig an das städtische Verkehrsnetz angebunden.

Die sich im Süden befindende Adolf-Schmetzer-Straße ist eine der Hauptzufahrtsstraßen zur Stadtmitte und bietet auch Anschluss an die Nibelungenbrücke Richtung Stadtnorden sowie an wichtige Fernverkehrsstraßen. Die Prinz-Ludwig-Straße östlich des Schlachthofareals dient zur Erschließung des Westhafens und soll zukünftig ausgebaut werden, wodurch mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist.

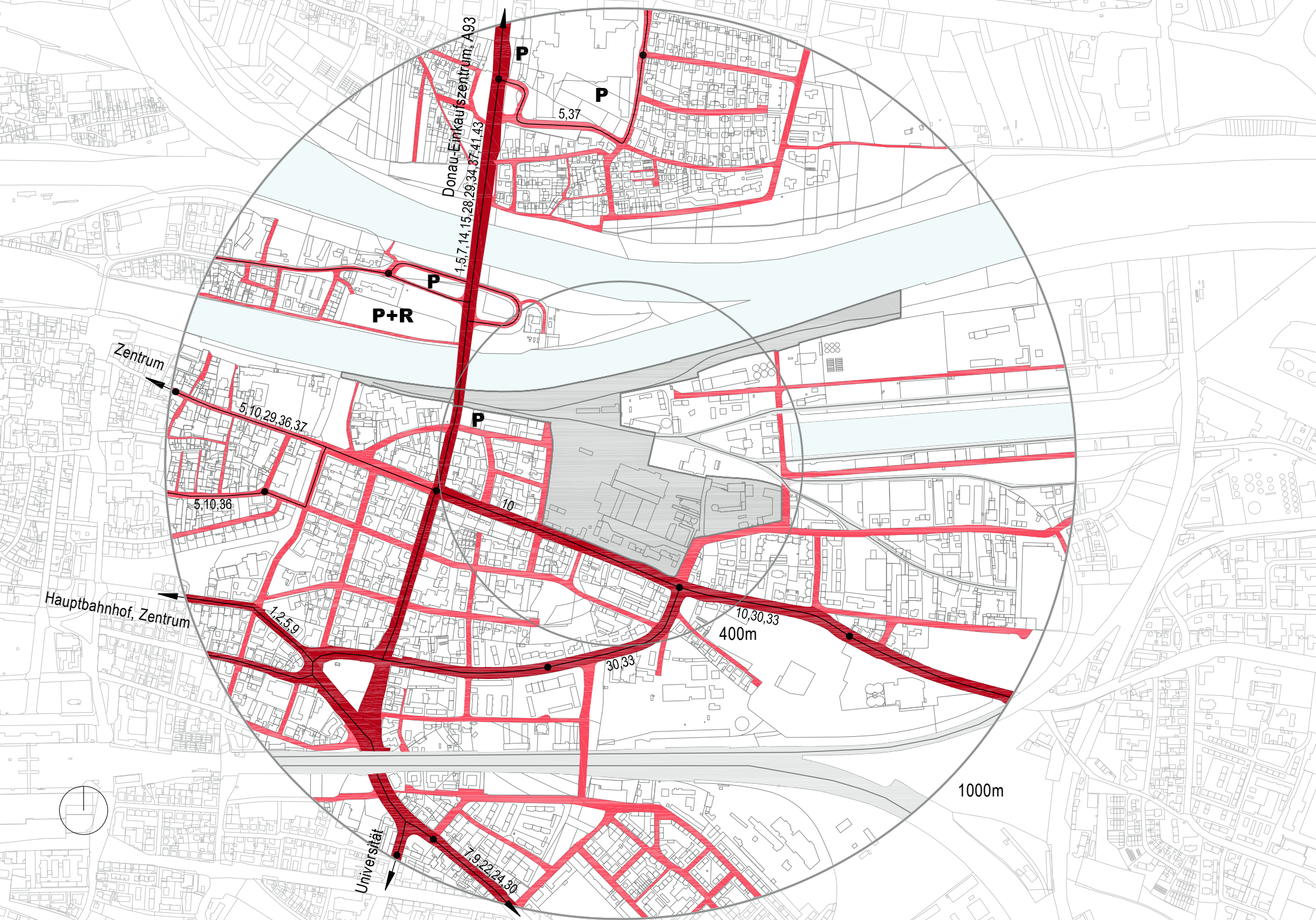
Die Anbindung an das öffentliche Personennahverkehrsnetz ist durch verschiedene Buslinien und bestehende Haltestellen bereits gegeben.

Aufgrund der momentan hauptsächlich brach liegenden Flächen sind die zur Zeit vorhandenen Stellplätze für den ruhenden Verkehr ausreichend. Bei einer Neustrukturierung bzw. Reaktivierung des Areals sind allerdings bestehende Straßenquerschnitte und Parkflächen zu adaptieren.

Ein offensichtliches Defizit stellt die nicht vorhandene Vernetzung des Areals bezüglich Fahrrad- und

Fußgängerwegen dar. Diese ist im Bereich des Schlachthofareals lückenhaft, es ist nicht möglich, am südlichen Donauufer Richtung Osten zu gelangen. Dies stellt einen weiteren wichtigen verkehrstechnischen Aspekt in der Planung dar.⁴⁹

- Hauptverkehrsstraße
- Verkehrs- bzw. Sammelstraße
- Bahnflächen
- Planungsgebiet



- Hauptverkehrsstraße
- Verkehrs- bzw. Sammelstraße
- Stichstraße
- Zufahrt
- Planungsgebiet
- P** Parkfläche
- (H)** Haltestelle

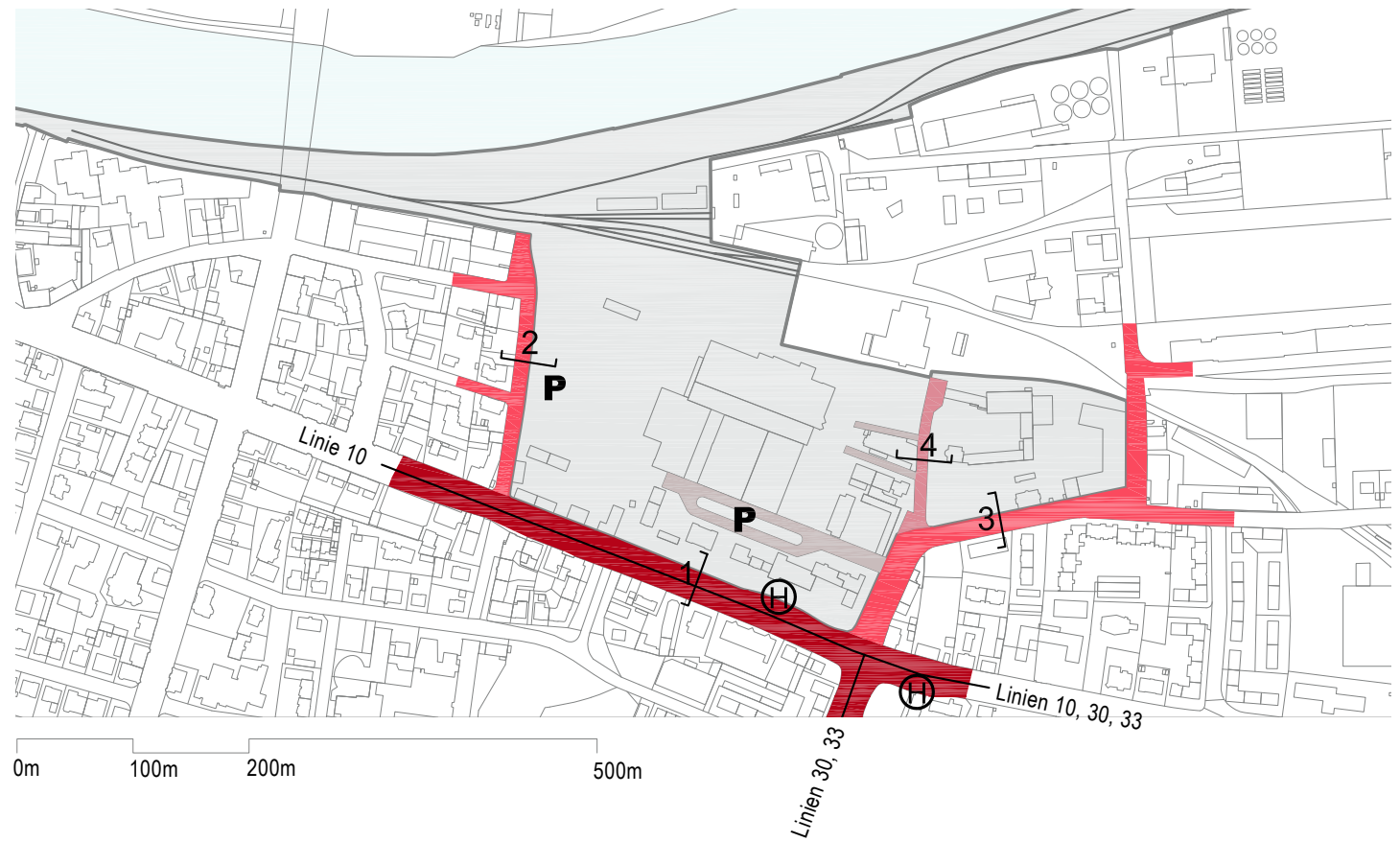


Abb.81: Verkehrsanalyse Standort

Verkehrsschnitte 1:500

1

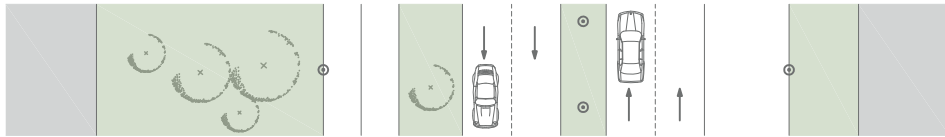


Abb.82: Verkehrsschnitt 1
Adolf-Schmetzer-Straße

2

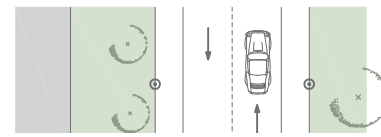


Abb.83: Verkehrsschnitt 2
Babostraße

3

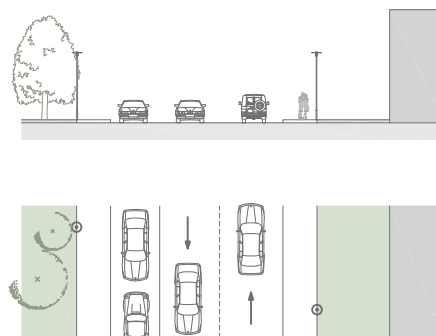


Abb.84: Verkehrsschnitt 3
Prinz-Ludwig-Straße

4

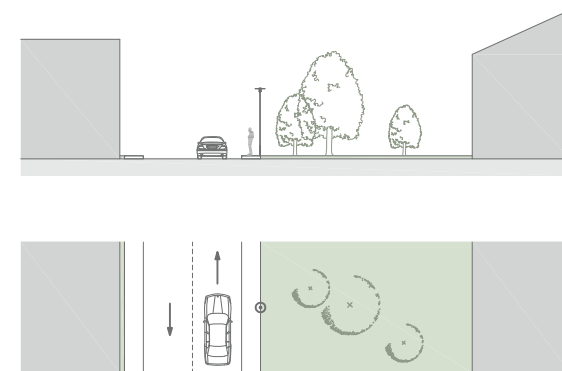


Abb.85: Verkehrsschnitt 3
Von-Donle-Straße

Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur am Planungsgebiet gestaltet sich sehr vielfältig, wobei das größte bauliche Element, der alte Schlachthof, momentan ungenutzt ist. Ansonsten finden sich vor allem im südöstlichen Bereich die Funktionen Wohnen, Handel, Gastronomie, Gewerbe und Soziales.

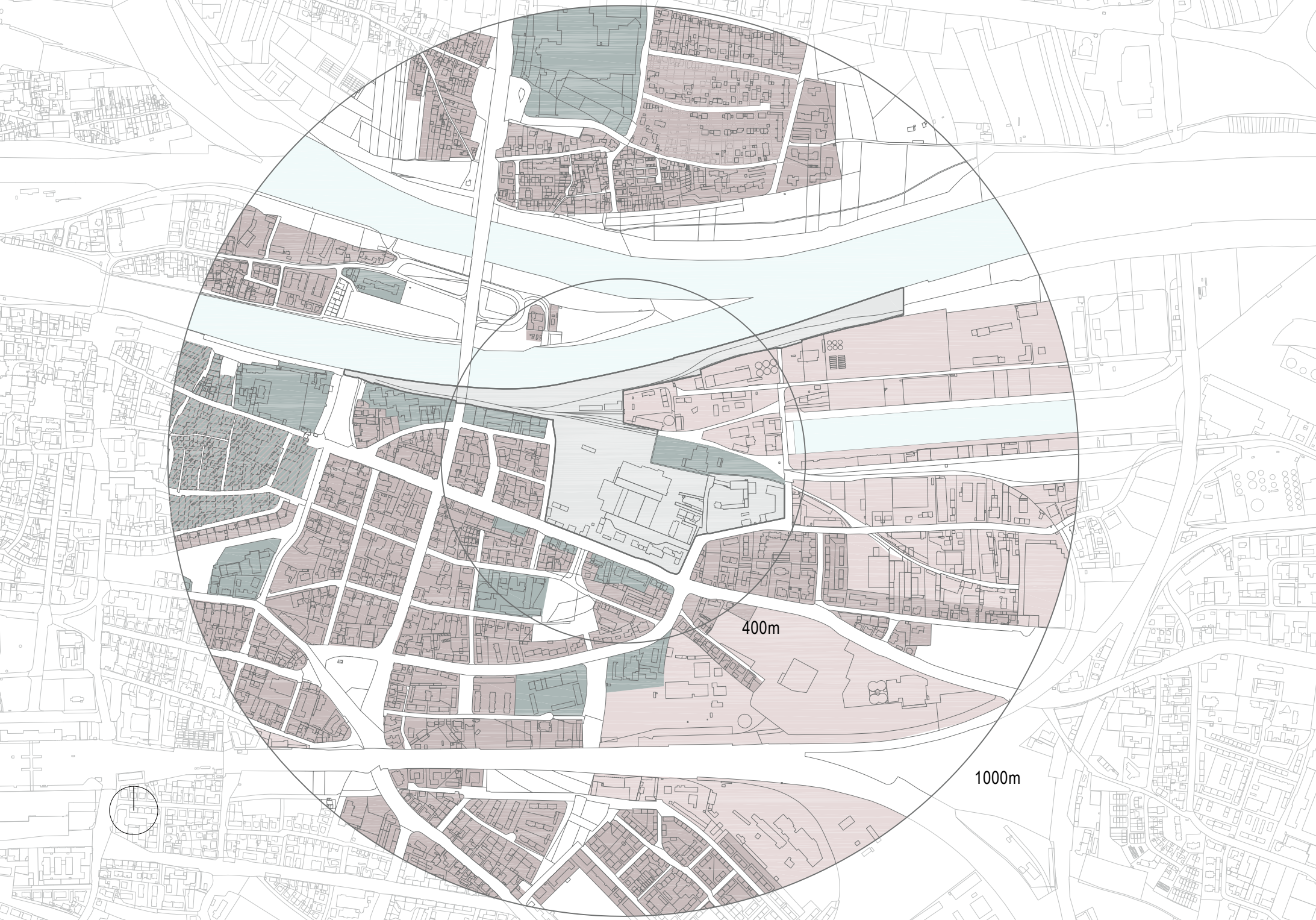
Hinsichtlich der näheren Umgebung finden sich im östlichen und westlichen Bereich Wohngebiete, im Süden befinden sich direkt an der Straße diverse Handels- und Dienstleistungsfunktionen, dahinter wiederum die Funktion Wohnen. Der östliche Bereich direkt an der Donau ist hauptsächlich von Gewerbenutzungen geprägt.

Bei der Analyse nach Standorten mit speziellen Funktionen wie Bildung, Kultur, Soziales und Freizeit wird deutlich, dass die Dichte diverser Einrichtungen Richtung Kernstadt deutlich zunimmt. In unmittelbarer Nähe des „Schlachthofareals“ finden sich wenige bis keine.

Daraus ergibt sich für die Planung die Notwendigkeit, bestehende Funktionen direkt am Planungsgebiet zu erhalten bzw. zu erweitern.



Abb.86 rechts: Nutzungen in der Umgebung 1:10000



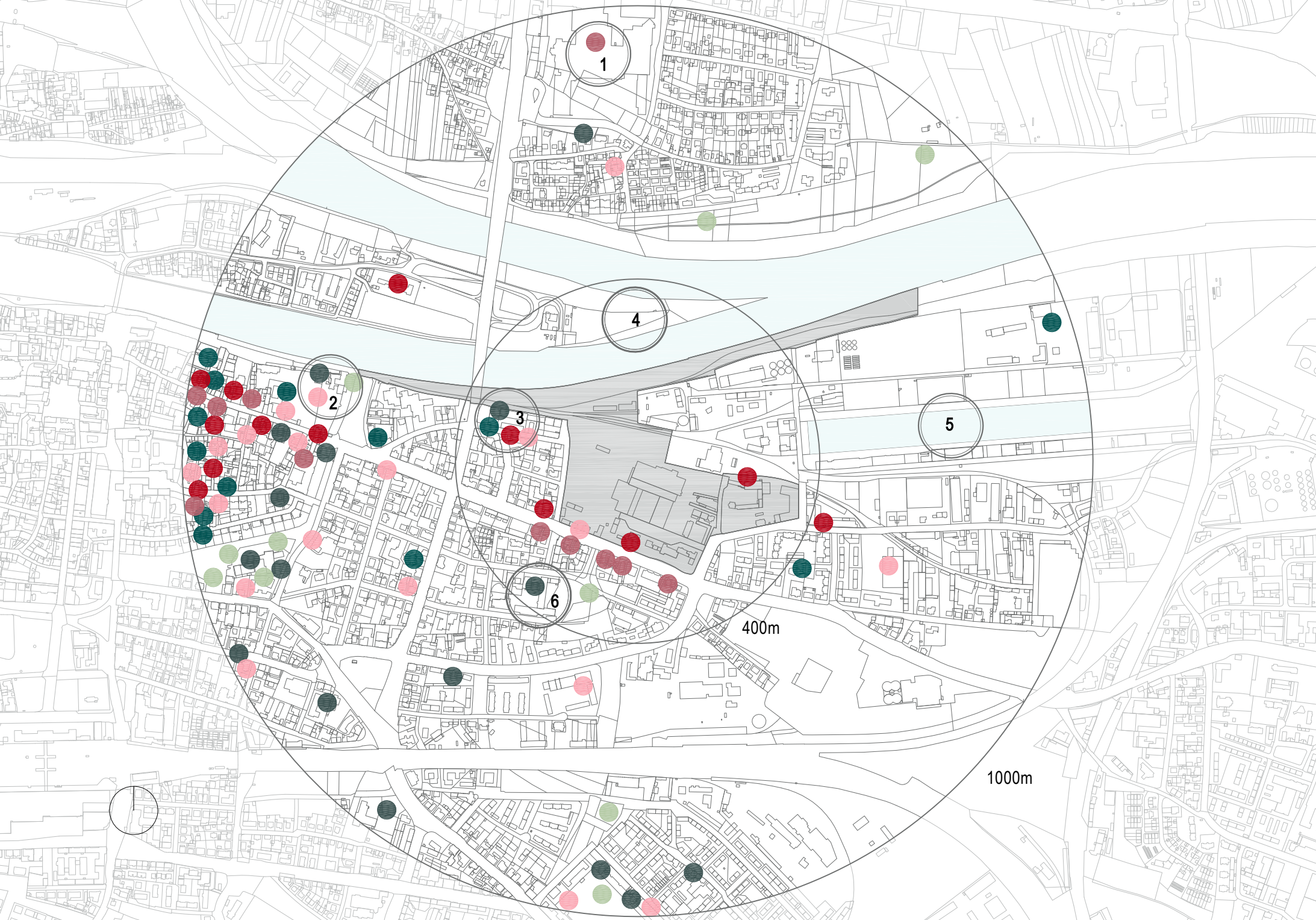
400m

1000m

Neben den beschriebenen Funktionen der näheren Umgebung findet man zusätzlich einige Sonderelemente, die entweder durch ihren historischen Wert, ihre aktuelle Funktion oder ihre Position im städtischen Gefüge erwähnenswert sind.

Markante Beispiele hierfür sind die „Königliche Villa“ am Grüngürtel als äußerster Punkt der historischen Altstadt, der „IT-Speicher“ als innovatives Gründer- und Weiterbildungszentrum, die „Schule der Domspatzen“, der historische Westhafen mit seinen dominanten Hafenumschlagsflächen, die „Lazarettspitze“ als auffallend naturbelassener Grünbereich inmitten der Stadt und das „Donau-Einkaufszentrum“ als eines der ersten deutschen Einkaufszentren mit Einzugsbereich über die Stadtgrenzen hinaus.⁵⁰

-  Handel
-  Soziales
-  Gastronomie
-  Sport und Spiel
-  Kultur
-  Planungsgebiet
-  markante Punkte



1



Abb.88: Donau-Einkaufszentrum

2



Abb.89: Königliche Villa

3



Abb.90: IT-Speicher

4



Abb.91: Lazarettspitze

5



Abb.92: Westhafen

6

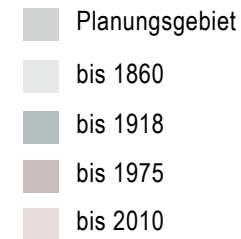


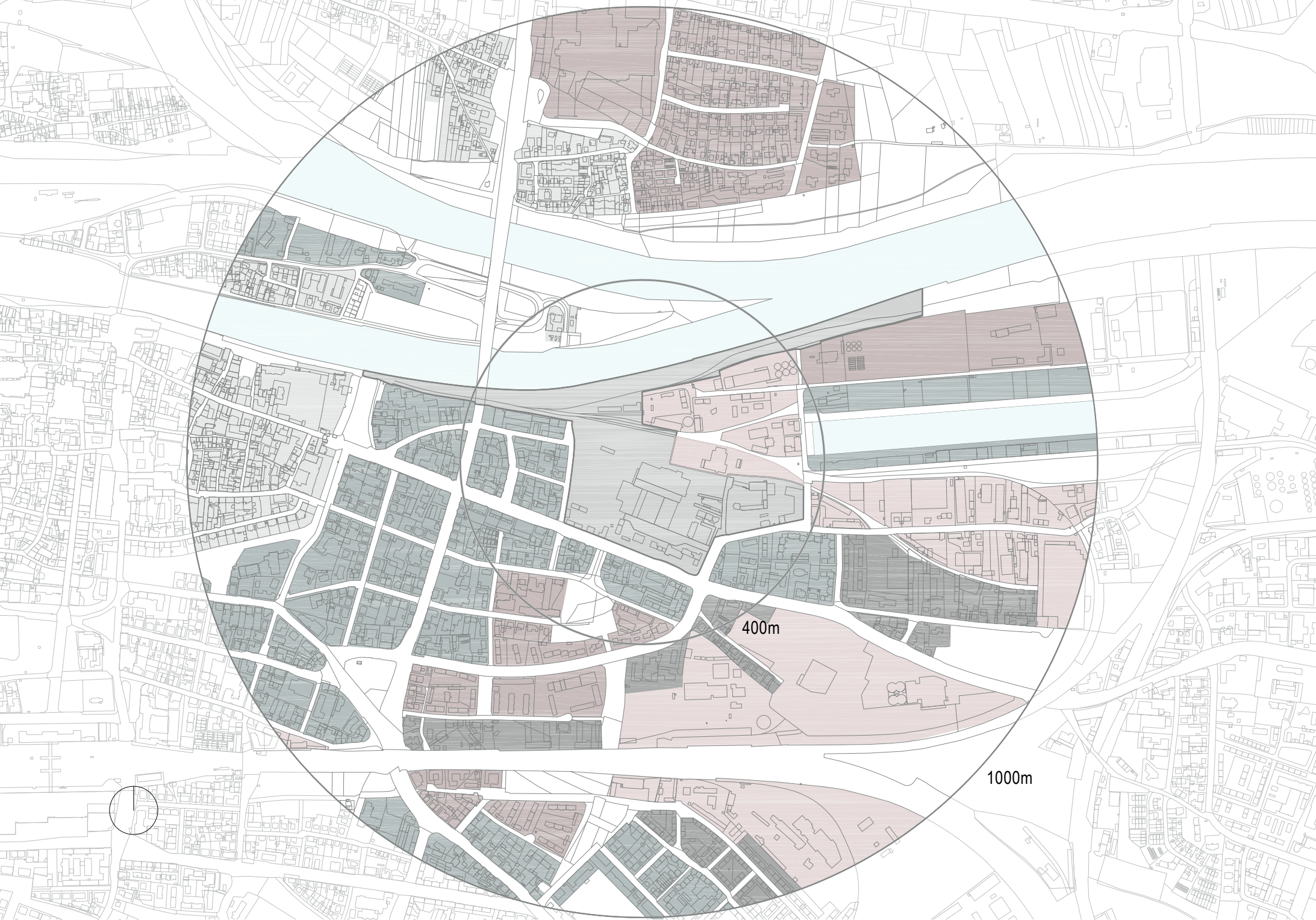
Abb.93: Musikgymnasium der Domspatzen

Zeitliche Einordnung

Wie bereits erwähnt, ist die Stadtgestalt Regensburgs durch ihre schubweise Entstehung geprägt, sie kann als zeitlicher und dadurch struktureller, heterogener „Flickenteppich“ gelesen werden.

Dies gilt auch für die unmittelbare Umgebung des Planungsgebiets und das „Schlachthofareal“ selbst. Im westlichen Bereich grenzt das Gebiet an die gründerzeitliche Bebauung der ersten Stadterweiterung, südlich an Strukturen der Nachkriegszeit bis 1975 und wird schlussendlich im östlichen Bereich durch neuere gewerbliche Strukturen und Erweiterungsbauten des historischen Hafens begrenzt.





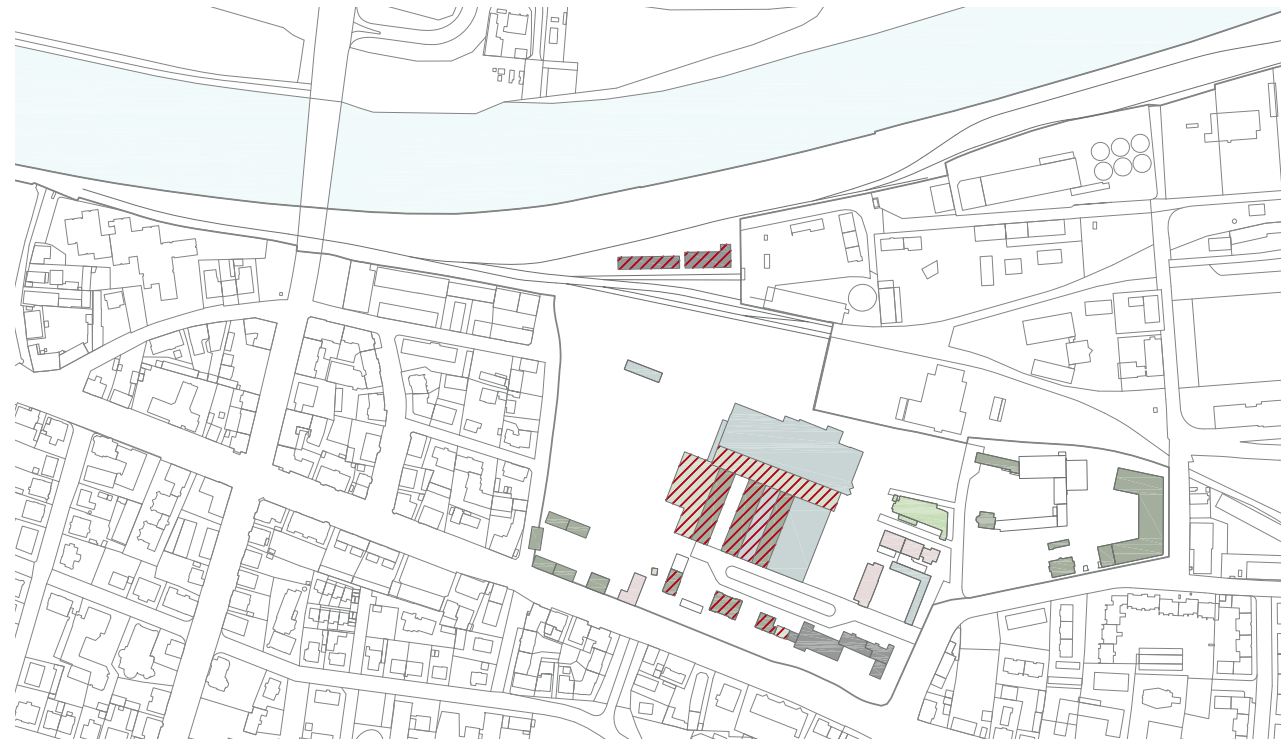
400m

1000m



Am Planungsgebiet selbst findet sich ebenso eine starke zeitliche Differenzierung der Strukturen. Die Mehrzahl der am Gebiet befindlichen Bauten stammt aus der Jahrhundertwende bis 1930. Alle weiteren baulichen Elemente entstanden ab der Nachkriegszeit bis 2005.⁵¹

- 1888-1925
- 1925-1930
- 1950-1960
- 1956-1964
- 1960-1990
- 1990-2005
- Denkmalschutz



0m 100m 200m 500m

Abb.95 rechts: Zeitliche Einordnung des Bestands am Standort

Ansichten des denkmalgeschützten Bestands 1:1000

Uferseitige Bebauung



Abb.96: Ansicht Süd



Abb.97: Ansicht Nord

Straßenseitige Bebauung



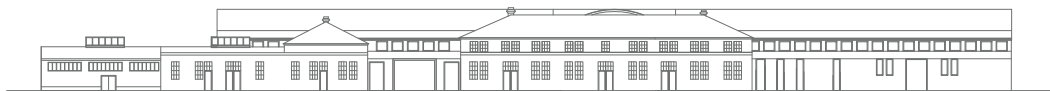
Abb.98: Ansicht Süd



Abb.99: Ansicht Nord

Ansichten des denkmalgeschützten Bestands 1:1000

Schlachthof

*Abb. 100: Ansicht Nord**Abb. 101: Ansicht Ost**Abb. 102: Ansicht Süd**Abb. 103: Ansicht West*

Bewertung der Kapitalien



Wohnen



Arbeiten



Gastronomie



Soziales

Funktionales Kapital

Derzeit sind vor allem die an den Straßen gelegenen südlichen und östlichen Teile des Planungsgebiets mit unterschiedlichen Funktionen belegt. Darunter finden sich die Inhalte Arbeiten, Dienstleistungen, Wohnen und Soziales. Eine Durchmischung, die die bestehende funktionale Heterogenität des Stadtgebiets widerspiegelt. Dieses wichtige Charakteristikum soll in jedem Fall erhalten, in die Planung integriert und die Funktion Wohnen gestärkt werden.

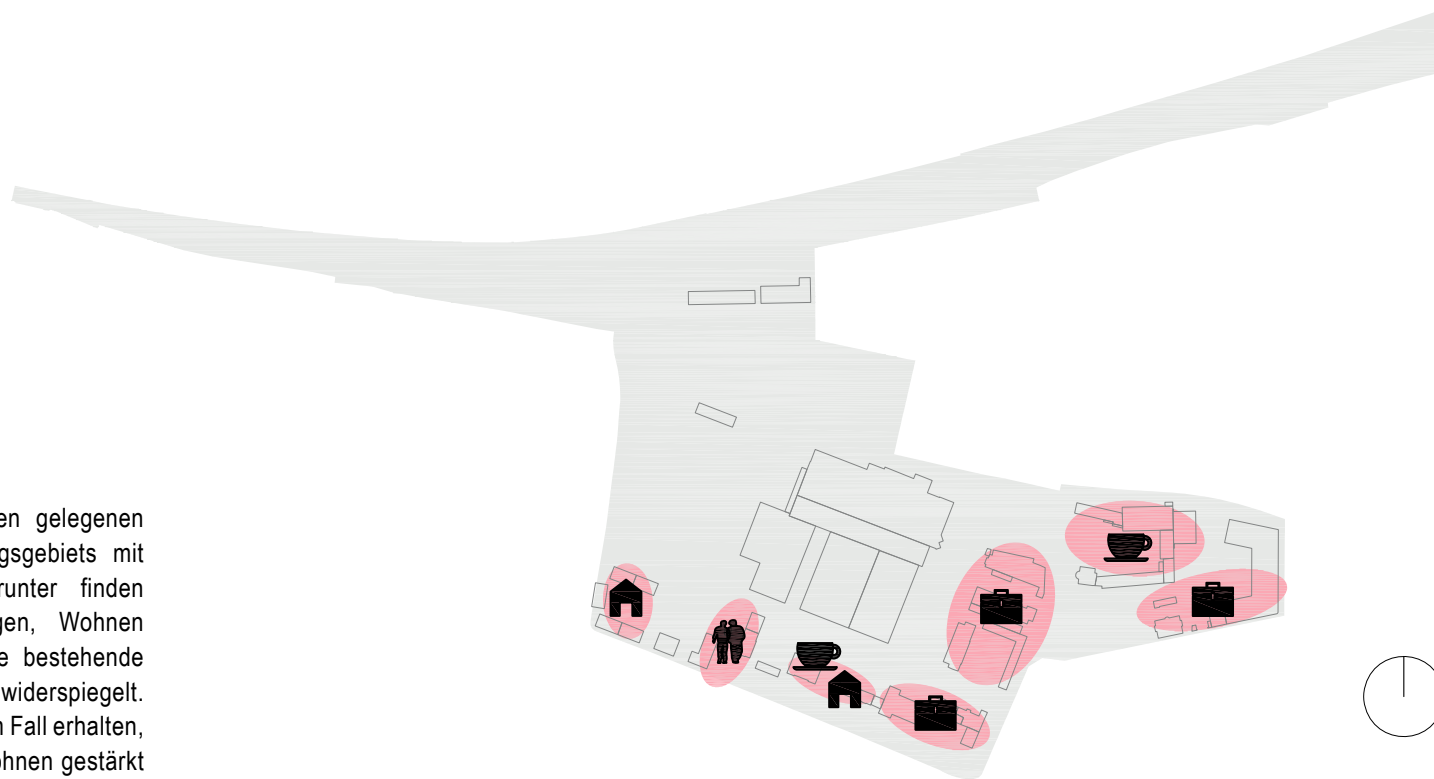




Abb.104: Funktionales Kapital


  Grün mit Baumbestand


Grünes Kapital

Auffallend ist, dass nahezu das gesamte Planungsgebiet versiegelte bzw. Ruderalflächen aufweist. Nur vereinzelt findet man im südlichen Bereich und am Ufer bestehende, inselartige Grünflächen und Bäume. Ziel der Planung ist es, so viel als möglich des erhaltenswerten Grüns samt altem Baumbestand in die Neugestaltung einzugliedern und zusätzlich attraktive Grünflächen zu schaffen.



Abb. 105: Grünes Kapital

 wenig Profit

 hoher Profit

Ökonomisches Kapital

Da ein Großteil des Planungsgebiets, wie bereits erwähnt, funktional nicht belegt ist, ist das ökonomische Kapital des Areals als eher gering einzuschätzen. Lediglich im südöstlichen Bereich an der Straße finden sich Ertrag bringende Strukturen und Inhalte, wie Gastronomie, Büros und Handel.

Bei der Planung sollen einerseits diese Standorte gestärkt, andererseits verdichtet werden.

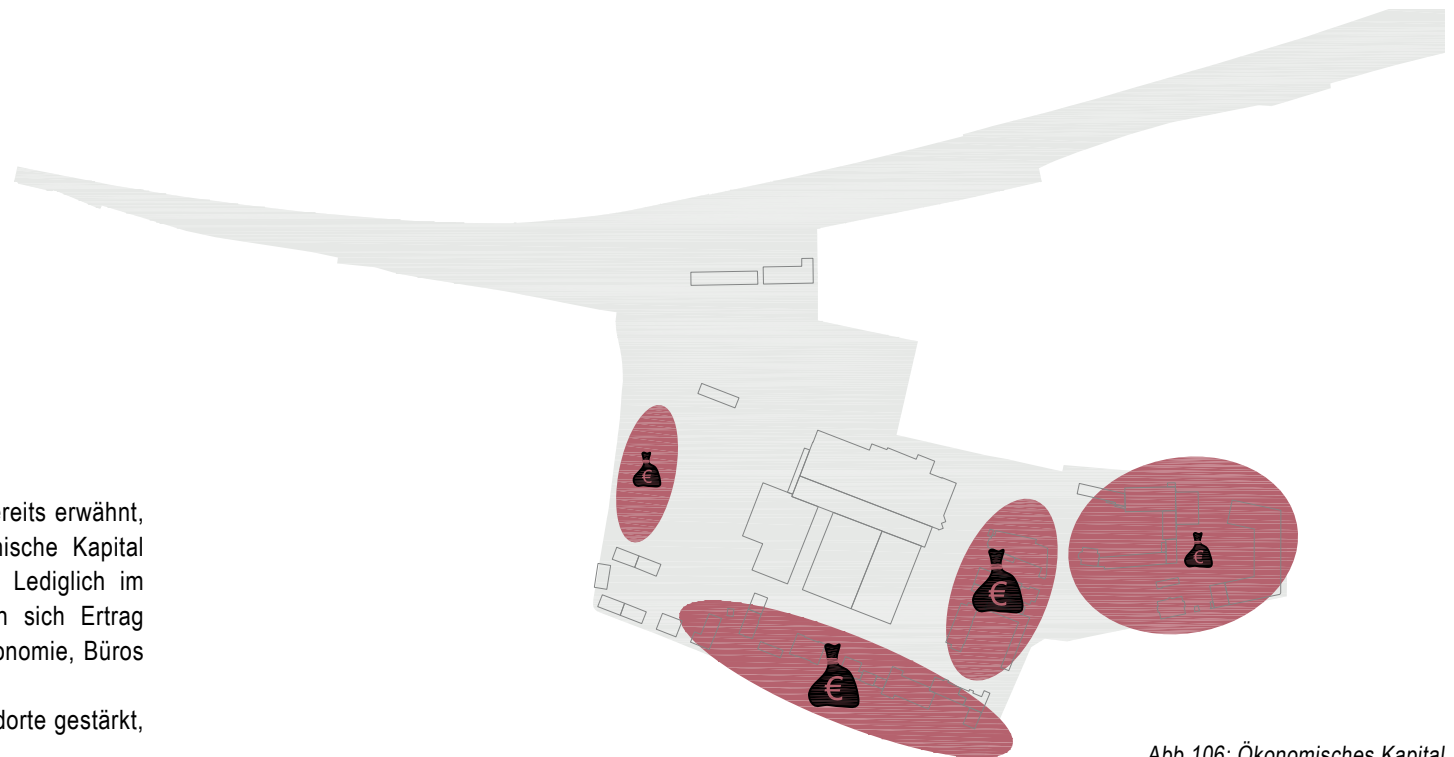


Abb.106: Ökonomisches Kapital

- ★ erhaltenswert
- 🏰 unter Denkmalschutz
- 🗨 Ensemble

Ideelles Kapital

Als ideelles Kapital gelten für uns die Strukturen, die dem Denkmalschutz unterliegen. Neben ihrer baulichen Qualität sind sie auch als symbolisch wertvoll zu betrachten. Der historische Schlachthof hatte von jeher eine identitätsstiftende Wirkung für das Stadtgebiet. Gestärkt wird diese zusätzlich durch das direkt an der Straße gelegene zeitgleich entstandene, noch heute funktional besetzte Ensemble. Im Uferbereich weisen zwei Strukturen aus jüngerer Zeit auf die schon immer für die Stadt bedeutende Funktion des Hafens hin und gelten daher als symbolträchtig.

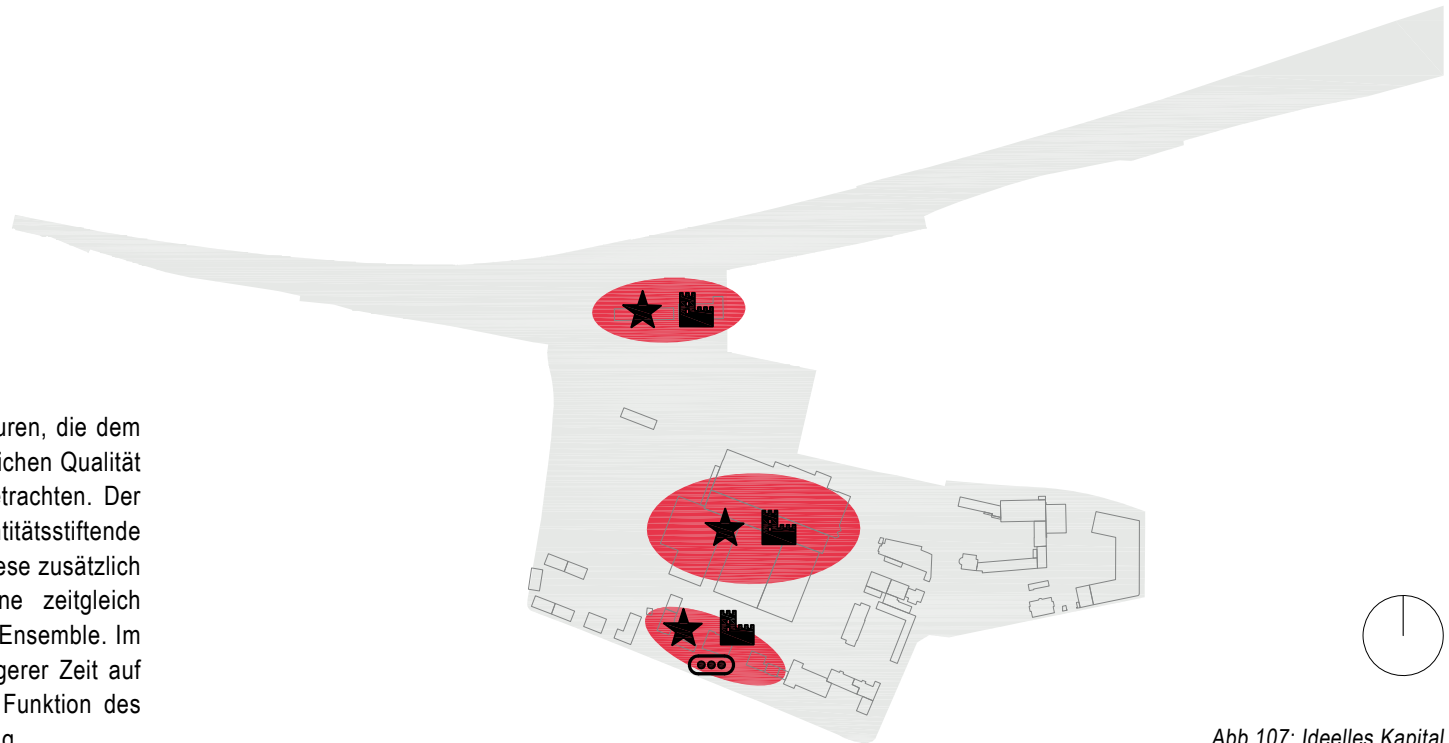


Abb.107: Ideelles Kapital

Verweise

47 Vgl. Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 19-20.

48 Ebd., 22-24.

49 Ebd., 14-15.

50 Vgl. Sedlmeier 2010, 54-57, 200-201, 208-209.

Vgl. Sedlmeier/Vossen 2006, 89, 99, 119.

51 Vgl. Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 29.

Vgl. Stadt Regensburg 2005, 27.

Abb.75: Eigentum der Verfasser

Abb.76: Eigentum der Verfasser

Abb.77: Eigentum der Verfasser

Abb.78: Eigentum der Verfasser

Abb.79: Eigentum der Verfasser

Abb.80: Eigentum der Verfasser

Abb.81: Eigentum der Verfasser

Abb.82: Eigentum der Verfasser

Abb.83: Eigentum der Verfasser

Abb.84: Eigentum der Verfasser

Abb.85: Eigentum der Verfasser

Abb.86: Eigentum der Verfasser

Abb.87: Eigentum der Verfasser

Abb.88: Sedlmeier/Vossen 2006, 88

Abb.89: Sedlmeier 2010, 55

Abb.90: Sedlmeier/Vossen 2006, 98

Abb.91: Sedlmeier 2010, 257

Abb.92: Sedlmeier/Vossen 2006, 118

Abb.93: Sedlmeier 2010, 209

Abb.94: Eigentum der Verfasser

Abb.95: Eigentum der Verfasser

Abb.96: Eigentum der Verfasser

Abb.97: Eigentum der Verfasser

Abb.98: Eigentum der Verfasser

Abb.99: Eigentum der Verfasser

Abb.100: Eigentum der Verfasser

Abb.101: Eigentum der Verfasser

Abb.102: Eigentum der Verfasser

Abb.103: Eigentum der Verfasser

Abb.104: Eigentum der Verfasser

Abb.105: Eigentum der Verfasser

Abb.106: Eigentum der Verfasser

Abb.107: Eigentum der Verfasser

3.3 ZENTRALER PUNKT SCHLACHTHOF

Geschichte, Typologie und Beschreibung eines Industriedenkmals

Historische Entwicklung von kommunalen Vieh- und Schlachthöfen

Aufgrund des starken Bevölkerungsanstiegs in den Städten des 19. Jahrhunderts kam es zu wesentlichen Umstrukturierungen in der städtischen Nahrungsmittelversorgung. Durch die ständig präsente Seuchengefahr als Folge der ungesunden Lebensbedingungen, der hohen Dichte und der schlechten Wohnverhältnisse drängte man die Kommunen dazu, Verbesserungen herbeizuführen.

Die mit der Bevölkerungszahl angestiegene Viehhaltung in der Stadt und die vielen unkontrollierten Privatschlachtungen trugen ihren Teil zu den großen hygienischen Problemen bei. Eine wichtige Maßnahme war der Weg hin zu einer geregelten Schlachtwirtschaft und der daraus resultierende Bau von zentralen Vieh- und Schlachthöfen. Der Vorteil dieses kombinierten Typus lag auch darin, dass die Tierhaltung integriert wurde und somit der Viehtrieb innerhalb der Städte entfallen konnte. Meist entstanden diese Vieh- und Schlachthöfe unmittelbar an Bahnlinien, um Vieh in großer Anzahl direkt aus den umliegenden Regionen zu beziehen. Außerdem beschloss man, dem Betrieb ein staatliches Fleischbeschauamt zur Klassifizierung der



Abb.108: Historische Innenansicht eines Berliner Schlachthofs

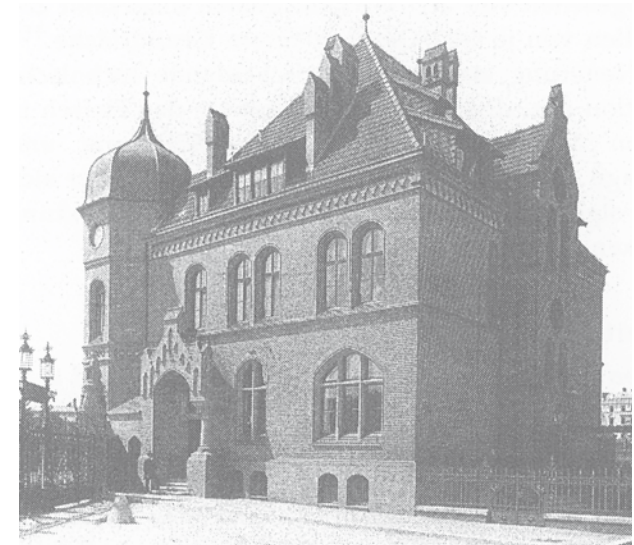


Abb.109: Historische Ansicht eines Schlachthof-Verwaltungsgebäudes um 1900

Produkte räumlich anzugliedern und so die Qualität zu sichern.

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts verlagerte man den Schlachtbetrieb vom Konsumenten weg hin zum Vieherzeuger, was zur Folge hatte, dass die innerstädtischen Betriebe unter Druck gerieten und unwirtschaftlich wurden. Spätestens zu Beginn der 1990er Jahre entschlossen sich die meisten deutschen Städte zur endgültigen Auflösung der städtischen Schlachtbetriebe. Die stillgelegten Areale entwickelten sich aufgrund ihrer zentralen und bevorzugten Lage im Stadtgefüge meist zu begehrten Grundstücken für heutige Umstrukturierungsmaßnahmen in der Stadtplanung.⁵²

Funktionsweise und Bautypologie

Ende des 19. Jahrhunderts gab es im deutschsprachigen Raum kaum Vorbilder für Schlachthäuser, man orientierte sich an internationalen Vorbildern, wie z.B. La Villette in Paris oder den Viehmärkten in Turin und London und dem Schlachthaus in Mailand. Die Weiterentwicklung bestand in der Angliederung von Transportmöglichkeiten, zunehmender Massenproduktion, Weiterverarbeitung von

Nebenprodukten und ständiger Kontrolle vor Ort. Ein Grundprinzip für die Situierung eines solchen Betriebs war damals, dass er außerhalb der Stadt liegen, über genügend Erweiterungsflächen verfügen und eine ausreichende Frischwasserversorgung vorhanden sein sollte.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts bildeten sich drei unterschiedliche bauliche Systeme, das deutsche, das französische und das gemischte System aus. Diese unterscheiden sich in der Anordnung der einzelnen Betriebsgebäude zueinander. In deutschen Städten kam seit 1870 meist das französische System zum Einsatz. Sofern es die Grundstücksgröße zuließ, konnten die locker angeordneten Hallen im Nachhinein beliebig oft baulich ergänzt werden. Für den Innenraum zog man das deutsche System mit seinen flexiblen offenen Grundrissen heran, welches die Organisation des Schlachtbetriebs erheblich vereinfachte. Größtmögliche Helligkeit und Durchlüftung waren weitere wichtige bauliche Prinzipien.

Meist siedelten sich in unmittelbarer Umgebung zu einer solchen Anlage zusätzlich die unterschiedlichsten Betriebe wie Leder- und Wurstfabriken, Messerschleifereien, Fuhrunternehmen oder Gaststätten an, die mit dem Schlachtgewerbe in Verbindung standen. Grundsätzlich

war das gesamte Stadtviertel vom Großbetrieb geprägt, er wurde zum Identitätsstifter der Umgebung.⁵³

Historische Entwicklung des östlichen Stadtbereichs

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts führten Landflucht, der starke Anstieg der Bevölkerung im Stadtgebiet und die dadurch entstandenen desolaten hygienischen Bedingungen dazu, dass eine Stadterweiterung ins östliche und westliche Regensburger Umland unumgänglich wurde. Des Weiteren erfolgte 1859 die Anbindung der Stadt an das Eisenbahnnetz und es entstand ein industriell geprägtes Viertel im Bereich des heutigen Westhafens.⁵⁴

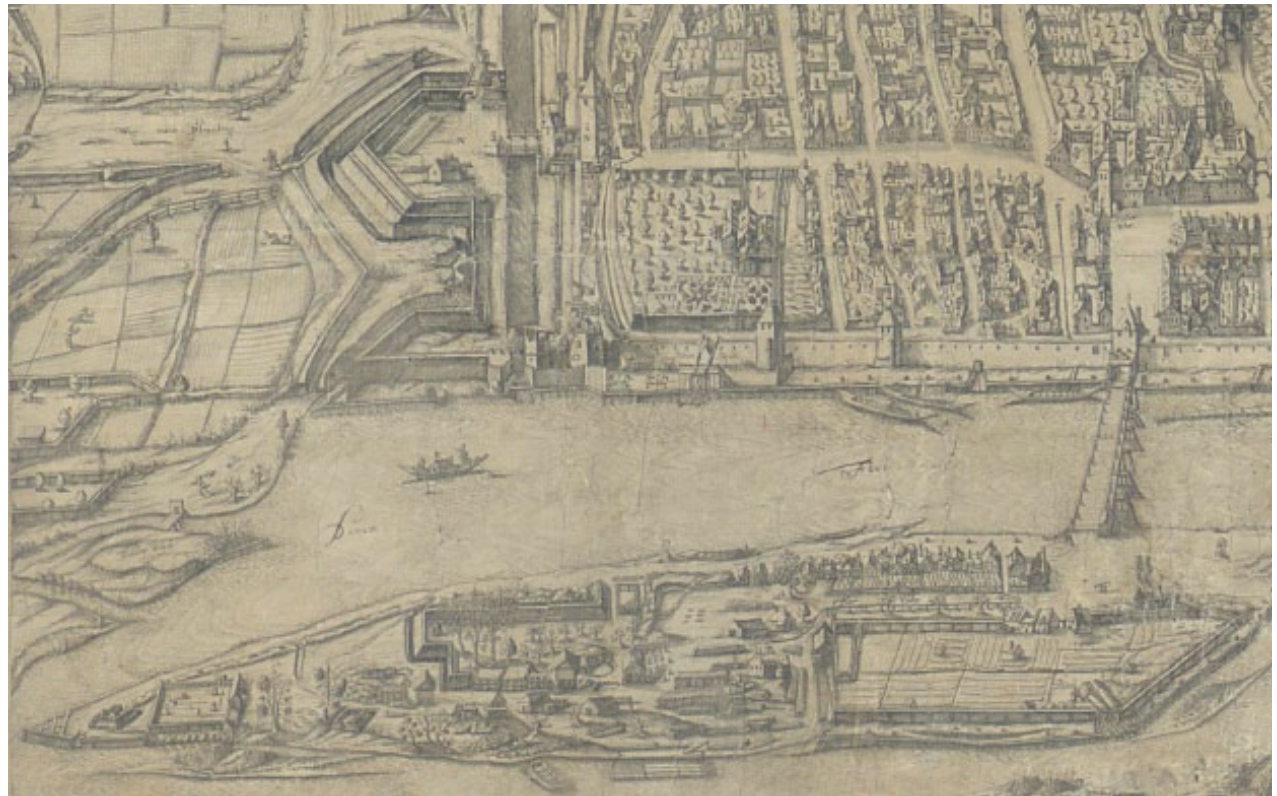


Abb.110: Historische Ansicht „Ostenviertel“

Der Regensburger Schlachthof

Aufgrund des wirtschaftlichen Aufschwungs nach der Reichsgründung sowie neuer hygienischer Standards in Bayern wurde der Schlachthof Regensburg in den Jahren 1886-88 im damaligen östlichen Randgebiet der Stadt erbaut. Vorbild in baulicher und organisatorischer Hinsicht war der zehn Jahre zuvor entstandene Schlachthof in München. Die formale Ausgestaltung war anfangs sehr symmetrisch, es gab eine strenge Trennung der Bereiche Verwaltung und Gastronomie, Viehmarkthallen und Stallungen und Schlachthallen.

Ende der 1920er Jahre kam es zur ersten Nachverdichtung der Bausubstanz. Die ursprünglichen Hallen wurden in Neubauten eingebunden, ein eher geschlossener Komplex entstand. Des Weiteren entwickelte man diverse allein stehende Zusatzbauten im Heimatstil bzw. im Stil der Neurenaissance. Markante Beispiele hierfür sind das bis heute betriebene Wirtshaus und die nebenstehenden Pavillonbauten.

Die größte Nachverdichtung erfolgte in den Jahren 1956-64 im nördlichen und östlichen Bereich der Anlage.⁵⁵



Abb. 111: Regensburger Viehmarkt 1924

Bauliche Struktur des 19. Jahrhunderts

Hierbei handelt es sich um drei regelmäßige, parallel angeordnete Baukörper: die beiden Viehstallungen und die Kuttelei.

Die Konstruktion der Hallen ist dreischiffig angelegt, ausgestattet mit erhaltenswerten, neuromanischen Gusseisenstützen und –schielen und Kreuzgratgewölben. Laut statischem Gutachten ist die bestehende Konstruktion nicht gefährdet, zeit- und nutzungsbedingte Schäden und Abnützungen wie Abplatzungen durch Korrosion können mit einfachen Mitteln behoben werden.⁵⁶

Bauliche Struktur der 1920er Jahre (erste Nachverdichtung)

In dieser Zeit entstand die Großmarkthalle, welche ebenso als architekturgeschichtlich bedeutend zu klassifizieren ist. Vor allem auf die Dachkonstruktion ist in diesem Fall besonderes Augenmerk zu legen, da es sich hierbei um die zu ihrer Zeit wegweisende „Zollinger-Holzlamellenbauweise“ als Segmenttonnengewölbe handelt. Sie ermöglichte auf kostengünstige Weise die stützenfreie Überspannung

weitläufiger Hallen. Das bis heute einzige Beispiel einer Vierung in dieser Bauweise findet sich in der Verkehrshalle des Schlachthofs wieder.

Aufgrund des Fäulnisbefalls ist aus statischer Sicht hier eine umfassende Sanierung der Dachkonstruktion unabdingbar, des Weiteren kann nur eine leichte Dachhaut angebracht werden.⁵⁷

Zur „Zollinger-Holzlamellenbauweise“

Das 1921 empirisch entwickelte Patent geht zurück auf den Architekten Friedrich Zollinger und bewies schon nach kurzer Zeit seine vielfache Tauglichkeit bei Industriebauten, Verkehrsbauten oder Kirchen.

Vorteil dieser Konstruktion aus hochkant gestellten Brettern, die zu einem rautenförmigen Flächentragwerk verbunden sind, ist neben den bereits erwähnten die Standardisierung, die kurze Bauzeit, einfache Montage und die gute Stabilität.⁵⁸

Aus Sicht des bayerischen Landesamts für Denkmalpflege gelten die bisher erwähnten Strukturen als erhaltenswert, sie wurden dem Denkmalschutz unterstellt.

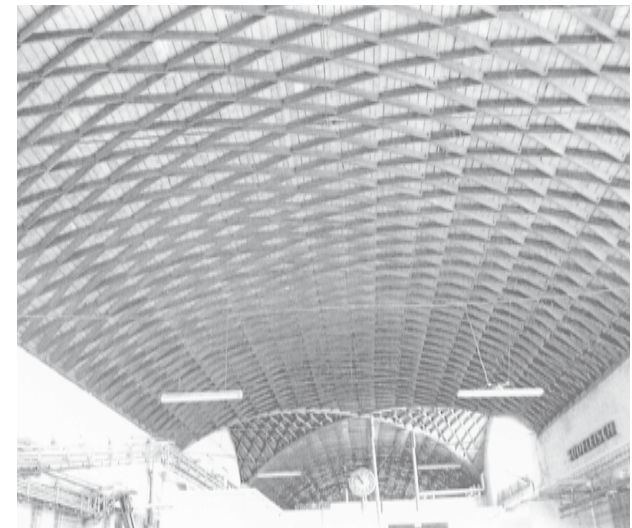


Abb. 112: Dachkonstruktion der Verkehrshalle in „Zollinger-Lamellenbauweise“

Bauliche Struktur der späten 50er und frühen 60er Jahre (zweite Nachverdichtung)

Die beiden Bauteile Vorkühlhalle und Schlachthalle sind jeweils neuzeitliche Konstruktionen, in Stahlbetonbauweise ausgeführt. Aufgrund ihrer Bauzeit und Bauweise sind heute laut statischem Gutachten keine nennenswerten Schäden ersichtlich, lediglich die Vorkühlhalle wurde ebenso dem Denkmalschutz unterstellt, nicht jedoch die Schlachthalle, da sie keine architektonischen oder konstruktiven Besonderheiten vorweist.⁵⁹

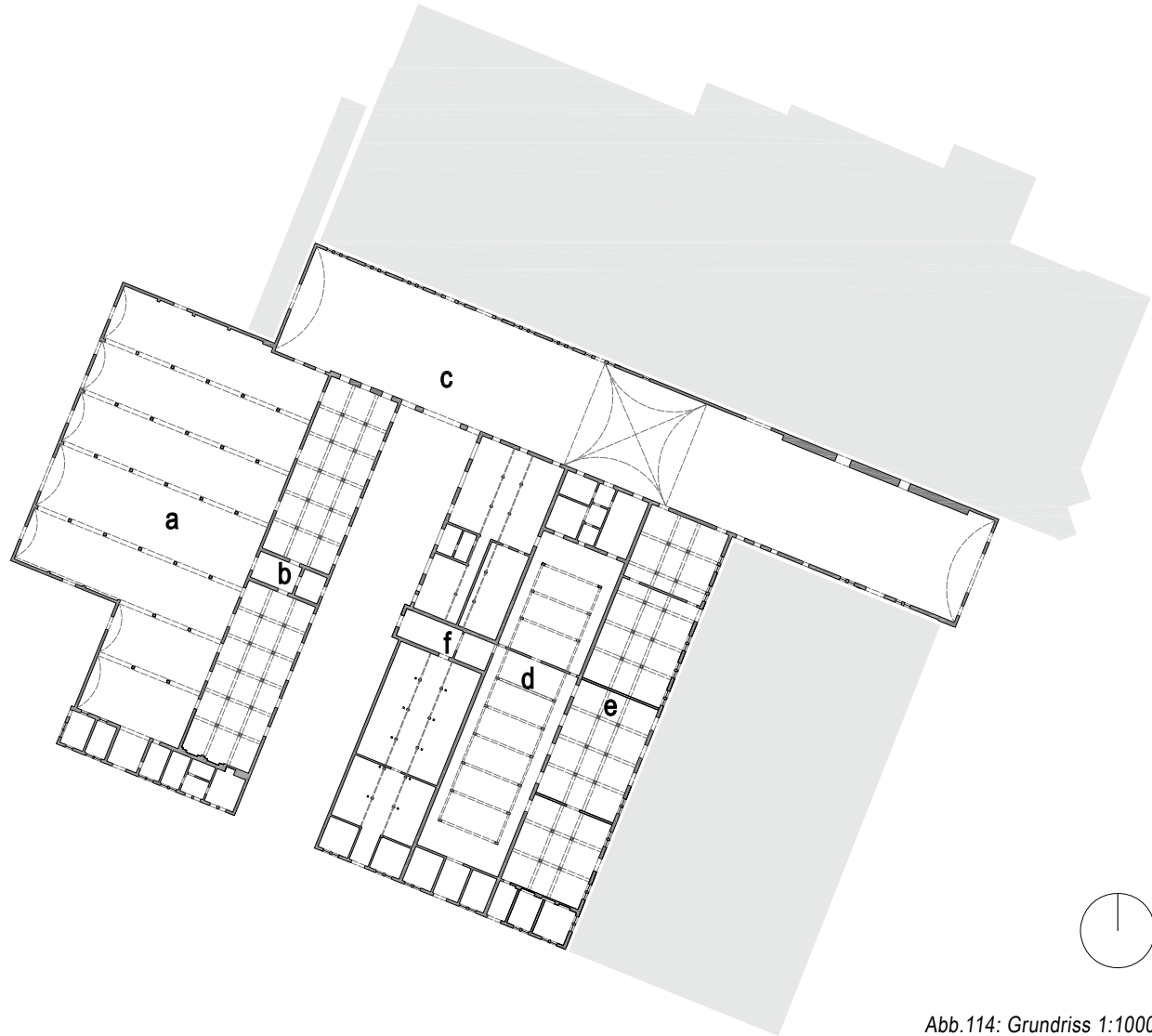
Für die weiteren Anbauten aus dieser Zeit liegen uns keine näheren Informationen vor, sie unterliegen aber nicht dem Denkmalschutz.

Entstehungszeiten

- a - 1925 bis 1930
- b - 1888 bis 1925
- c - 1925 bis 1930
- d - 1956 bis 1964
- e - 1888 bis 1925
- f - 1888 bis 1925



Abb. 113: Bauteile unterschiedlicher Entstehungszeit

**Bauteile**

- a - Großmarkthalle
- b - Großviehstallungen West
- c - Verkehrshalle
- d - Vorkühlhalle
- e - Kuttelei
- f - Großviehstallungen Ost

Abb.114: Grundriss 1:1000



Abb.115: Großmarkthalle



Abb.116: Großmarkthalle



Abb.117: Großviehstallungen West



Abb.118: Kuttelei

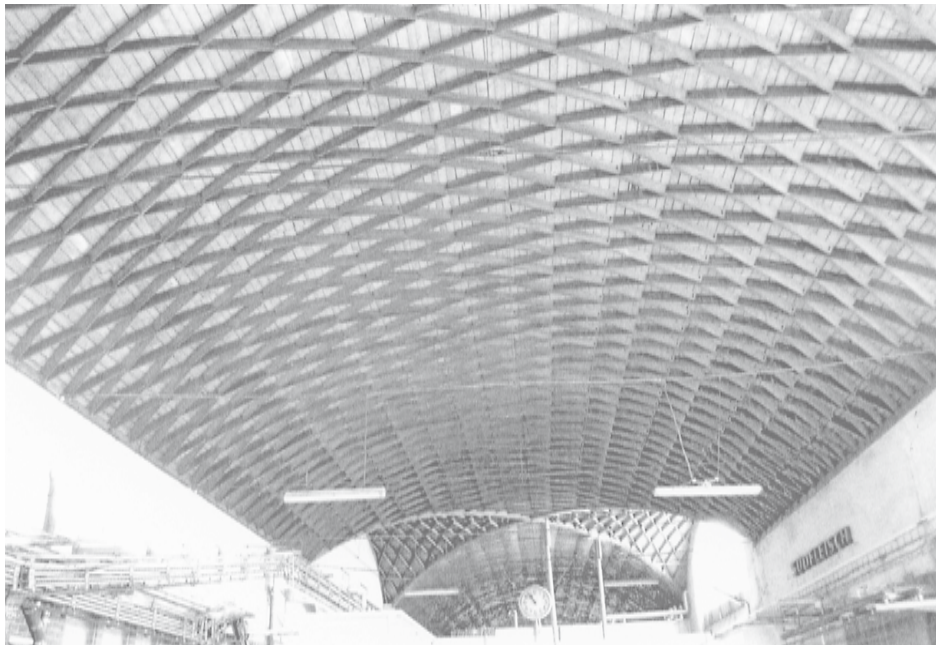


Abb. 119: Verkehrshalle

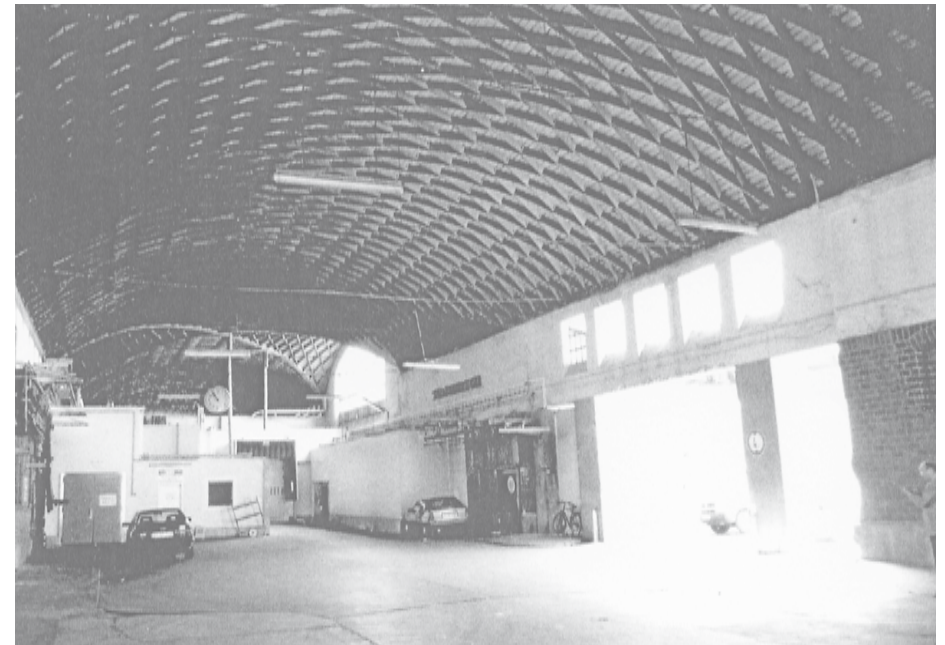


Abb. 120: Verkehrshalle



Abb.121: Großviehstallungen Ost

Verweise

⁵² Vgl. Faust/Longerich 2007, 8, 11, 17, 20, 30, 35, 104-106.

⁵³ Ebda., 32, 38-45, 48-50.

⁵⁴ Vgl. Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 9.

⁵⁵ Vgl. Schriftverkehr

⁵⁶ Vgl. Statisches Gutachten, 12, 21-25.

Vgl. Schriftverkehr

⁵⁷ Vgl. Statisches Gutachten, 5-11, 13-18.

⁵⁸ Vgl. Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 27.

⁵⁹ Vgl. Statisches Gutachten, 19-20, 26.

Abb.118: Ebda.

Abb.119: Ebda.

Abb.120: Ebda.

Abb.121: Ebda.

Abb.108: Vgl. Faust/Longerich 2007, 86

Abb.109: Ebda., 95

Abb.110: Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 10

Abb.111: Statisches Gutachten

Abb.112: Ebda.

Abb.113: Eigentum der Verfasser

Abb.114: Eigentum der Verfasser

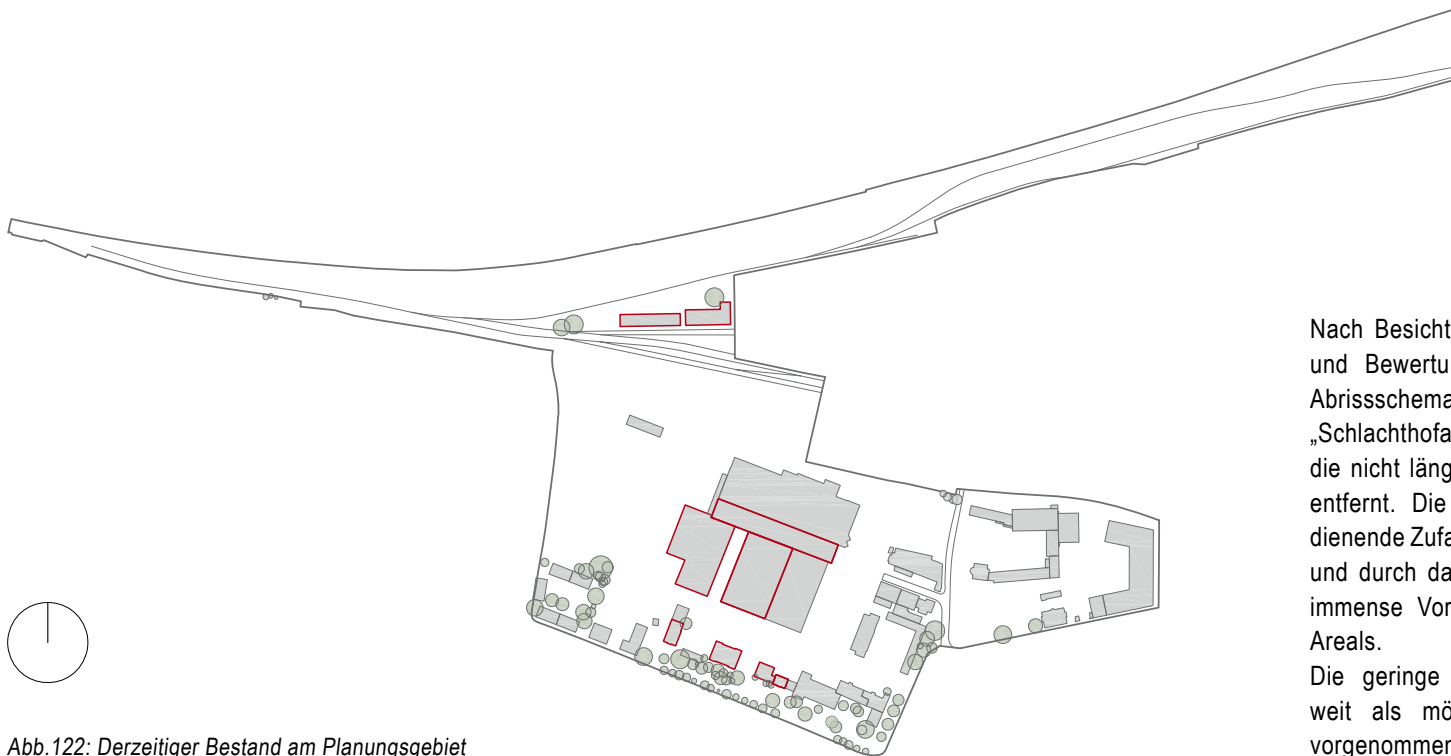
Abb.115: Statisches Gutachten

Abb.116: Ebda.

Abb.117: Ebda.

3.4 GRUNDLAGE DER PLANUNG

Resumée und Abrisschema



Nach Besichtigung vor Ort, den durchgeführten Analysen und Bewertungen ergibt sich für uns das vorliegende Abrisschema als Basis der gesamten Neuplanung des „Schlachthofareals“. In infrastruktureller Hinsicht werden die nicht länger genutzten, alten Schienen im Uferbereich entfernt. Die momentan für angrenzende Einrichtungen dienende Zufahrtsstraße im östlichen Bereich wird stillgelegt und durch das neue Verkehrskonzept ersetzt. Dies bietet immense Vorteile hinsichtlich der Neustrukturierung des Areals.

Die geringe Anzahl an altem Baumbestand bleibt so weit als möglich erhalten, Ersatzpflanzungen werden vorgenommen.

Abb.122: Derzeitiger Bestand am Planungsgebiet

— Denkmalschutz

Wie in der Bewertung der Kapitalien bezüglich der gebauten Struktur ermittelt, bleiben einzig die historisch, baulich, symbolisch wertvollen und denkmalgeschützten Gebäude bestehen und werden revitalisiert.

Alle leerstehenden, nicht erhaltenswerten Elemente werden abgerissen, dies gilt auch für zwar funktional belegte, aber aufgrund ihres maroden Zustands problematische Bauten. Das betrifft vor allem im westlichen Straßenbereich einige noch genutzte Wohnbauten. Für diese Bewohner wird attraktiver Ersatzwohnraum geschaffen.

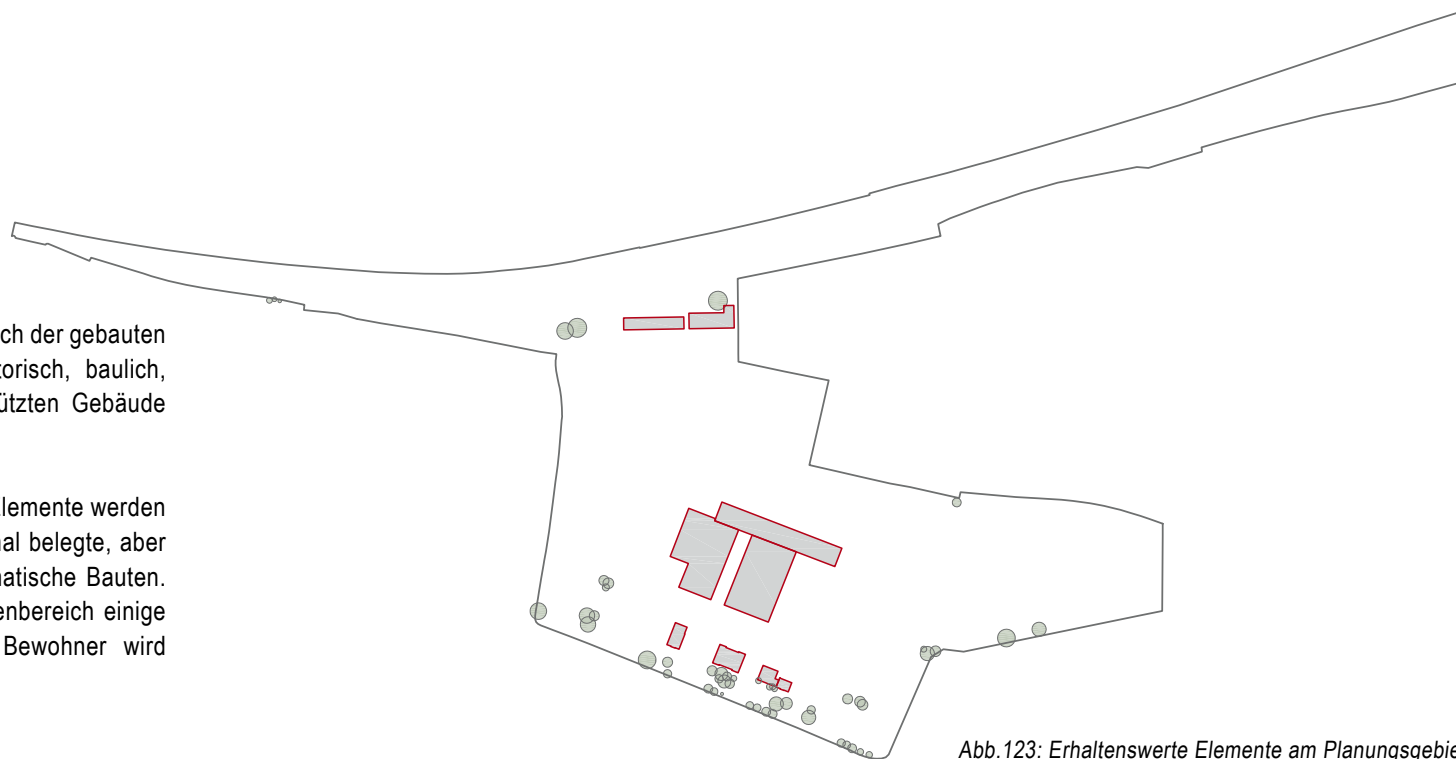


Abb. 123: Erhaltenswerte Elemente am Planungsgebiet



Abb. 124: Aktuelles Luftbild des Schlachthofareals

Verweise

Abb.122: Eigentum der Verfasser

Abb.123: Eigentum der Verfasser

Abb.124: Sedlmeier 2010, 205

3.5 ALTERNATIVE PLANUNGEN

Gestaltungsvorschläge der Stadt Regensburg

Für Teile unseres Planungsgebiets sind bereits unterschiedliche Planungskonzepte von Seiten der Stadt Regensburg entstanden. Unter dem Titel „Marina-Quartier“ sollen der alte Schlachthof und seine unmittelbare Umgebung wie im Nachstehenden gezeigt neu strukturiert bzw. gestaltet werden.

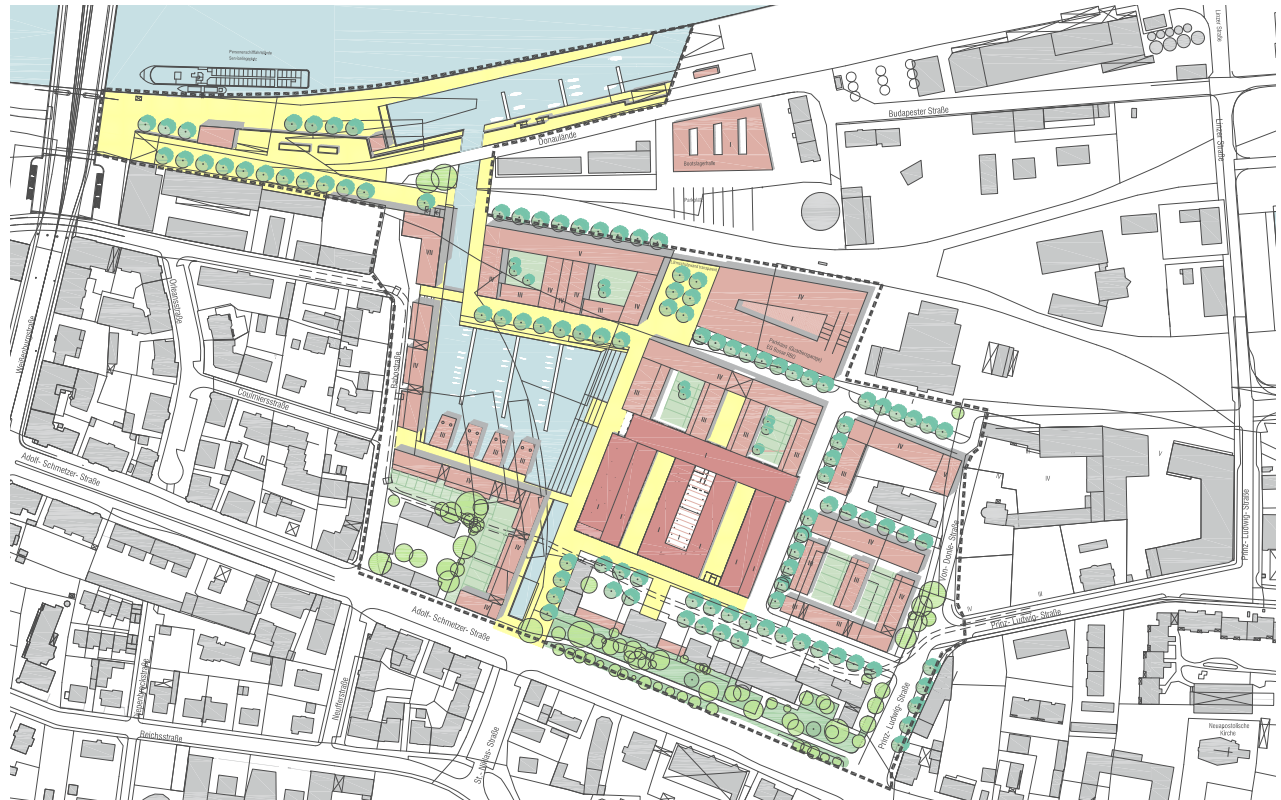


Abb.125: Alternative Planungen Variante 1



Abb.126: Alternative Planungen Variante 2

Verweise

Abb.125: Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009

Abb.126: <http://www.astoc.de/index.php?lan=&s=2&t=4&id=156&p=p>, 21.12.2012

4 STÄDTEBAULICHES KONZEPT

4.1	Gedanken zur Stadt
4.2	Entwurfsprozess
4.3	Entwurf
4.4	Milieustudien
4.5	Fazit

4.1 GEDANKEN ZUR STADT

Urbanistische Methoden und Theorien

„Die Stadt ist ein System funktionaler und materieller Strukturen (Architekturen), die die Räume für das Dasein der Menschen schaffen.“⁶⁰

„Beim Städtebau geht es aber im Unterschied zur Errichtung einzelner Gebäude nicht um das Bauen an sich, sondern um die *Anordnung* von Gebäuden und ihre *Beziehung und Verbindung* zueinander (Cerdá) und um die *Koordination* und *Steuerung* der Bautätigkeit in einem Gebiet.“⁶¹

„Das Wesen städtebaulichen Gestaltens liegt vor allem darin, Neues einzugliedern in Bestehendes oder Bestehendes in einer Weise zu verändern, dass es neuen Aufgaben gerecht wird, ohne aus seinem >>gewachsenen<< Zusammenhang herausgelöst zu werden. Das bedeutet, die Gestaltung muß ausgehen von den Vorgaben einer Landschaft, eines Ortes, - sich auseinandersetzen mit den funktionalen und ideellen Inhalten eines Objekts, - muß konkret antworten auf konkret gestellte Fragen.“⁶²

„Stadtumbau als Handlungsfeld des Städtebaus bezieht sich auf Maßnahmen größeren Umfangs innerhalb der vorhandenen Stadt. Damit sind nennenswerte

Veränderungen der baulich-räumlichen Organisation verbunden, etwa durch große Infrastrukturmaßnahmen, Anlage neuer zentraler Einrichtungen, Umbau oder auch ‚Rückbau‘ ganzer Wohnquartiere, Umnutzung ehemaliger Hafen-, Eisenbahn-, Industrie- oder militärischer Flächen usw. Notwendigkeit oder Sinn solcher Veränderungen können sich sowohl aus dem Wachstum, der beschleunigten Entwicklung einer Stadt oder städtischen Agglomeration, als auch aus ihrer Stagnation oder Schrumpfung ergeben.“⁶³

„Auf der Ebene des Stadtteils oder Quartiers ist einerseits die Komplexität der großen Stadt gegenwärtig, andererseits ist sie hier beispielhaft als soziale und baulich-räumliche Einheit überschaubar.“⁶⁴

„Träger der wechselseitigen Beziehungen und Verbindung zwischen den Orten ist das Netz der Straßen und Wege. Das Netz stellt die räumliche Beziehung und die materiell-physische Verbindung zwischen den Orten (eines jeden Ortes mit jedem anderen) her. Die Nutzung der Netzflächen ist durch Aktivitäten der Bewegung, der Begegnung, des Austauschs und des Transports gekennzeichnet. Das Straßen- und Wegnetz ‚erschließt‘ ein Gebiet, macht

jedes einzelne Grundstück, jede Insel- oder Blockfläche, zugänglich und praktisch nutzbar.“⁶⁵

„Der öffentliche Raum ist die zentrale Komponente der baulich-räumlichen Organisation von Stadt und zugleich das wichtigste Bindeglied zu ihrer sozialen Organisation.“⁶⁶

„Die Nutzung von Stadt ist durch Wechselwirkungen zwischen ihrer baulich-räumlichen Organisation und dem Handeln und Verhalten der Einwohner und Passanten, den Aktivitäten der Nutzer, bestimmt. Im Begriff „Nutzung“ kommt das Verhältnis zwischen Stadt als baulich-räumlichem und Stadt als sozialem/ökonomischem Gebilde, zwischen der Stadt als Bauwerk und der Stadt als Gesellschaft oder Markt zum Ausdruck. Nutzung ist deshalb nicht Bestandteil oder Komponente baulich-räumlicher Organisation, sondern Bezugspunkt und Brücke zur sozialen und ökonomischen Organisation von Stadt.“⁶⁷

Verweise

⁶⁰ Zitat in: Institut für Städtebau, Raumorganisation und Planen 2006, 1.

⁶¹ Zitat in: Frick 2006, 19.

⁶² Zitat in: Prinz ³1988, 22.

⁶³ Zitat in: Ebda., 126.

⁶⁴ Zitat in: Ebda., 71.

⁶⁵ Zitat in: Ebda., 65.

⁶⁶ Zitat in: Ebda., 52.

⁶⁷ Zitat in: Ebda., 74.

4.2 ENTWURFSPROZESS

Strukturkonzepte und Bebauungsstudien

Strukturkonzept 1

Die vordergründige Idee ist, bestehende Inhalte der näheren Umgebung für das Konzept zu übernehmen und am Planungsgebiet fortzuführen. Daraus ergibt sich eine klare Trennung zwischen Öffentlichem und Privatem und ein bandartiger Aufbau der Bereiche. Der zentral gelegene historische Schlachthof ist in die Zone privater Funktionen eingebunden. Die nördlich und südlich angrenzenden öffentlich belegten Areale sind von dieser klar abgegrenzt. Hinsichtlich der Struktur wird die Linearität übernommen und dadurch das Konzept verstärkt. Der Schlachthof ist nicht nur funktional, sondern auch baulich eingebunden.

Die Verknüpfung von bestehenden mit neuen Wohngebieten erachten wir als positiv. Nachteilig ist bei dieser Idee jedoch, dass der zentrale Punkt Schlachthof nicht öffentlich zugänglich ist und keine Interaktion mit dem Stadtquartier und der Gesamtstadt entstehen kann.

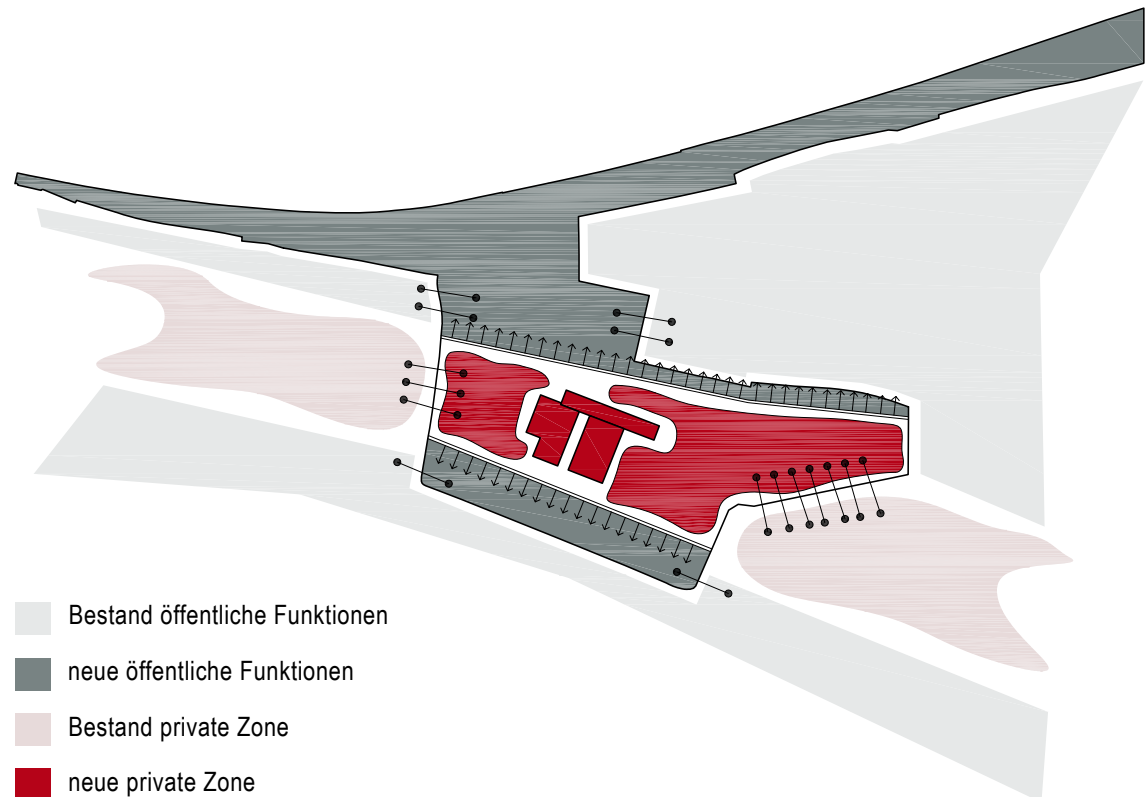


Abb.127: Strukturkonzept 1 Schema

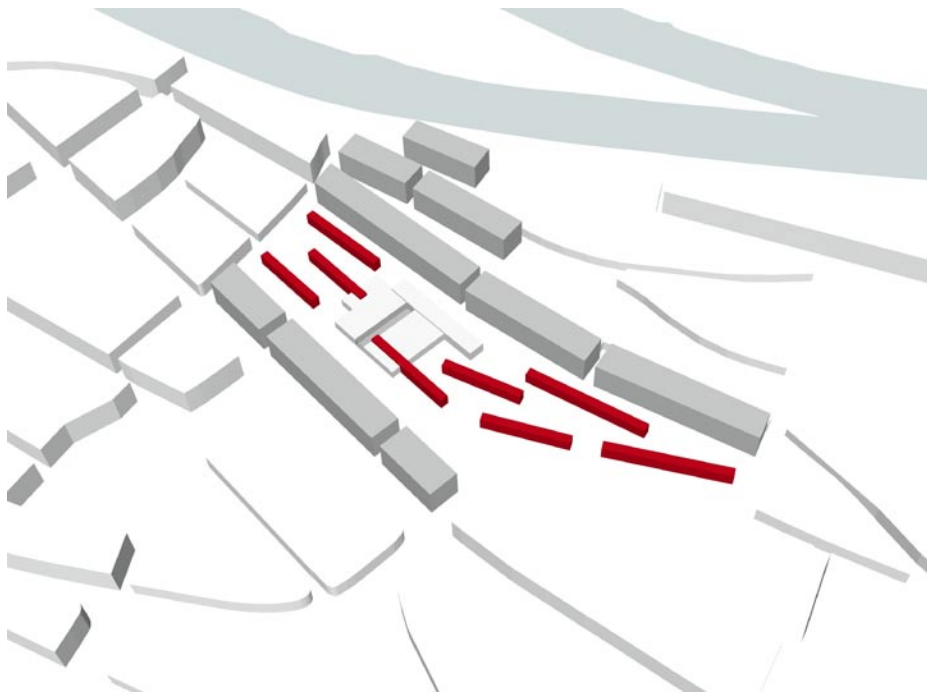


Abb.128: Strukturkonzept 1 baulich

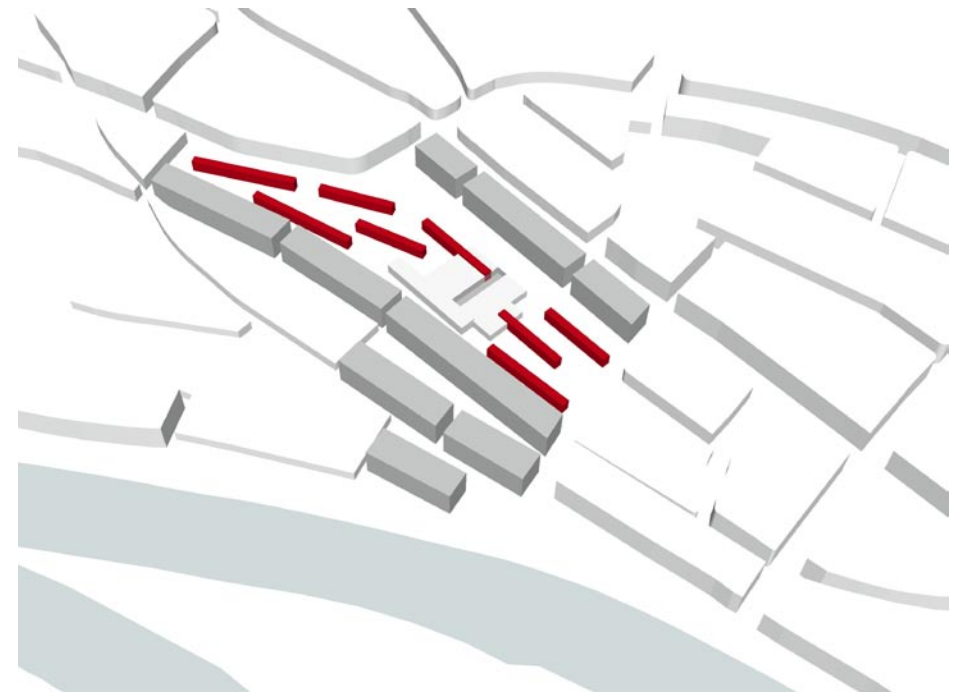


Abb.129: Strukturkonzept 1 baulich

Strukturkonzept 2

In diesem Konzept wird das Areal um den historischen Schlachthof und dieser selbst mit öffentlichen Funktionen belegt. Es entsteht zusätzlich zum Uferbereich eine in sich geschlossene, zentrale, urbane Zone. Die Verknüpfung der neuen mit bestehenden Wohngebieten ist auch hier vorgesehen, erfolgt strukturell aber in anderer Form.

Durch eine rahmende Struktur wird die urbane Zone verdichtet. Die Wohngebiete sind hingegen durch Kleinteiligkeit gekennzeichnet.

Der wesentliche Vorteil dieser Variante ist die öffentliche Belegung des Schlachthofs. Dies bietet die Möglichkeit einer Resozialisierung des Denkmals. Der negative Aspekt dieses Umgangs mit der zentralen Zone ist, dass es keine offensichtlichen Verknüpfungspunkte nach außen zur Stadt gibt und der Schlachthof zu wenig hervorgehoben wird.

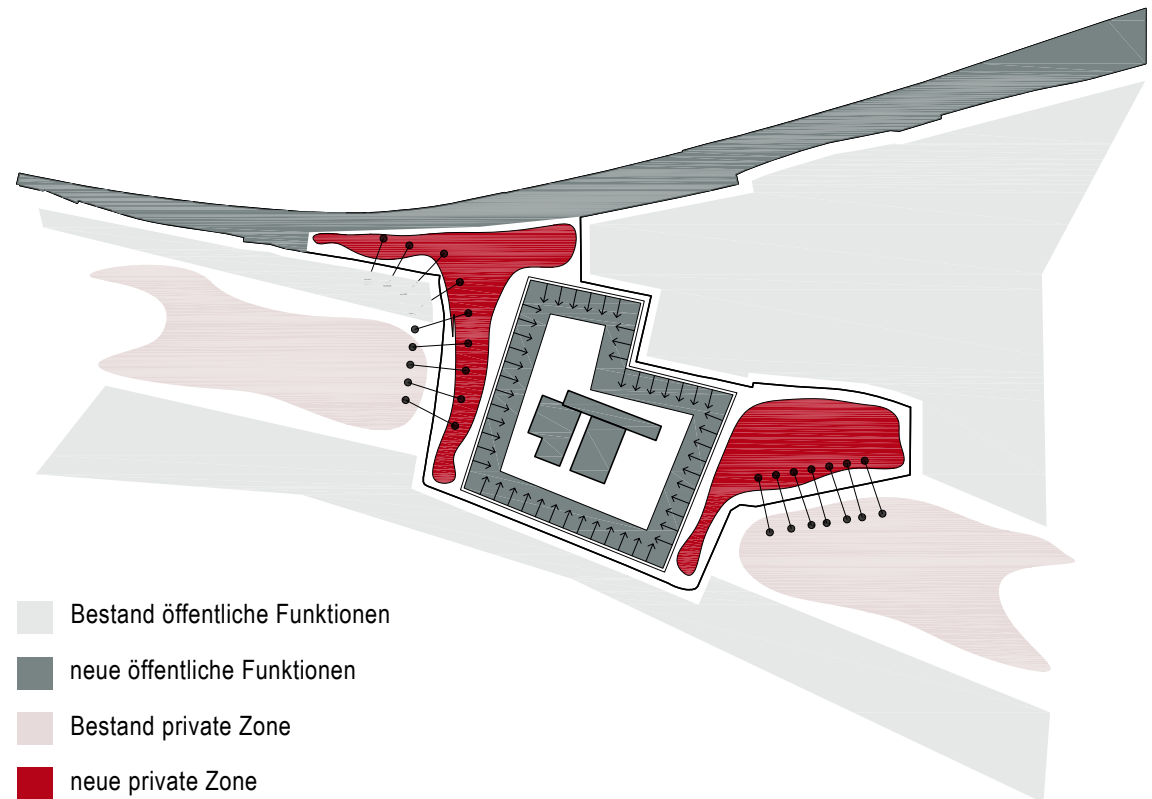


Abb.130: Strukturkonzept 2 Schema

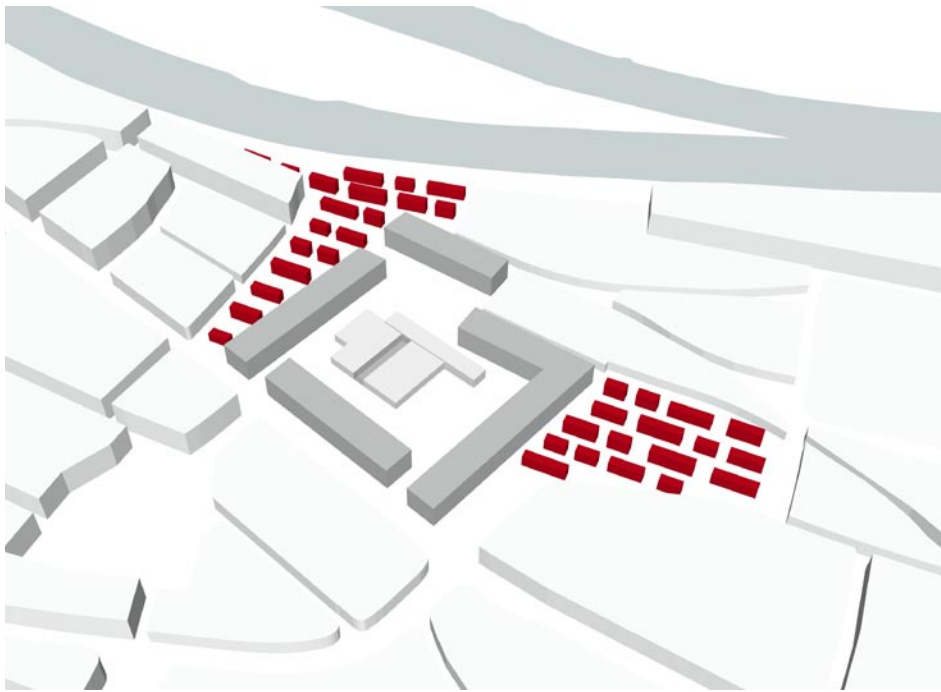


Abb.131: Strukturkonzept 2 baulich

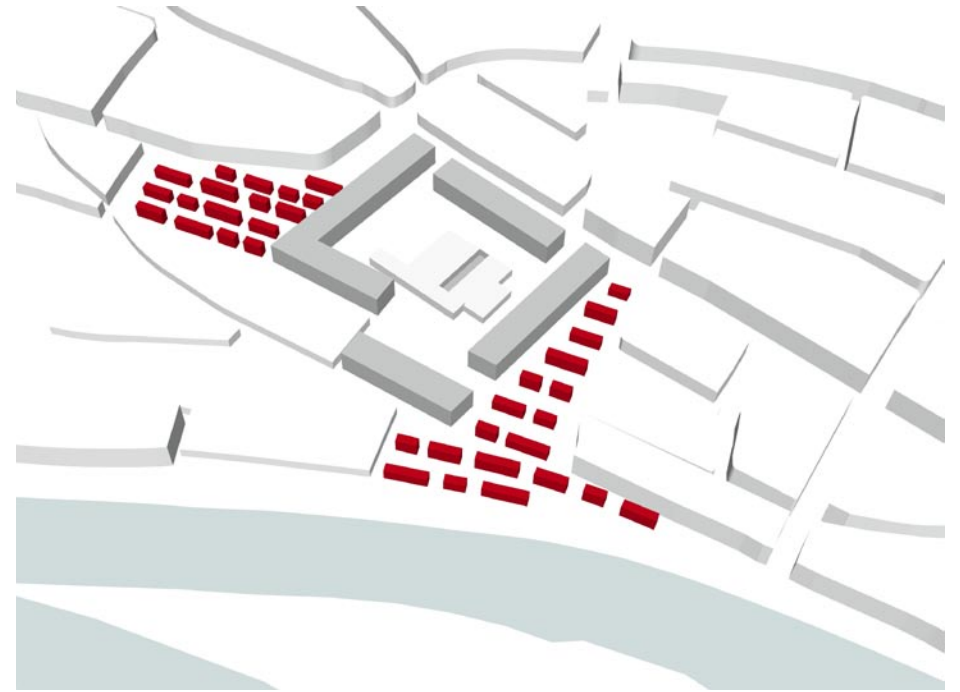


Abb.132: Strukturkonzept 2 baulich

Strukturkonzept 3

In diesem Fall wird das Planungsgebiet im erweiterten städtischen Kontext betrachtet. Drei bestehende öffentliche Zonen in der Stadt werden durch eine neue öffentliche Verbindung am Planungsgebiet zu einem geschlossenen Netz. Hinsichtlich der funktionalen Durchmischung ist ein vollständig egalitäres System angedacht.

Baulich wird diese Idee umgesetzt, indem eine hofartige einheitliche Struktur ohne definierte Hochpunkte entsteht. Der Schlachthof steht für sich.

Das durch Schließen der Lücke entstandene öffentliche Netz ist als positiv für die Gesamtstadt zu bewerten. Zusätzlich entsteht am Planungsgebiet eine prägende Achse. Der Versuch, den Schlachthof als zentralen öffentlichen Punkt einem gleichwertigen System gegenüberzustellen, um seine Wichtigkeit zu unterstreichen, ist aus unserer Sicht im städtischen Gefüge schwer lesbar.

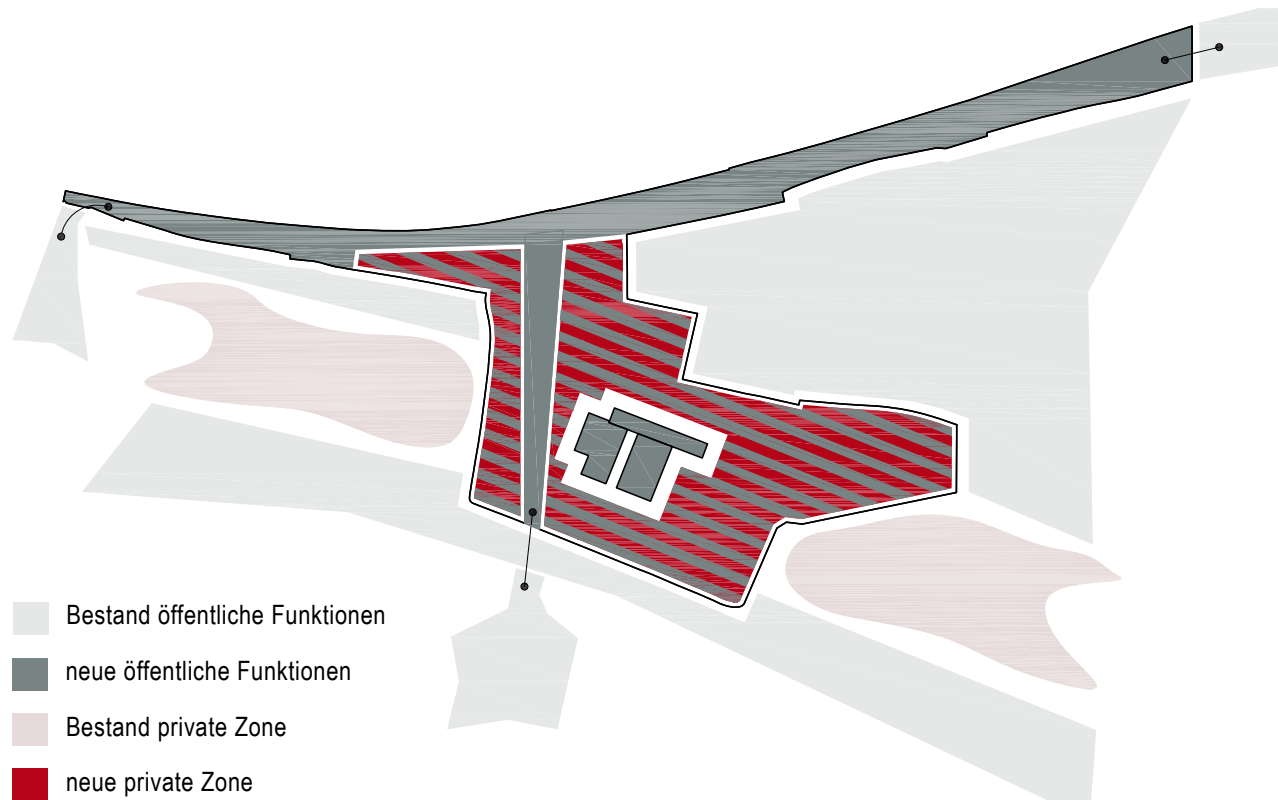


Abb.133: Strukturkonzept 3 Schema

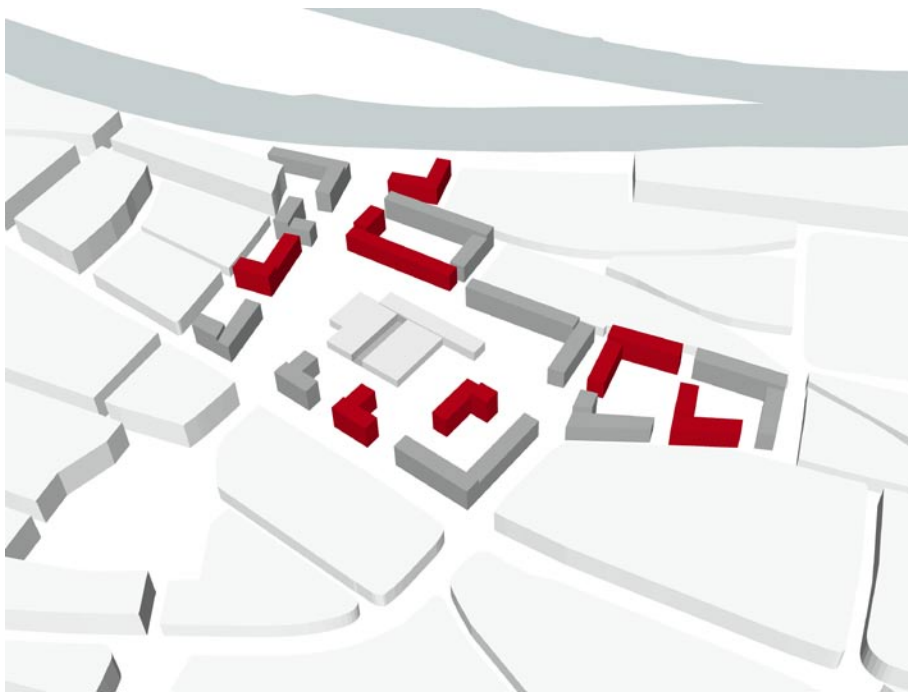


Abb.134: Strukturkonzept 3 baulich

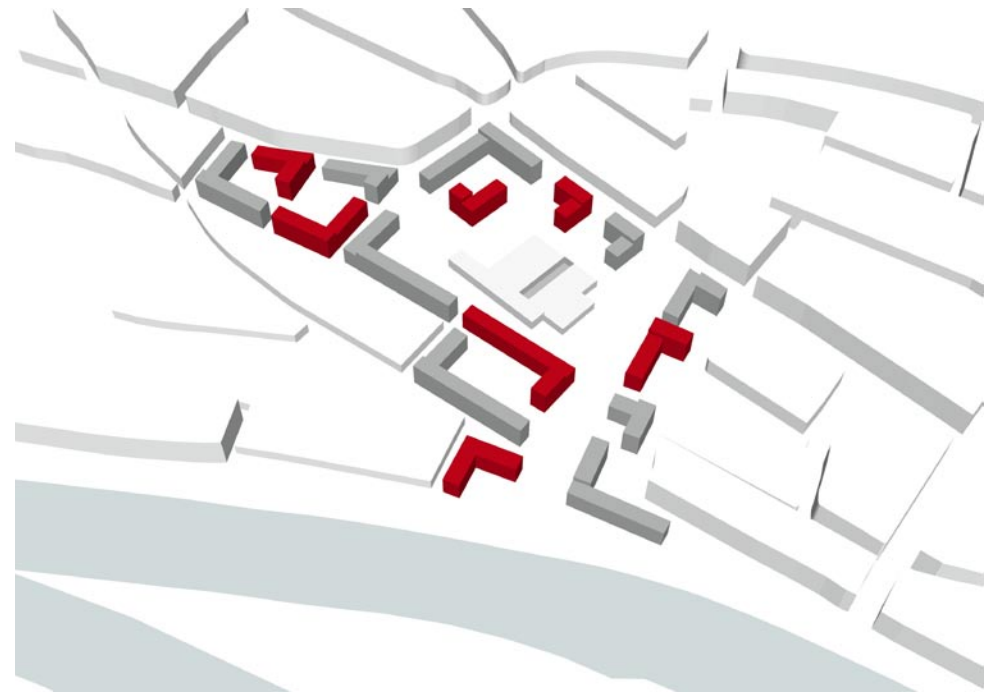


Abb.135: Strukturkonzept 3 baulich

Strukturkonzept 4 - Resumée

Ausgehend von der Analyse der zuvor erarbeiteten Strukturkonzepte, ergibt sich für uns eine vierte Variante, die positive Aspekte vereint und durch zusätzliche verfeinert wird.

Übernommen werden dabei die Verknüpfung der bestehenden mit neuen Wohngebieten, die Idee einer zentralen urbanen Zone um den Schlachthof, seine öffentliche Nutzung und die Verknüpfung des Gebiets mit den bestehenden städtischen Bereichen. Um den Schlachthof in seiner Bedeutung zu stärken, wird er mittels Hochpunkten verdichtet. Diese haben auch durch ihre Positionierung in Ufernähe eine Signalwirkung nach außen. Des Weiteren wird durch die Öffnung der Erdgeschoßzone an der Hauptstraße Durchlässigkeit geschaffen und Sichtbeziehungen zum Schlachthof entstehen. Somit kommt es zu einer verstärkten, nicht nur funktionalen Verbindung des neu geplanten Areals mit der Stadt. Die strukturelle Kleinteiligkeit des westlichen Wohngebiets wird übernommen, im Osten hingegen erfolgt eine Anpassung des Gebiets an bestehende Gegebenheiten. Eine hofartige, nach innen orientierte Struktur entsteht. Die

in Konzept 3 erwähnte prägende Achse wird inhaltlich und baulich insofern erweitert, als dass ein markanter Wassereinschnitt entsteht, welcher in Nord-Süd-Richtung eine verbindende und leitende und in Ost-West-Richtung eine trennende Wirkung hat. Aus der vorliegenden Analyse des Bestands am Planungsgebiet ergibt sich, dass neben dem Schlachthof fünf weitere denkmalgeschützte Gebäude erhalten bleiben und in die Planung miteinbezogen werden.

- Bestand öffentliche Funktionen
- neue öffentliche Funktionen
- Bestand private Zone
- neue private Zone
- Hochpunkte

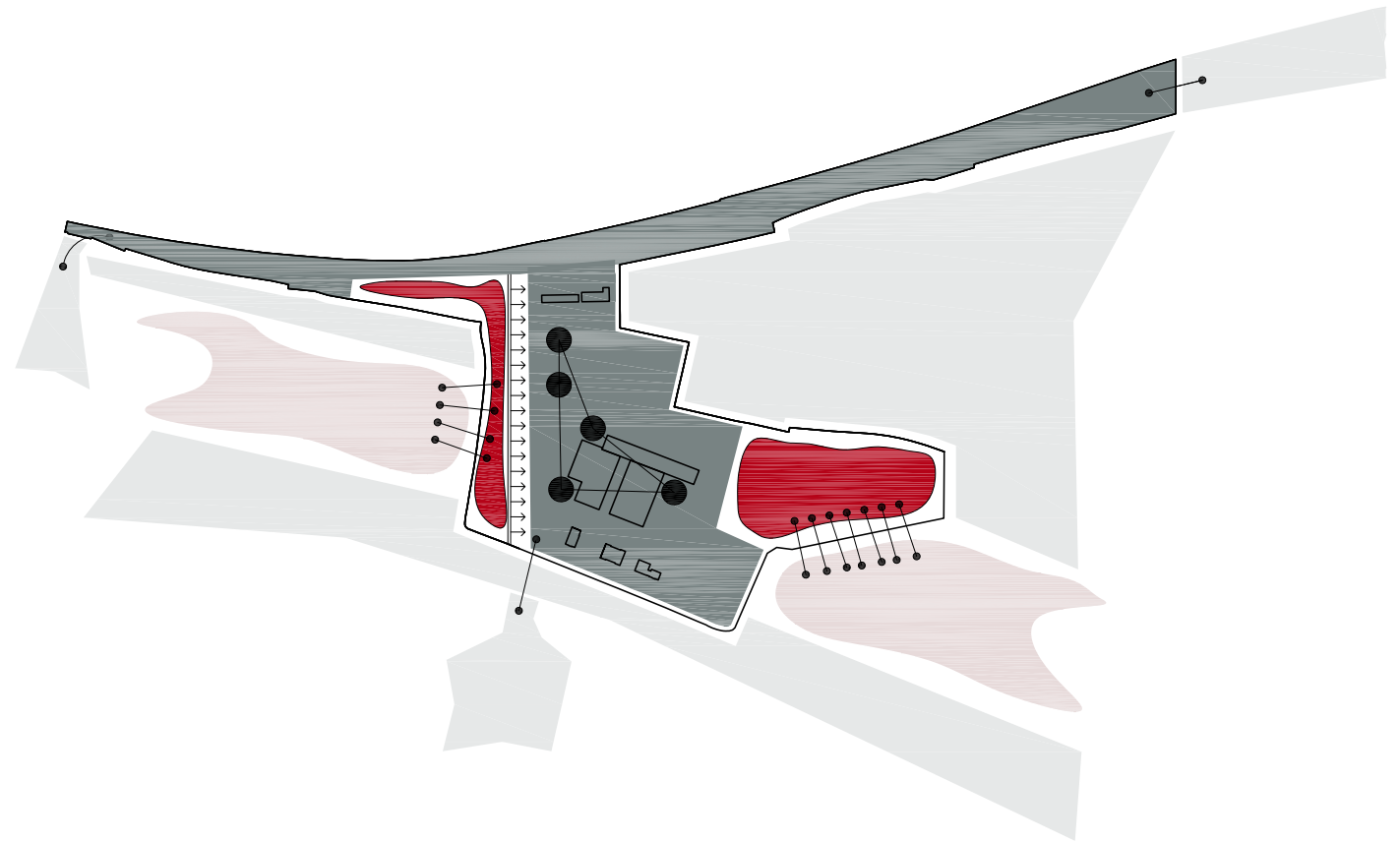


Abb.136: Strukturkonzept 4 Schema

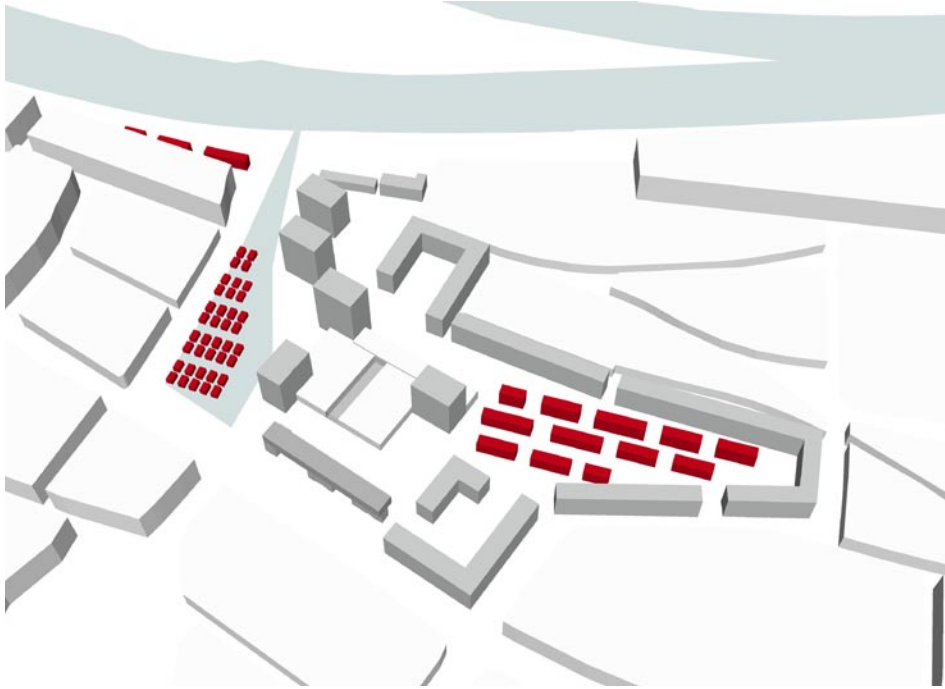


Abb.137: Strukturkonzept 4 baulich

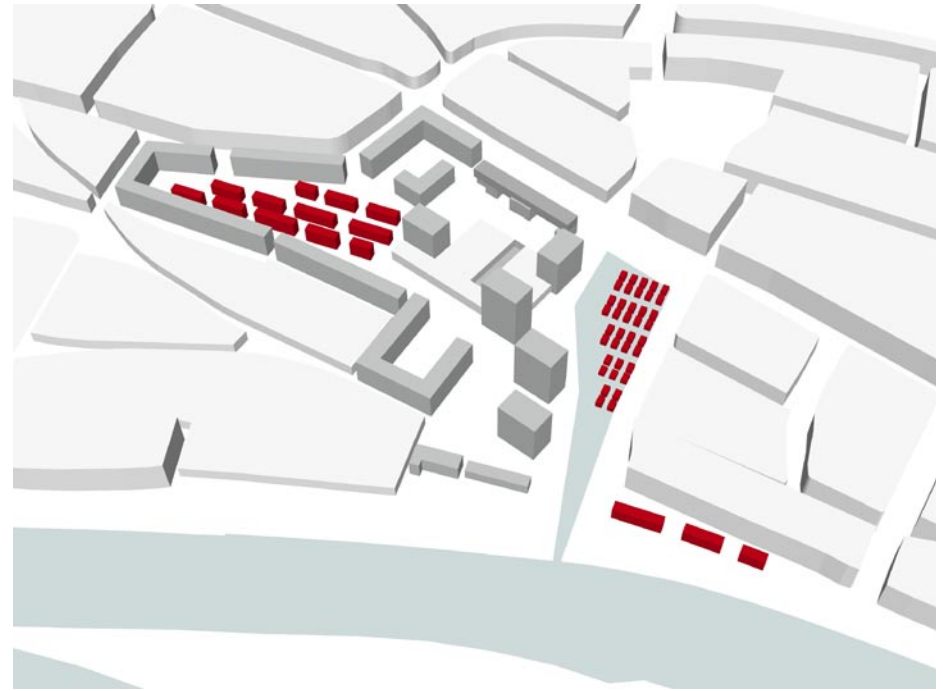


Abb.138: Strukturkonzept 4 baulich

Verkehrskonzept

Das Areal grenzt südlich an die bereits gut ausgebaute Hauptverkehrsachse Adolf-Schmetzer-Straße, an die das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen ist. Die Position der bereits existierenden Haltestelle wird für die Planung adaptiert. Im westlichen Bereich wird die bestehende Babostraße erweitert, da aufgrund der geplanten Bebauung mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Aufgrund der Hochwassergefahr sind zugeordnete, oberirdische Parkflächen Teil des Konzepts. Seitens der Stadtplanung ist ein Ausbau der im Osten angrenzenden Prinz-Ludwig-Straße zum Westhafen vorgesehen, dieser wird in unsere Planung miteinbezogen. Zusätzlich entsteht eine nördlich gelegene Erschließungszone mit weiteren oberirdischen Parkmöglichkeiten. Außerdem ist eine im Osten angebundene Zufahrt zum Schlachthof vorgesehen. Genauere Darstellungen bezüglich des schlussendlichen, an das Baukonzept angepassten infrastrukturellen Konzepts werden im Kapitel „Milieustudien“ ersichtlich.

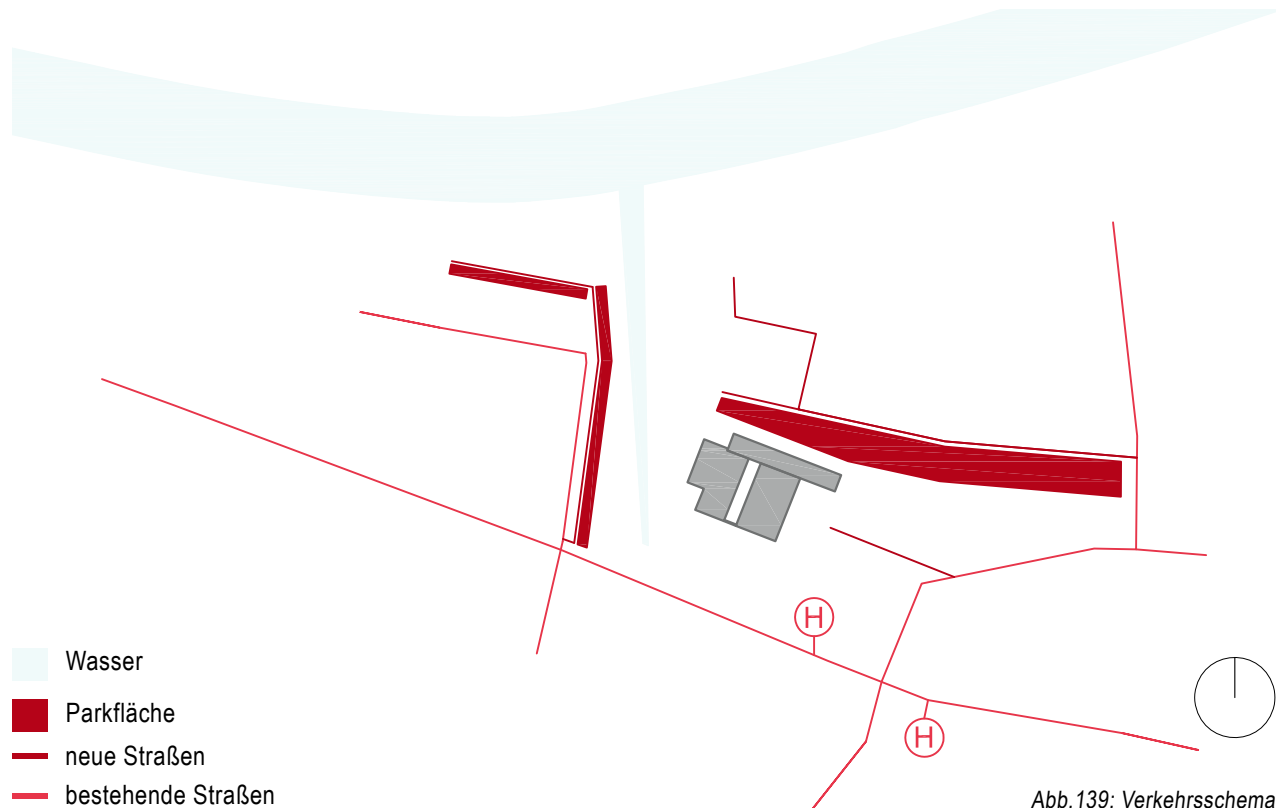


Abb.139: Verkehrsschema

Freiraumkonzept

Der wesentliche Punkt des Konzeptes ist die Verknüpfung des Areals mit dem bestehenden öffentlichen Freiraum der Stadt und dem damit einhergehenden Schließen des Grünnetzes. Dieses weist im Bereich des Planungsgebiets eine markante Lücke auf, die eine durchgehende fußläufige Erschließung entlang des südlichen Donauufers unmöglich macht. Mittels einer Öffnung und Neugestaltung wird diese bestehende Barriere aufgebrochen.

Zusätzlich wird auch in Nord-Süd-Richtung eine weitere Lücke geschlossen, nämlich der „Ostenpark“ als wichtiger öffentlicher Grünraum im Stadtquartier mit dem Planungsgebiet verbunden und ans städtische Grünnetz angegliedert. Dies erfolgt über die Gestaltung einer urbanen Fußgängerzone, die sich entlang eines neuen künstlichen Wassereinschnitts orientiert. Der Wassereinschnitt selbst hat in diesem Fall eine leitende Funktion, dient aber gleichzeitig als Pufferzone zum angrenzenden westlichen Wohngebiet. Die urbane öffentliche Zone erstreckt sich über den zentralen Teil des Planungsgebiets und weist neben frei zugänglichen Aufenthaltsbereichen auch „halböffentliche“, bestimmten Funktionen zugeordnete Bereiche auf. Im

östlichen und westlichen Teil des Areals finden sich basierend auf dem Strukturkonzept private Grünräume. In der Ausarbeitung der einzelnen Teilbereiche der Planung wird das Freiraumkonzept mit seinen unterschiedlichen Qualitäten und der funktionalen Belegung genau dargestellt.

- bestehender öffentlicher Freiraum
- neue öffentliche Freiräume
- neue private Freiräume
- Wasser

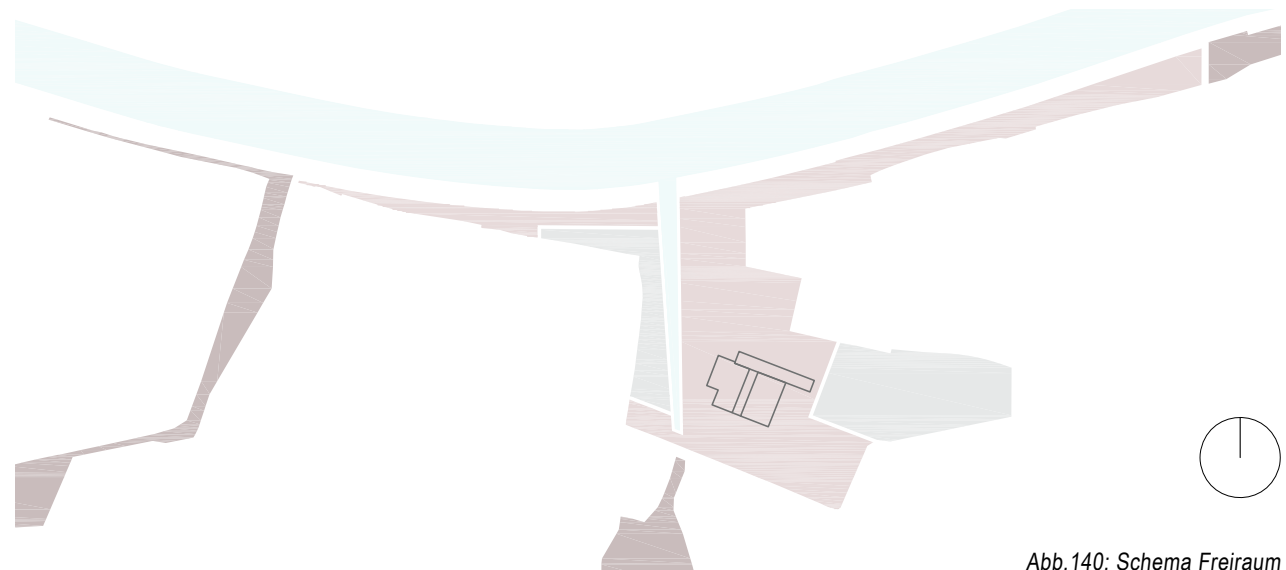


Abb. 140: Schema Freiraum

Nutzungskonzept

Das Planungsgebiet wird funktional in fünf Zonen unterteilt, wobei es immer zu einer Unterscheidung zwischen Hauptfunktionen und Nebenfunktionen kommt. Für den Uferbereich sind neben gestalteten Grünflächen auch Sport- und Spielflächen vorgesehen. Angrenzend an den Wassereinschnitt ist eine funktionale Belegung notwendig, um die dahinter liegende zentrale Zone zu kennzeichnen. Im Westen wird die Funktion Wohnen zugeteilt, zusätzlich entstehen zugeordnete Grünflächen mit Spielplätzen. Als Nachfolgeeinrichtung ist außerdem eine Kinderbetreuungsstätte angedacht. Ein weiteres Wohngebiet entsteht im östlichen Bereich des Areals. Hier werden neben Wohnfolgeeinrichtungen und Grünanlagen als Nebenfunktionen auch Arbeiten und Versorgung vorgesehen. Der zentrale Bereich um den Schlachthof ist von einer Mischung aus gewerblichen, Handels- und Dienstleistungsfunktionen geprägt, wobei diese Durchmischung vor allem in der Sockelzone stattfindet. Der Straßenraum im Süden erhält die Hauptfunktion Arbeiten. Bei der Gliederung der Nutzungsstruktur kommt es zu einer klaren funktionalen Trennung der Zonen, vor allem die

Wohngebiete sollen für sich stehen, wobei das Freiraumkonzept die notwendigen Verknüpfungspunkte mit der zentralen Zone herstellt.

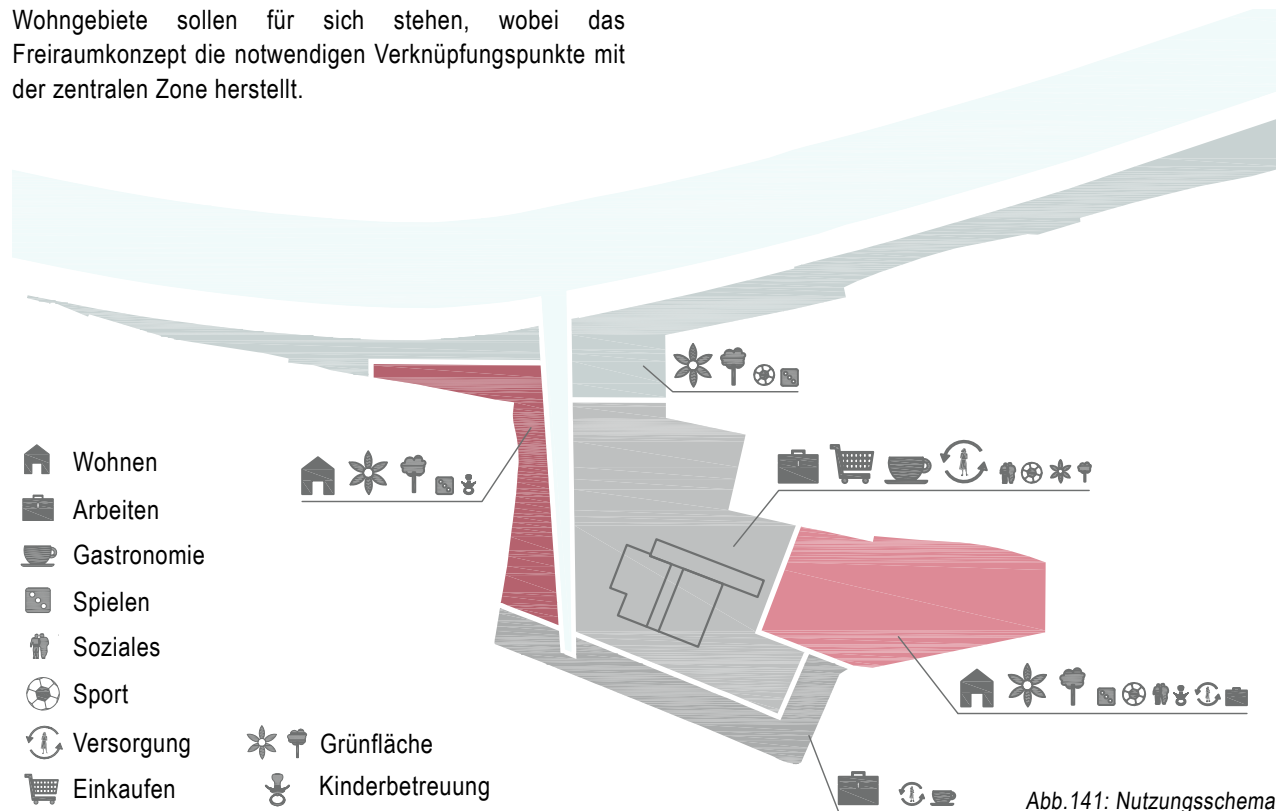


Abb.141: Nutzungsschema

Bebauungsstudien

Variante 4 der Strukturkonzepte stellt die Basis der funktionalen Zonierung für die Bebauungsstudien am Planungsgebiet dar.

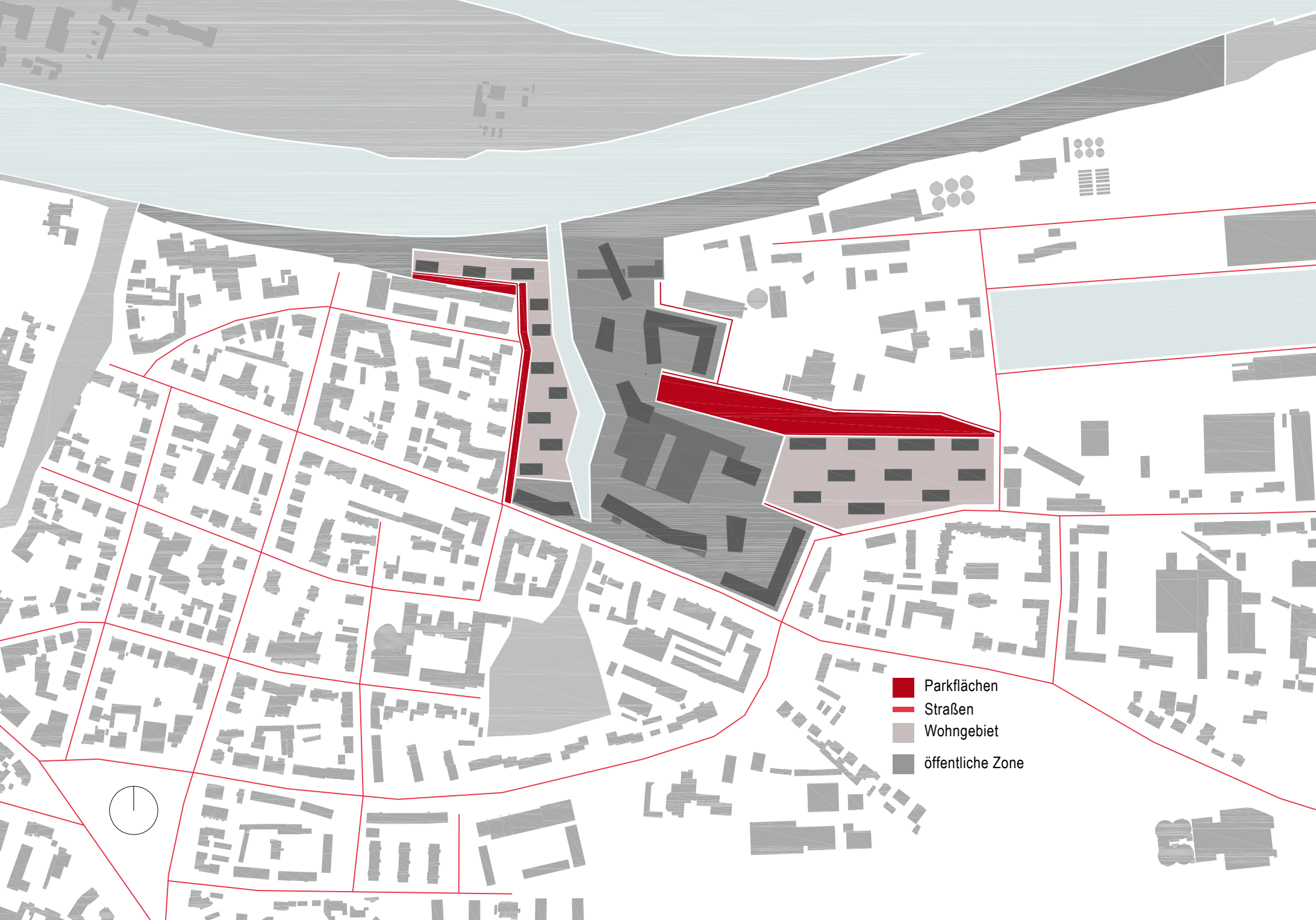
Dazu kommen prinzipielle Überlegungen zum Verkehr:

Das Areal grenzt südlich an eine bereits gut ausgebaute Hauptverkehrsachse der Stadt, an der das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen ist. Die Position der bereits existierenden Haltestelle wird für die Planung adaptiert. Im westlichen Bereich wird die bestehende Straße erweitert, da aufgrund der geplanten Bebauung mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Zugeordnete Parkflächen sind Teil des Konzepts. Seitens der Stadtplanung ist ein Ausbau der im Osten angrenzenden Straße zum Westhafen vorgesehen, dieser wird in unsere Planung miteinbezogen. Zusätzlich entsteht eine nördlich gelegene Erschließungszone mit zugehörigen Parkmöglichkeiten. Des Weiteren ist eine im Osten angebundene Zufahrt zum Schlachthof vorgesehen.

Abb.142: Bebauungsstudie 1 baulich



Abb.143 rechts: Bebauungsstudie 1 Schema 1:5000



- Parkflächen
- Straßen
- Wohngebiet
- öffentliche Zone



Abb.144: Bebauungsstudie 2 baulich

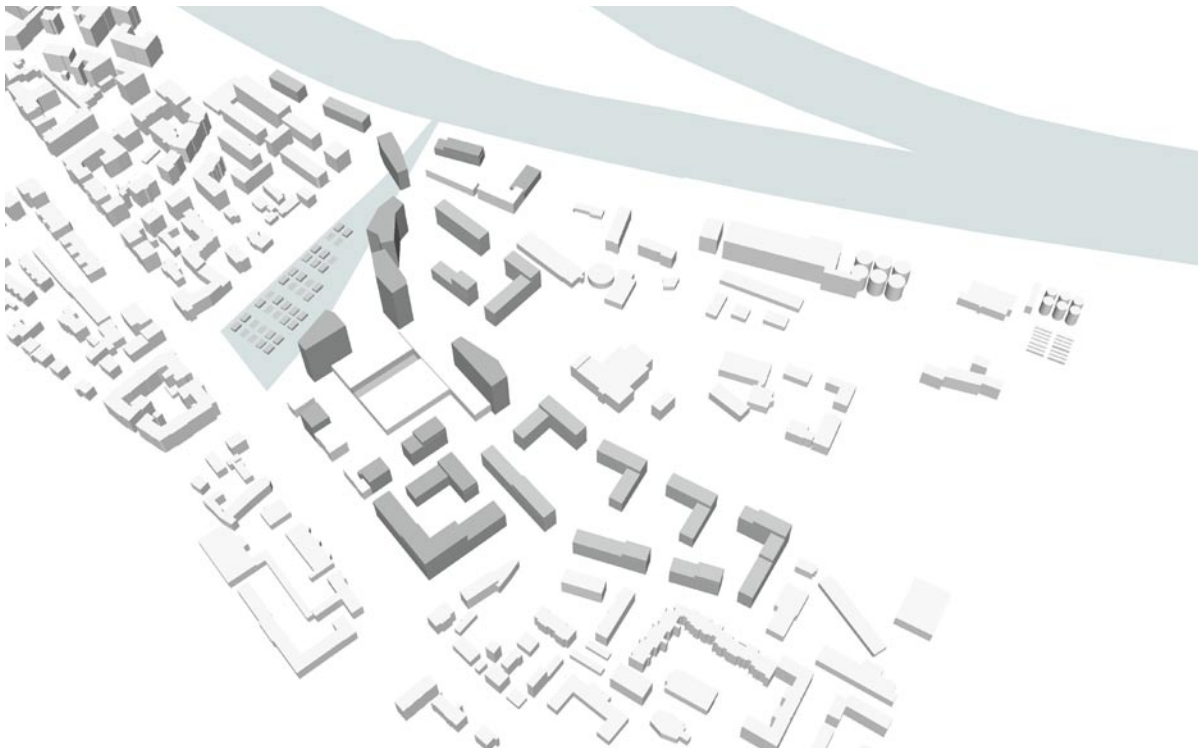
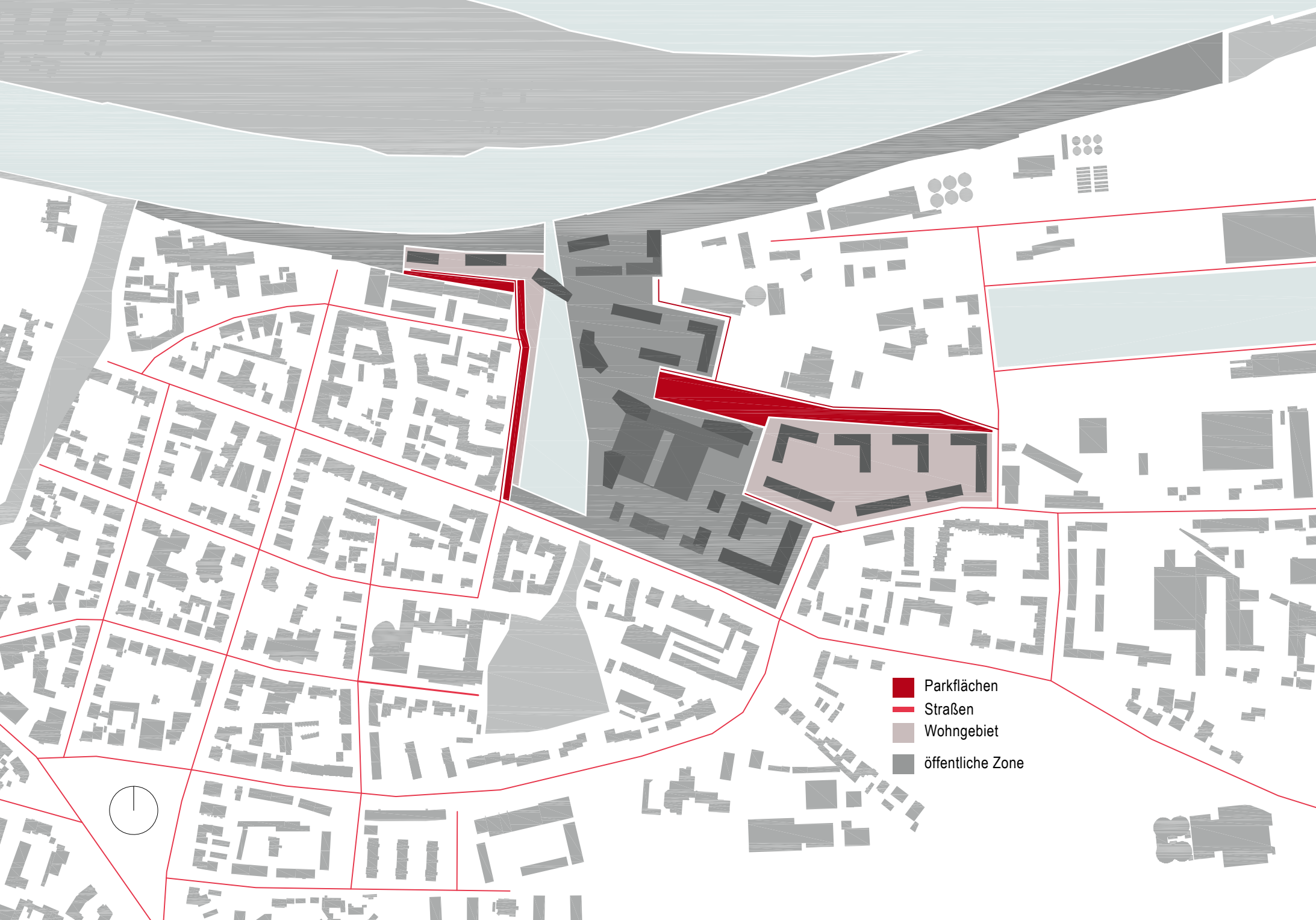
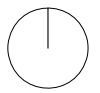


Abb.145 rechts: Bebauungsstudie 2 Schema 1:5000



- Parkflächen
- Straßen
- Wohngebiet
- öffentliche Zone



Vergleich zweier Bebauungsstudien

Ufer

Der öffentlich belegte Uferbereich dient der Verknüpfung mit der Stadt und bestehender Naherholungsgebiete an der Donau.

Hier gibt es zwei verschiedene Arten, mit dem Bestand umzugehen. In Studie 1 wird das zu Erhaltende mittels einer Überbauung akzentuiert, die westlich des Wassereinschnitts positionierte Wohnbebauung nimmt die Richtung der bestehenden Bebauung auf.

In Studie 2 wird mittels nebenan gestellter, die Höhen aufnehmender Bauten der Bestand in ein eigenständiges Ensemble integriert. Die Wohnbauten beziehen sich in ihrer Ausrichtung auf die urbane Zone.

Westliches Wohngebiet

Dieses Wohngebiet setzt das bestehende attraktive Wohnumfeld in Innenstadtlage fort.

Die Idee der funktionalen Verknüpfung wird in Studie 1 mittels baulicher und struktureller Maßnahmen realisiert. Es entstehen kleinteilige, die Dimensionen der Umgebung widerspiegelnde und in der Höhe variierende Solitäre. In

Studie 2 wird die Idee mittels Hausbooten am Wassereinschnitt rein konzeptionell umgesetzt.

Östliches Wohngebiet

Die zusätzliche inselartige Struktur dient der Stärkung der Funktion Wohnen im Stadtquartier.

In Studie 1 wird in Form eines in alle Richtungen offenen „Wohnparks“ die Struktur des westlichen Wohnens adaptiert. Gleichförmige, geordnete und formal größere Solitärbauten wurden entwickelt.

Bei Studie 2 hingegen zeigen wir eine gegenteilige, in sich gekehrte, hofartige Wohnbebauung mit terrassenartiger Höhenentwicklung.

Straßenraum

Der Straßenraum soll dahinter liegende, öffentliche Funktionen nach außen transportieren, klar definiert sein und gleichzeitig als sanfte Abgrenzung zum Straßenverkehr dienen.

Drei große bauliche Elemente definieren in Studie 1 einen nahezu geschlossenen Straßenraum. Lediglich die dem Schlachthof direkt vorgelagerte, höchste Struktur ist aufgrund der Überbauung des Bestands im Erdgeschoß

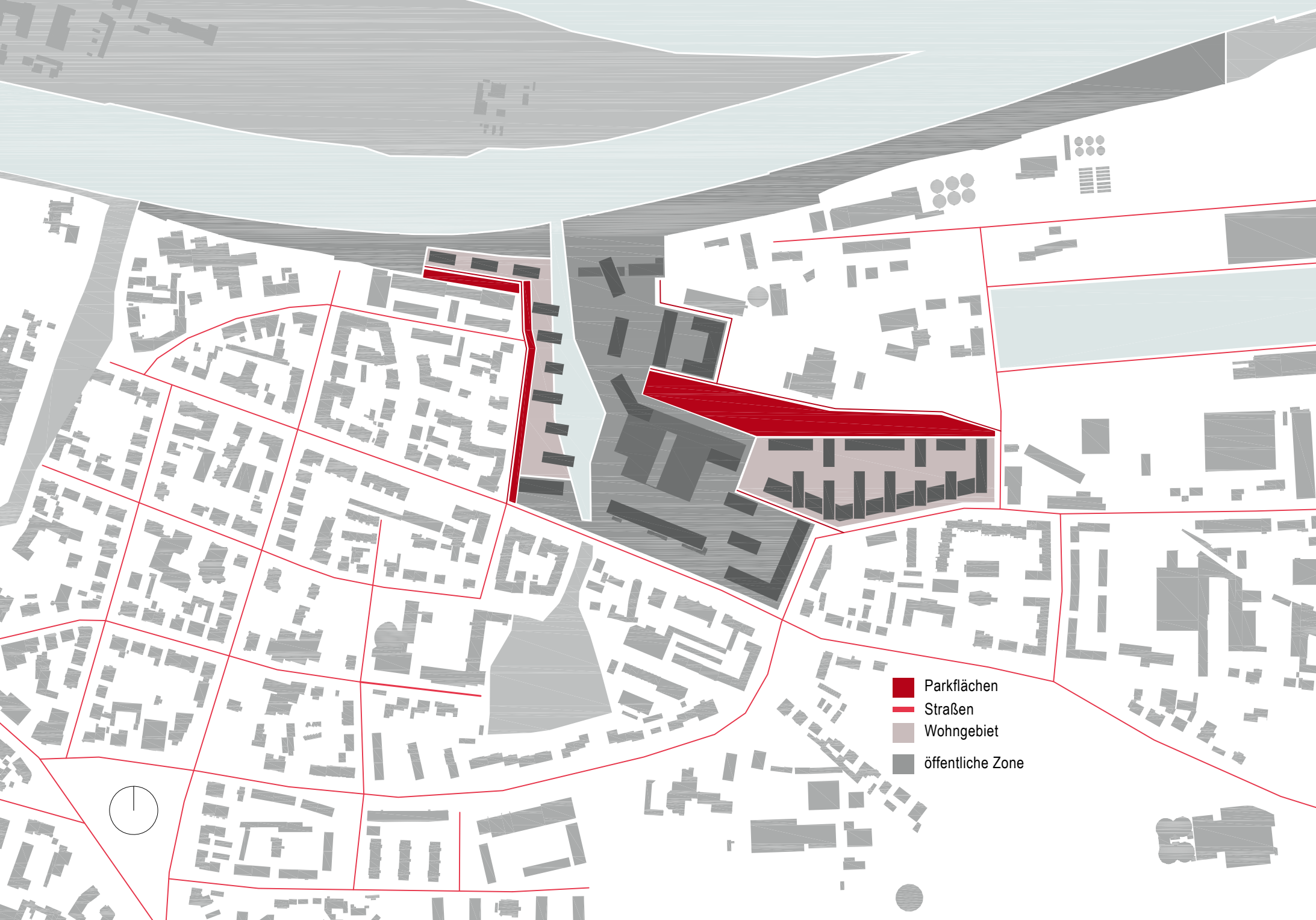
von einer großen Durchlässigkeit gekennzeichnet. Sichtbeziehungen werden möglich.

In Studie 2 wird der Straßenraum durch drei unterschiedliche, nach Osten hin höher werdende strukturelle Elemente gestaltet. Durch die große Wasserfläche und die kleinteilige Erweiterung des Bestands ist auch hier Transparenz zum Schlachthof gewährleistet. Die östliche Straßenecke wird durch eine geschlossene, hofartige Struktur geprägt.

Schlachthof

Die Zone um den Schlachthof ist das urbane Zentrum des Planungsgebiets und soll seine Wirkung nach außen entfalten.

Wesentliche Entwurfsaspekte dieses Bereichs sind die Verdichtung des Schlachthofs durch Hochpunkte und die Abgrenzung zum Industriegebiet mittels hofartiger Strukturen nördlich des Denkmals. In beiden Studien werden dazu Varianten gezeigt, wobei es Abweichungen in der Höhenentwicklung und der formalen Ausgestaltung der Hochpunkte gibt.



- Parkflächen
- Straßen
- Wohngebiet
- öffentliche Zone

Abb. 147: Entwurfsgrundlage baulich



Resumée

Nach Ausarbeitung und Vergleich der Bebauungsstudien ergeben sich für die unterschiedlichen Zonen folgende Erkenntnisse:

Für den Uferbereich sehen wir die Art des Umgangs mit dem Bestand und die Positionierung der Wohnbebauung in Studie 1 als vorteilhaft, da der Bestand signifikanter inszeniert wird und allgemein eine bessere Lesbarkeit dieser Zone erreicht wird.

Das in Studie 2 für das westliche Wohngebiet angedachte Konzept der Hausboote erweist sich als speziell hinsichtlich einer möglichen Nutzergruppe und damit als sehr einschränkend. Daher wurde in der nachfolgenden Planung Studie 1 als Grundlage genommen, nicht zuletzt, um mehr attraktiven Wohnraum zu schaffen und eine höhere Dichte zu erzielen.

Aufgrund des zukünftigen Ausbaus der Prinz-Ludwig-Straße und des dadurch erhöhten Verkehrsaufkommens ist im Bereich des östlichen Wohngebiets die Entscheidung gefallen, auf einen sehr durchlässigen, offen gestalteten „Wohnpark“ zu verzichten. Zugunsten der Wohnqualität wird das in Studie 2 angedachte Wohnkonzept weiter

bearbeitet. Wie im Uferbereich entscheiden wir uns auch im Bereich des Straßenraums für die in Studie 1 gezeigte, im Umgang mit dem Bestand und der Ausformulierung der Gebäude gut lesbare, aber auch stark akzentuierende Variante. Hinsichtlich der Zone um den Schlachthof greifen wir stärker das Konzept aus Bebauungsstudie 1 auf, hierbei wird auf die Verdichtung im südlichen Bereich mittels Hochpunkt verzichtet, da die gewählte Lösung des Straßenraums dies nicht erfordert.

Die vorliegende Bewertung der beiden Bebauungsstudien dient als Arbeitsgrundlage des schlussendlichen Bebauungskonzeptes. Im Zuge der weiteren Überlegungen werden Verfeinerungen hinsichtlich der Bebauung vorgenommen, um, wie in den nachstehenden Planwerken ersichtlich, die Spezifika der einzelnen Zonen herauszuarbeiten und zu präzisieren.

Die im Uferbereich am Bestand vorgesehene Überbauung wird in ihrer Position und Höhenentwicklung bearbeitet, um das Bestehende nicht zu sehr formal zu überlagern.

Die direkt am Ufer liegende Wohnbebauung wird aufgeständert, um mehr privaten Freiraum in der Erdgeschoßzone zu ermöglichen. Ihre Anordnung lässt gemeinsam mit dem Bestand ein rahmendes Ensemble für

die nördliche Eingangssituation zur Schlachthofzone entstehen. Alle übrigen Bauten des westlichen Wohngebiets werden in ihrer Dimension vergrößert und rücken bis über die Wasserkante des künstlichen Einschnitts, um einen Bezug zum Wasser herzustellen. Ihre ursprünglich angedachte Nord-Süd-Ausrichtung wird in Richtung Westen etwas gedreht. Die Höhenentwicklung ist in sich differenziert und nimmt strukturell Bezug zum angrenzenden bestehenden Wohngebiet.

Das östliche Wohnareal wird weiter verdichtet und um eine verbindende, im Süden an der Straße gelegene Erdgeschoßzone erweitert, um die notwendige Introvertiertheit zu verstärken. Die in Studie 2 gezeigte hofartige Struktur im Norden wird in Solitərbauten aufgelöst. Im entstandenen Innenbereich der Anlage kommt es wiederum zu Aufständungen, um den zugeordneten Freiraum zu vergrößern. Auch hier variieren die Höhen der Bebauung leicht. Im Bereich des Straßenraums rückt der westliche Baukörper von der Straße ab und schafft dadurch eine klare Grenze zwischen öffentlich und privat. Des Weiteren hat er eine leitende Funktion und öffnet dem von der Kernstadt kommenden Besucher den Sichtbereich zum Schlachthof. Das Konzept der Überbauung wird für das

bestehende denkmalgeschützte Ensemble erhalten, jedoch in seiner Ausformulierung klarer. Die Transparenz zum Schlachthof bleibt im Erdgeschoß gegeben. Im östlichen Bereich wird die an der Straßenecke positionierte Bebauung beibehalten, dahinter liegend kommt es zu einem neuen Konzept. Dieses beinhaltet zwei Solitäre, die sich strukturell und in ihrer Ausrichtung auf die umliegenden Gebäude beziehen. Der Vorteil ist dabei, dass gleichzeitig eine durchgängige leitende Diagonale und Sichtachse von der Haltestelle bis zu einem Haupteingang des Schlachthofs führt. Der Hochpunkt dieser Zone wird mittels der Überbauung definiert, seitlich und im inneren Bereich wird die Höhe geringer.

Die drei Hochpunkte um den Schlachthof werden in ihrer Höhe verringert, da sie dadurch weniger dominant im hauptsächlich homogenen Stadtgefüge wirken und trotzdem die gewünschte Signalwirkung nach außen erfüllen. Die weitere Raumwirkung entlang des Wassereinschnitts wird durch den Schlachthof selbst, die Überbauung im Straßenbereich und nicht zuletzt durch definierte Wasserkanten entfaltet. Wie im Freiraumkonzept dargestellt, ist diese Achse wesentlich für die Verknüpfung des öffentlichen Stadtraums und damit zentraler Aspekt des Entwurfs.

Verweise

Abb.127: Eigentum der Verfasser

Abb.128: Eigentum der Verfasser

Abb.129: Eigentum der Verfasser

Abb.130: Eigentum der Verfasser

Abb.131: Eigentum der Verfasser

Abb.132: Eigentum der Verfasser

Abb.133: Eigentum der Verfasser

Abb.134: Eigentum der Verfasser

Abb.135: Eigentum der Verfasser

Abb.136: Eigentum der Verfasser

Abb.137: Eigentum der Verfasser

Abb.138: Eigentum der Verfasser

Abb.139: Eigentum der Verfasser

Abb.140: Eigentum der Verfasser

Abb.141: Eigentum der Verfasser

Abb.142: Eigentum der Verfasser

Abb.143: Eigentum der Verfasser

Abb.144: Eigentum der Verfasser

Abb.145: Eigentum der Verfasser

Abb.146: Eigentum der Verfasser

Abb.147: Eigentum der Verfasser

4.3 ENTWURF

Gesamtplan, Verkehrskonzept und Bauphasen




-  denkmalschützter Bestand
-  neue Bebauung
-  Platzgestaltung
-  öffentliches Grün
-  privates Grün
-  Wasser
-  Baumgruppe
-  Haltestelle
-  Parkfläche





Abb. 149: Ansicht Straßenseite 1:2500



Abb. 150: Ansicht Uferseite 1:2500

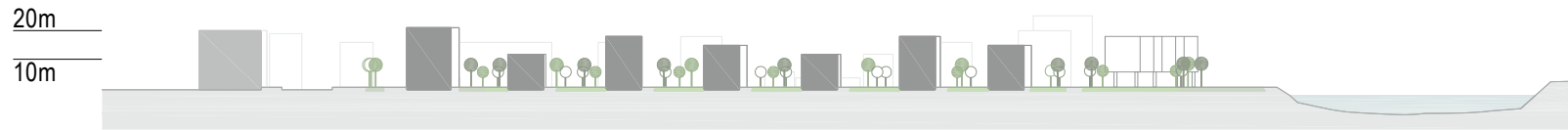


Abb.151: Schnitt a-a 1:2500

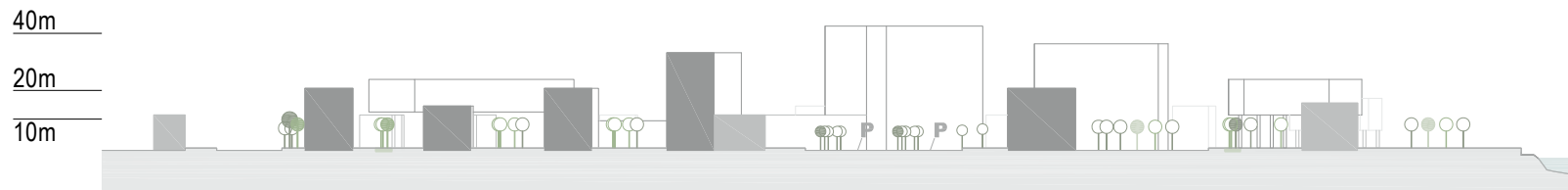


Abb.152: Schnitt b-b 1:2500

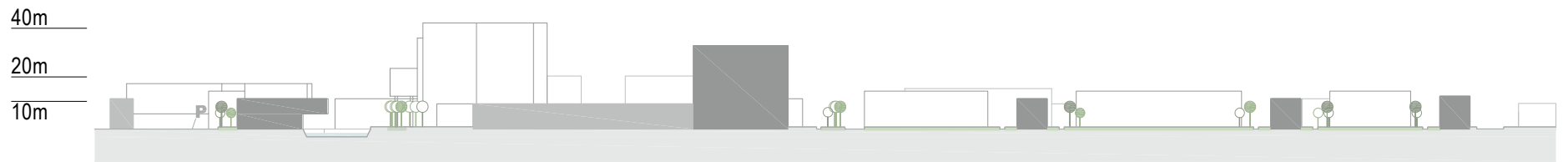


Abb.153: Schnitt c1-c1 1:2500



Abb.154: Schnitt c2-c2 1:2500

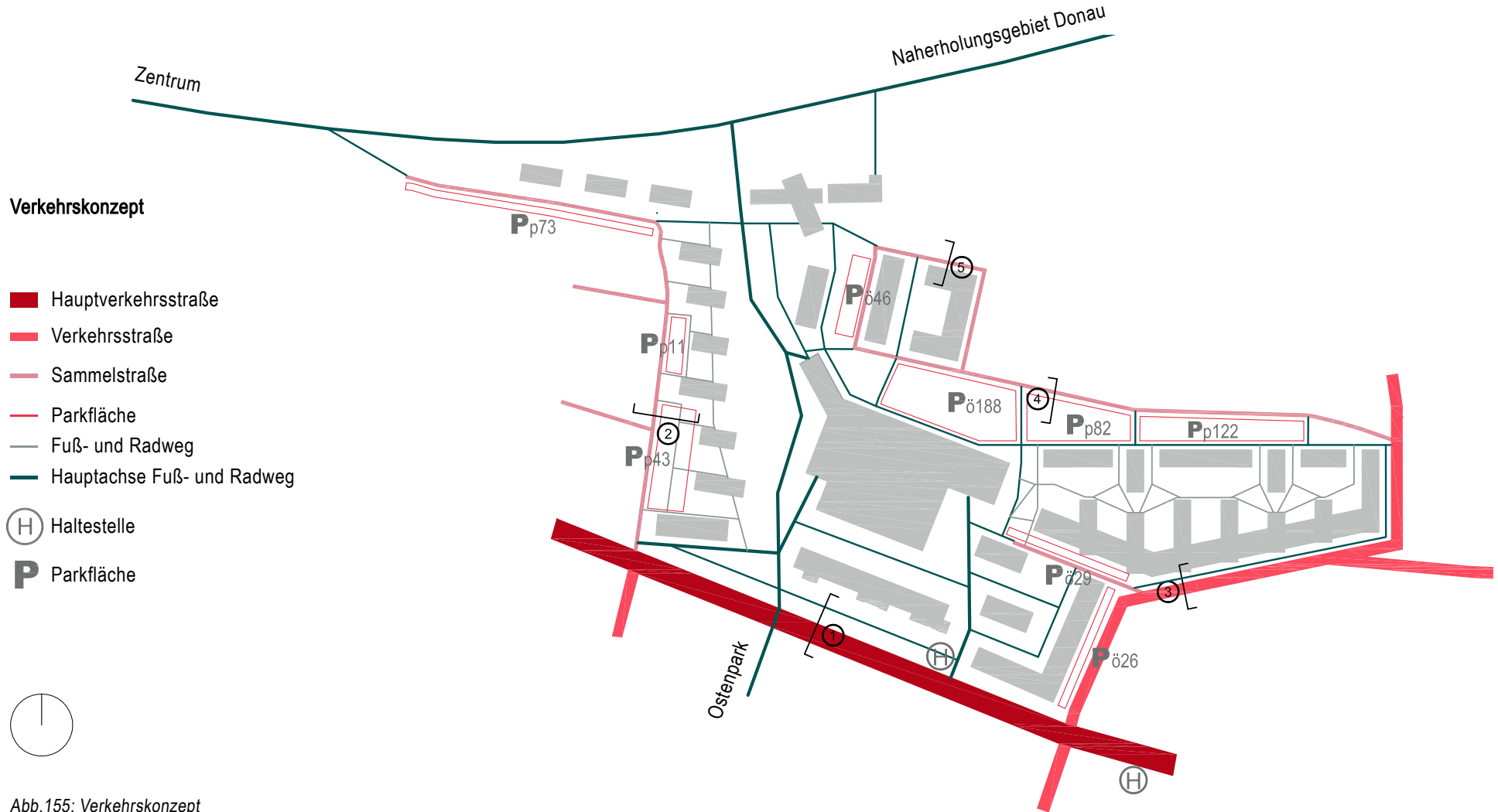


Abb.155: Verkehrskonzept

Verkehrsschnitte 1:500

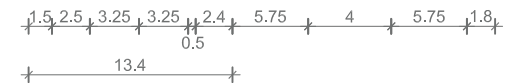
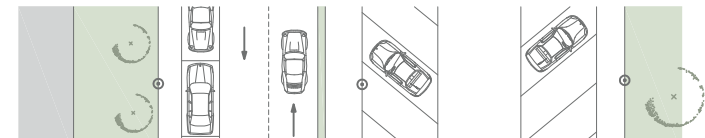
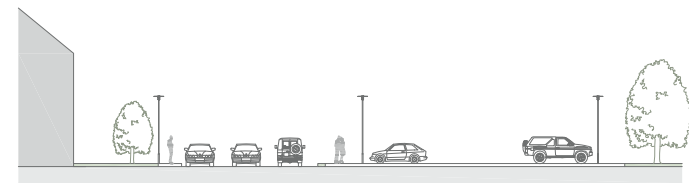
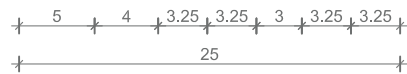
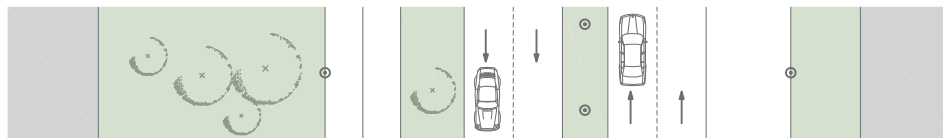
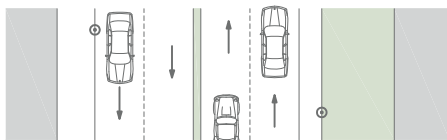
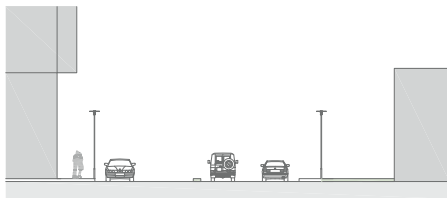


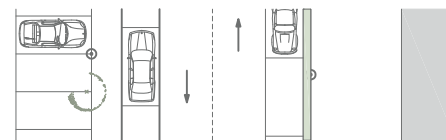
Abb. 156: Schnitt 1 bestehende Adolf-Schmetzer-straße

Abb. 157: Schnitt 2 bestehende Babostraße



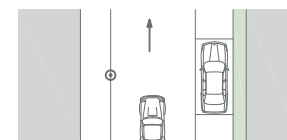
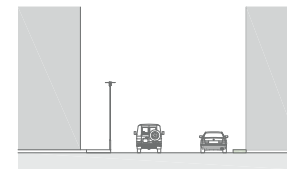
2.5 3.25 3.25 3.25 3.25 1.5
 0.5
 17.5

Abb.158: Schnitt 3 bestehende Prinz-Ludwig-Straße



5 2 2.5 3.5 3.5 2.5
 19

Abb.159: Schnitt 4 Neue Straße



2 5.5 2.5
 10

Abb.160: Schnitt 5 Neue Straße

Bauphasen

Der planerische Optimalfall einer kompletten Neustrukturierung des gesamten Areals ist aufgrund der Größe des Planungsgebiets sehr unwahrscheinlich. Um diese verwirklichen zu können, ist eine zeitlich gestaffelte, prozesshafte Entwicklung in Form einzelner Fragmente notwendig. Wichtig ist für uns dabei, dass diese Baufelder autonom, losgelöst vom Gesamtkonzept, funktionieren. Ausgehend davon, dass sie nicht gleichzeitig realisiert werden können, haben wir fünf Teilbereiche definiert. Jeder weist eigene spezielle Qualitäten und Inhalte auf, die nicht unbedingt ein zusätzliches attraktives Umfeld erfordern. Die neuen Wohngebiete sind aufgrund der Nähe zur Kernstadt nicht auf das neue Versorgungszentrum Schlachthof angewiesen. Die öffentlichen Teilbereiche Ufer und Schlachthof wiederum sind nicht nur für die neuen Wohngebiete konzipiert, sondern sollen dem Stadtquartier und der Gesamtstadt von Nutzen sein. Die bestehende Verkehrssituation ist ein weiterer Grund für die Möglichkeit der autonomen Entwicklung der Teilbereiche. Die vorhandene Erschließung mittels Individualverkehr kann für jegliches Baufeld gesondert adaptiert werden. Hinsichtlich des

öffentlichen Verkehrs ist das Planungsgebiet bereits jetzt vollständig an das städtische Netz angeschlossen.

Im Nachfolgenden schlagen wir einen möglichen, für uns wahrscheinlichen, Entstehungsprozess der Teilbereiche vor.

Als Erstes wird Teilbereich 1 gestaltet. Seine Aktivierung ist für die Gesamtstadt von großem Nutzen, da er eine wesentliche Lücke des Naherholungsgebiets an der Donau schließt.

In der nächsten Phase wird das im Westen bestehende, an das Planungsgebiet angrenzende Wohnviertel fortgeführt und somit eine Verknüpfung mit der Umgebung hergestellt. In einem dritten Schritt wird wieder eine öffentliche, der Gesamtstadt nützende, Funktion entwickelt. Der Schlachthof wird revitalisiert und eine attraktive urbane Zone wird gestaltet. Von Vorteil ist dabei auch, dass durch das bereits öffentliche Ufer und die dadurch gegebene fußläufige Verbindung zur Kernstadt und das westliche Wohngebiet bereits mögliche Nutzer vor Ort sind.

Darauf folgend ist die Neugestaltung des östlichen Wohngebiets angedacht. Die Funktion Wohnen soll im Stadtquartier „Ostenviertel“ generell gestärkt werden.

Als letzten Schritt des Prozesses sehen wir eine Verdichtung des urbanen Zentrums um den Schlachthof mittels zweier Lücken schließender Zonen vor. Im Bereich der Hauptstraße kann dieser Schritt zuletzt erfolgen, da die bestehende, bereits besetzte Struktur in ähnlicher Weise den Straßenzug definiert, wie es auch in der neuen Gesamtplanung vorgesehen ist. Die nördliche Zone dient zur Stärkung des urbanen Gefüges.

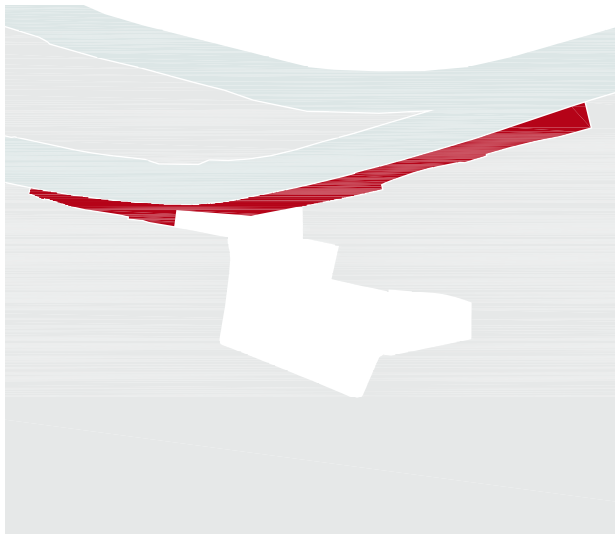


Abb.161: Phase 1

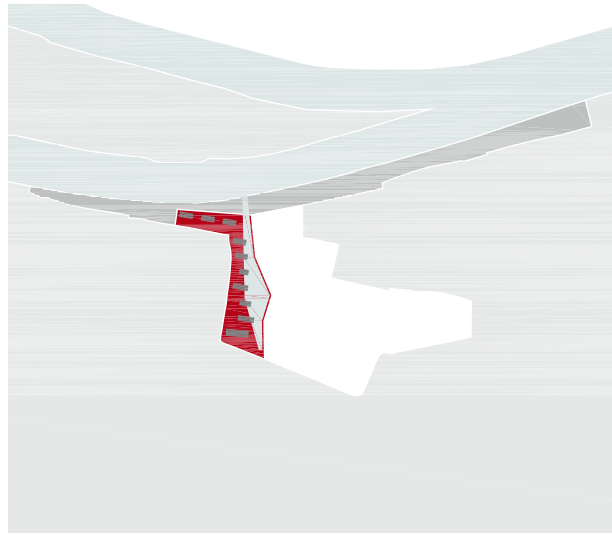


Abb.162: Phase 2

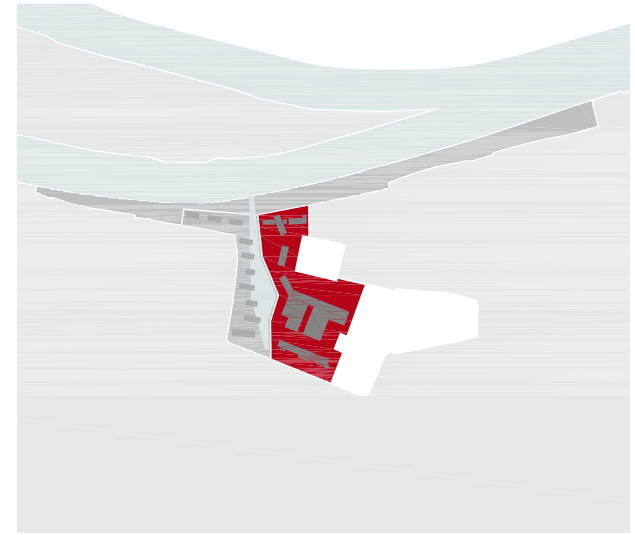


Abb.163: Phase 3

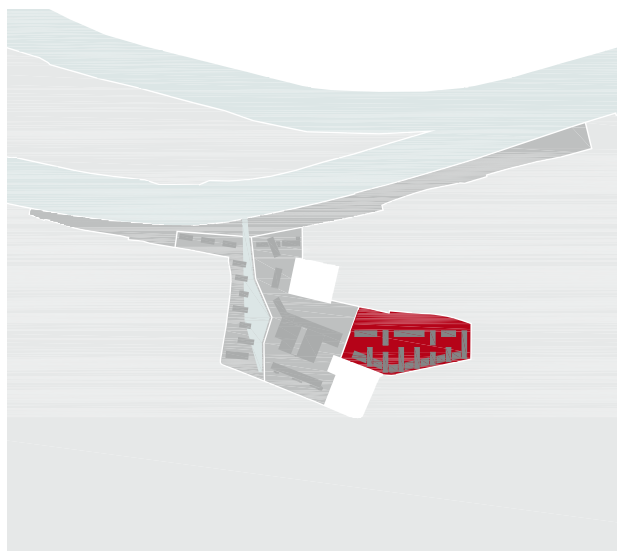


Abb.164: Phase 4

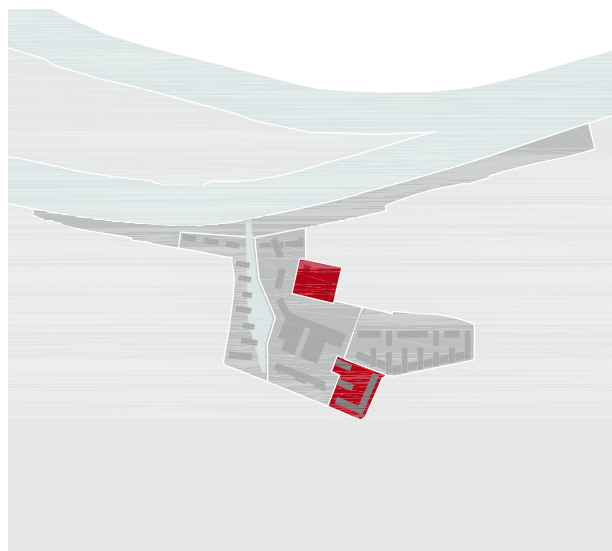


Abb.165: Phase 5

- bereits aktiviert
- in der Aktivierungsphase

Verweise

Abb.148: Eigentum der Verfasser

Abb.149: Eigentum der Verfasser

Abb.150: Eigentum der Verfasser

Abb.151: Eigentum der Verfasser

Abb.152: Eigentum der Verfasser

Abb.153: Eigentum der Verfasser

Abb.154: Eigentum der Verfasser

Abb.155: Eigentum der Verfasser

Abb.156: Eigentum der Verfasser

Abb.157: Eigentum der Verfasser

Abb.158: Eigentum der Verfasser

Abb.159: Eigentum der Verfasser

Abb.160: Eigentum der Verfasser

Abb.161: Eigentum der Verfasser

Abb.162: Eigentum der Verfasser

Abb.163: Eigentum der Verfasser

Abb.164: Eigentum der Verfasser

Abb.165: Eigentum der Verfasser

4.4 MILIEUSTUDIEN

Eräuterungen und mögliche Szenarien



Abb.166: Zonierung des Planungsgebiets

Städtebauliches Konzept

„Urbane Zone“

- | | | | |
|--|--------------------------|--|-------------------------|
|  | denkmalschützter Bestand |  | Sport- bzw. Spielfläche |
|  | neue Bebauung |  | Sportplatz |
|  | Platzgestaltung |  | zugeordnete Außenfläche |
|  | öffentliches Grün |  | Begleitgrün |
|  | privates Grün |  | Haltestelle |
|  | Wasser |  | Parkfläche |
|  | Baumgruppe |  | Spielen |

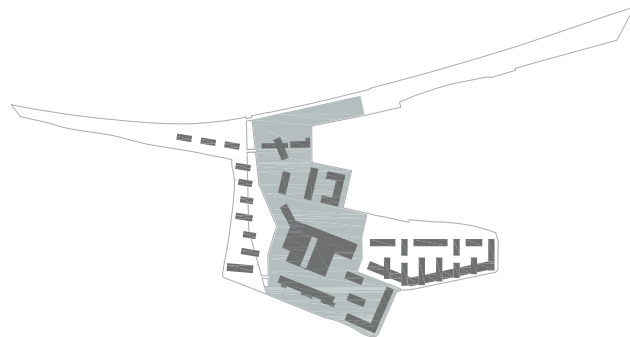


Abb. 167: Übersicht „Urbane Zone“



Abb. 168: Lageplan „Urbane Zone“

50m 100m 200m

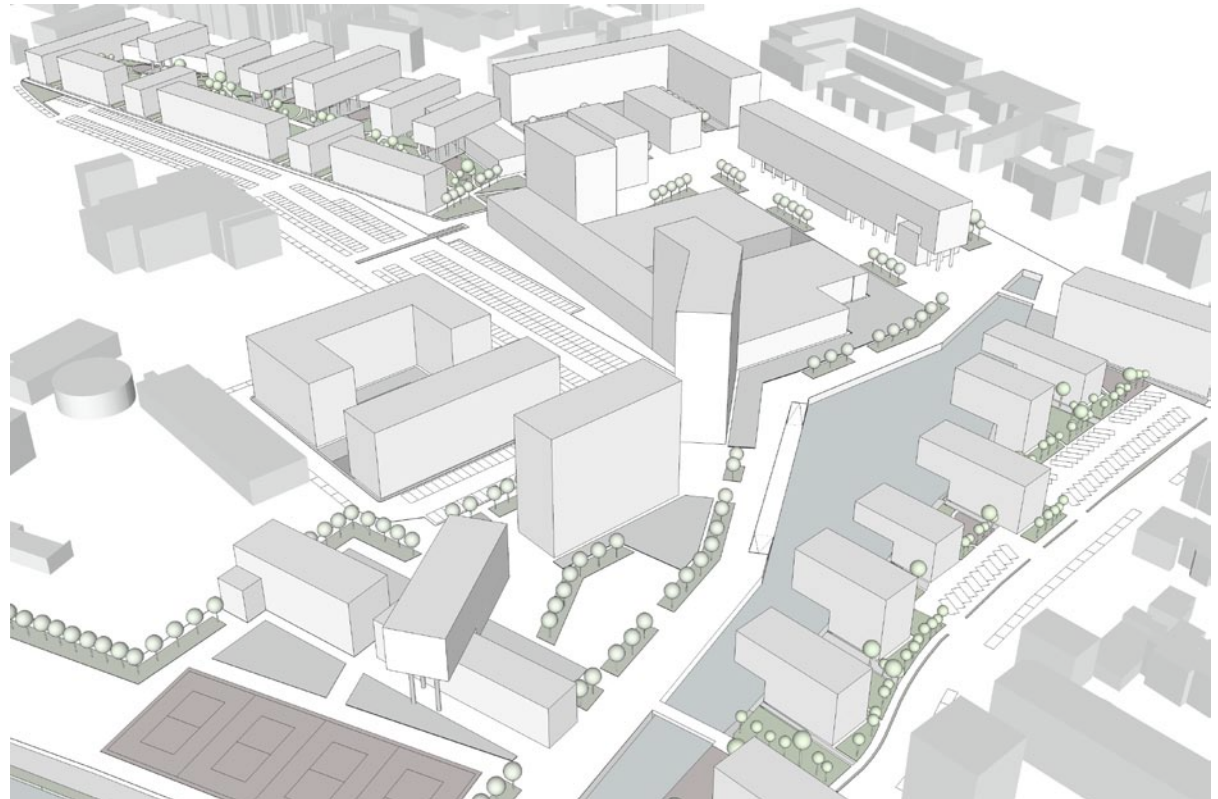
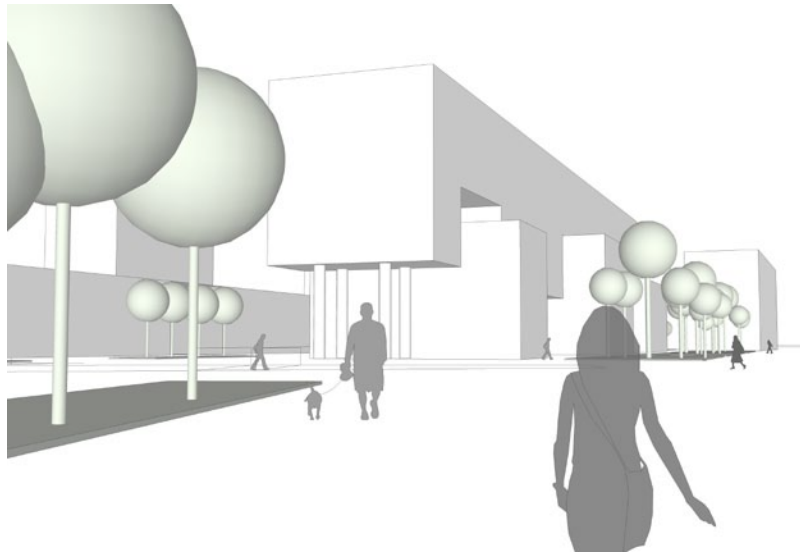
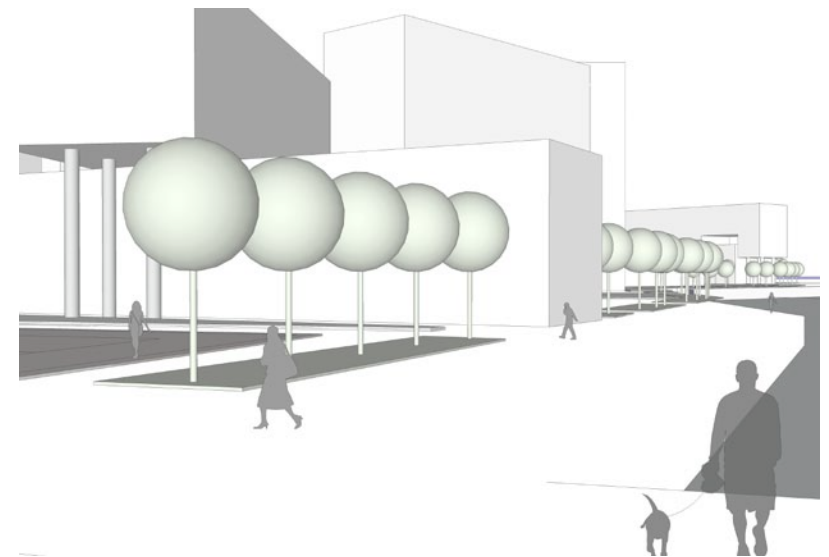


Abb. 169: Schaubild „Urbane Zone“



*Abb.170: Straßenraum im Süden des Schlachthofs, Blick Richtung Osten
Überbauter Bestand*



*Abb.171: Uferzone im Norden, Blick Richtung Schlachthof
Überbauter Bestand*

Die zentrale „Urbane Zone“ erstreckt sich vom im Norden befindlichen Uferbereich, über das ehemalige Schlachthofgelände bis hin zur südlich gelegenen Adolf-Schmetzer-Straße. Sowohl die Uferzone als auch der Straßenraum sind von der Stadt kommend prägnante Eingangssituationen in das gesamte Areal. Des Weiteren befinden sich genau in diesen Bereichen denkmalgeschützte Strukturen, die einen besonderen planerischen Umgang erfordern.

Den markantesten Punkt dieser Zone stellt der zentral gelegene alte Schlachthof dar, dessen Resozialisierung Kern der Arbeit ist. Ausgehend von dieser Situation haben wir uns dazu entschlossen eine Mischnutzung aus gewerblichen, Handels- und Dienstleistungsfunktionen vorzusehen. Unser Anliegen ist es zum Einen, ein attraktives Bezirkszentrum mit Aufenthaltsqualitäten zu schaffen, zum Anderen soll das Areal seine ehemalige Bedeutung für die Gesamtstadt zurückerlangen. Durch die Neubelegung des Schlachthofs mit der Funktion einer Markthalle soll ein neuer Verknüpfungspunkt zur Stadt und ihren Bewohnern entstehen. Ein qualitätsvolles Umfeld um den Schlachthof wird mittels eines vielfältigen Nutzungsangebots in der Sockelzone geschaffen. Zudem soll ein Großteil der

baulichen Strukturen mit der Funktion Arbeiten belegt werden.

Bezüglich der formalen Ausgestaltung der Baukörper ist anzumerken, dass sich die Hochpunkte um den Schlachthof und in Richtung Donauufer bzw. Wassereinschnitt orientieren und dadurch eine Hauptbewegungsachse definieren sowie Signalwirkung nach außen haben. Die Hauptausrichtung der Baukörper folgt vorhandenen Raumkanten wie z.B. der Straßenflucht oder Grundstücksgrenzen. Die Hochpunkte am Wasser sind jedoch so positioniert, dass ein qualitätsvoller Außenraum entsteht. Ein prinzipielles Anliegen war es außerdem die Hauptzugänge zum Schlachthof mittels der Bebauung zu akzentuieren und ihn nach außen sichtbar zu machen.

Ein besonderes Entwurfsmotiv dieser Zone ist der bauliche Umgang mit dem Bestand, der einerseits sanft erfolgen, andererseits aber diese Sonderelemente hervorheben soll. Sowohl das Ensemble am Ufer, als auch das Straßenseitige werden überbaut, ohne jedoch in die bestehende Struktur einzugreifen. Beim Schlachthof selbst werden die neuen Elemente direkt angegliedert, so dass auch hier ein

Ensemble entsteht. Im Außenraum der „Urbanen Zone“ werden wichtige Bewegungsachsen mittels gezielt platzierter Baumgruppen verstärkt und den Gebäuden zugeordnete Außenzonen definiert. Straßenseitig bleibt der den denkmalgeschützten Bauten vorgelagerte Baumbestand weitgehend erhalten. Nördlich des Schlachthofs ist Raum für den ruhenden Verkehr angedacht, eine Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs befindet sich im südlichen Bereich der Zone.

Mit dem Wert 2.3 ist die „Urbane Zone“ der dichteste Bereich des Planungsgebiets.

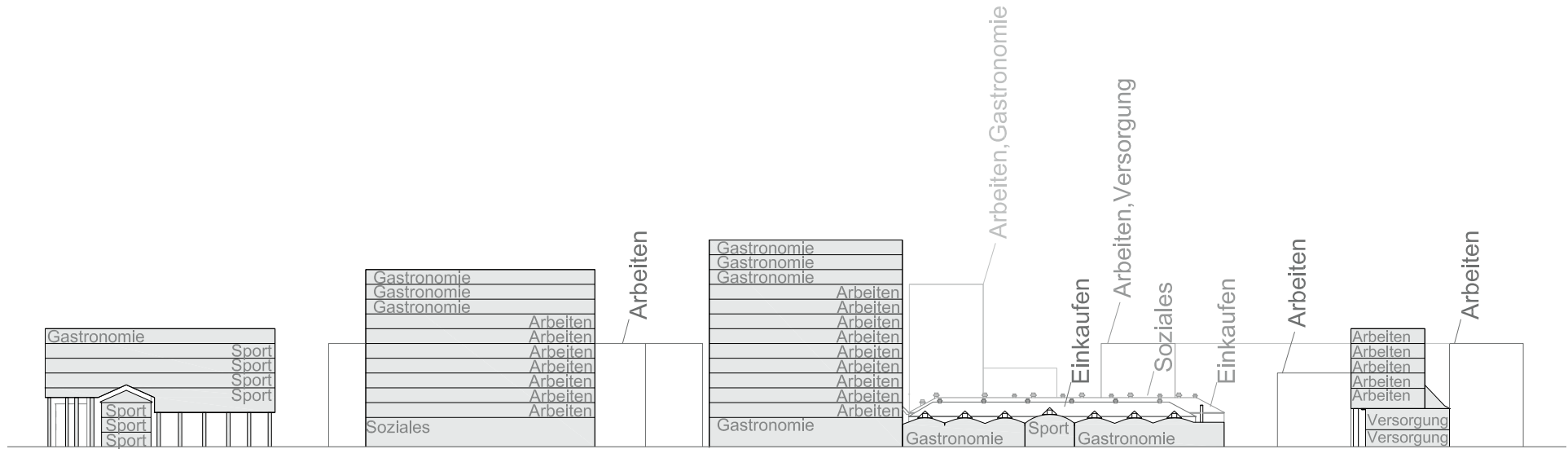


Abb.172: Funktionsschema „Urbanes Ufer“

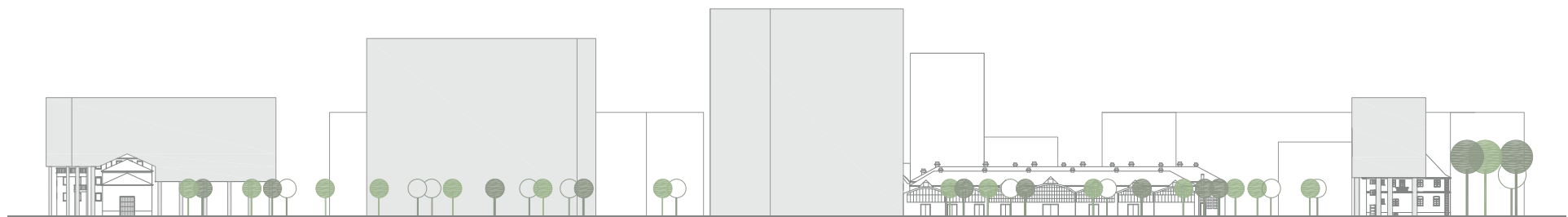
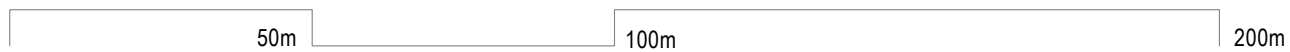


Abb.173: Ansicht „Urbanes Ufer“



Idee Markthalle

Ein wesentliches Motiv für die Belegung des Schlachthofs mit der Funktion einer Markthalle ist ihre soziale und kulturelle Bedeutung. Sie fungiert als wichtiger öffentlicher Raum, da sie Ort der Begegnung unterschiedlicher Menschen ist, ein Mikrokosmos in der Stadt. Ihre enge Verknüpfung mit dem Stadtquartier und seinen Bewohnern ist ein wichtiger Aspekt der Planung.

Es soll ein Ort entstehen, der Güter des täglichen Bedarfs, aber auch Aufenthaltsqualitäten bietet und der die sozialen und multikulturellen Aspekte der Nachbarschaft aufgreift.

Eine Grundbedingung dafür und für die Verknüpfung des Standorts mit der Gesamtstadt ist eine adäquate Infrastruktur. Dies funktioniert zum einen durch Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz, die Bereitstellung ausreichender Parkmöglichkeiten und nicht zuletzt durch die fußläufige Anbindung an die Kernstadt.

Durch die Aktivierung und Resozialisierung des leerstehenden Schlachthofs soll das negative Image des Standorts aufgewertet werden und gleichzeitig durch die große architektonische Qualität des Denkmals die Attraktivität der neuen Funktion gefördert werden.

Des Weiteren bietet die vorhandene bauliche Struktur der ursprünglichen Schlachthallen und Stallungen die Offenheit und Weitläufigkeit, die die Funktion Markthalle benötigt. Außerdem ist bisher keine relevante Markthalle in Regensburg vorhanden.

Beide Funktionen, Markthallen und Schlachthöfe, entstanden zeitgleich im 19. Jahrhundert. Die selben Anforderungen hinsichtlich Hygiene führten zu sehr ähnlichen Typologien. Für uns ist dieser Aspekt der historischen Verknüpfung und der Bezug der ursprünglichen Funktion des Produzierens und Konsumierens von Lebensmitteln ein zusätzliches wesentliches Motiv für die Neubelegung der alten Struktur. Die historische Bedeutung wird neu interpretiert und gewürdigt, die Geschichte wird in die Gegenwart transformiert.

Um die neue Funktion als zentralen Punkt des Quartiers zu stärken, ist ein Bespielen des umliegenden öffentlichen Raums von immenser Bedeutung. Dies kann in Form von saisonalen Erweiterungen, gastronomischer Nutzung und einer prinzipiellen attraktiven Außenraumgestaltung mit Aufenthaltsqualitäten geschehen. Es soll sich nicht zuletzt dadurch der Wirkungsradius der Funktion im städtischen Gefüge erweitern.⁶⁸



Abb. 174: Schaubild Markthalle

Funktion Markthalle

Markt und Stadt:

Seit jeher steht die Entwicklung einer Stadt in Wechselwirkung mit dem betriebenen Handel. Dort, wo Marktplätze situiert waren, entstanden zusätzlich für die Stadt wichtige Bauten, Funktionen und Infrastruktur. Dadurch wurden Märkte zu zentralen Orten und Ausgangspunkt des Urbanismus und der Zivilgesellschaft.

Schon römische Basiliken dienten vor ihrer sakralen Funktion unter anderem als Markthallen. Die damals entstandene, mehrschiffige, von oben und seitlich belichtete Typologie entspricht noch heutigen strukturellen Anforderungen.

Im 19. Jahrhundert hatten Märkte die Funktion, die große Bevölkerungszahl in den wachsenden Städten zu ernähren. Durch die Entstehung des Eisenbahnnetzes konnte man ein vielfältiges Angebot an Waren offerieren. Ebenso kam es zu einer prägnanten baulichen Erweiterung des Marktwesens, nämlich zur Überdachung der Märkte. Neben besseren hygienischen Bedingungen boten Markthallen schlichtweg mehr Komfort. Durch bautechnische Weiterentwicklungen, wie z.B. die leistungsfähigen Eisenkonstruktionen, entstanden schließlich große, gut belichtete und belüftete,

zentrale Markthallen, die zu Monumenten ihrer Zeit wurden. Ende des 19. Jahrhunderts bot der vorfertigbare Stahlbau schließlich ganz neue Möglichkeiten im Markthallenbau.

In jüngerer Zeit kam es zu einer Vereinfachung der Markthallentypologie, da beispielsweise natürliche Belichtung und Belüftung durch technische Hilfsmittel ersetzt wurden und man keine bauliche Lösung mehr finden musste. Die durch niedrige und höhere Seiten- und Mittelschiffe entstandene Dachstruktur wich dem einfachen Sattel- oder Flachdach. Eisen- und Stahlkonstruktionen ersetzte man durch den Stahlbetonbau.

Heute noch betriebene, innerstädtische Markthallen erleben eine Renaissance, da sie ganze Stadtviertel bereichern und dem aktuellen Trend zu frischen, regionalen, kontrollierten Produkten entsprechen.⁶⁹

Bauliche Maßnahmen und Umgang mit dem Schlachthof

Nicht erhaltenswerte Strukturen des Schlachthofs, welche nicht dem Denkmalschutz unterliegen und zudem keine architektonische Qualität aufweisen, werden abgetragen.

Die wertvollen historischen Strukturen am Standort werden freigelegt, revitalisiert, funktional neu belegt und damit resozialisiert. Von besonderer Bedeutung hierbei sind die Großviehstallung mit dreischiffigen Kreuzgratgewölben und neuromanischen Gusseisenstützen (1888) sowie die Gebäude in Zollinger-Lamellenbauweise (1926).

In einem weiteren Schritt wird der bestehende Freiraum zwischen den beiden Großviehhallen mittels einer Glaskonstruktion geschlossen und das Baukonglomerat vervollständigt.

Um die Wichtigkeit der Resozialisierung und Aktivierung des Schlachthofs als Zentrum des Standorts zu unterstreichen, ist eine Verdichtung mittels Hochpunkten angedacht. Diese dienen gleichzeitig dazu, neue Hauptzugänge zu kennzeichnen und öffentlichen Außenraum zu definieren.

Ein Hauptanliegen bei der Neubelegung des Schlachthofs mit der Hauptfunktion einer Markthalle ist der sanfte

Umgang mit der historischen Konstruktion. Nur wenige, kleine bauliche Maßnahmen, wie die Erweiterung bestehender Öffnungen im Innenraum, werden getätigt. Hinsichtlich der Fassade werden nur wiederherstellende Maßnahmen getroffen, wie das Öffnen von zwischenzeitlich vermauerten Durchbrüchen. Prinzipiell bleibt die innere räumliche Organisation erhalten, bestehende Bereiche werden wieder genutzt. Sanitäreanlagen werden an ihrer ursprünglichen Position situiert und gegebenenfalls adaptiert. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, auch thematisch unterschiedliche Zonen zu gestalten bzw. je nach Bedarf zu aktivieren.

Um die Kompaktheit der gesamten Anlage zu unterstreichen, werden außerdem große Teile der Erdgeschoßzonen der Neubauten der Funktion Markthalle angegliedert. Klar definierte, verbindende Bewegungsräume, angeordnet an den Hauptzugängen, organisieren den Innenraum und dienen gleichzeitig als Aufenthaltszone.

Um die Aufenthaltsqualität allgemein zu verbessern, sind zusätzlich gastronomische, soziale und Sportfunktionen angedacht. Wie bereits erwähnt, ist hier die Verknüpfung der Struktur mit dem Außenraum als attraktiver

Aufenthaltsbereich ein wesentliches Entwurfsmotiv. Die nördlich gelegene Freifläche wird als zugeordnete Parkmöglichkeit genutzt. Die Anlieferung kann ebenfalls im Norden wie auch im Osten des alten Schlachthofs erfolgen.

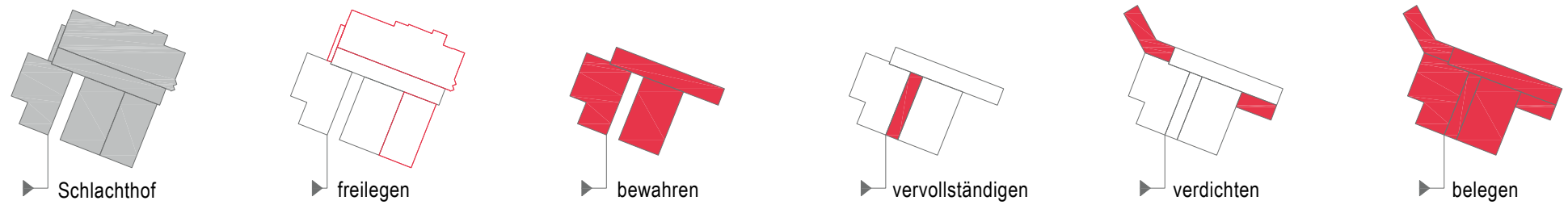


Abb. 175: Schlachthof Resozialisierungsprozess

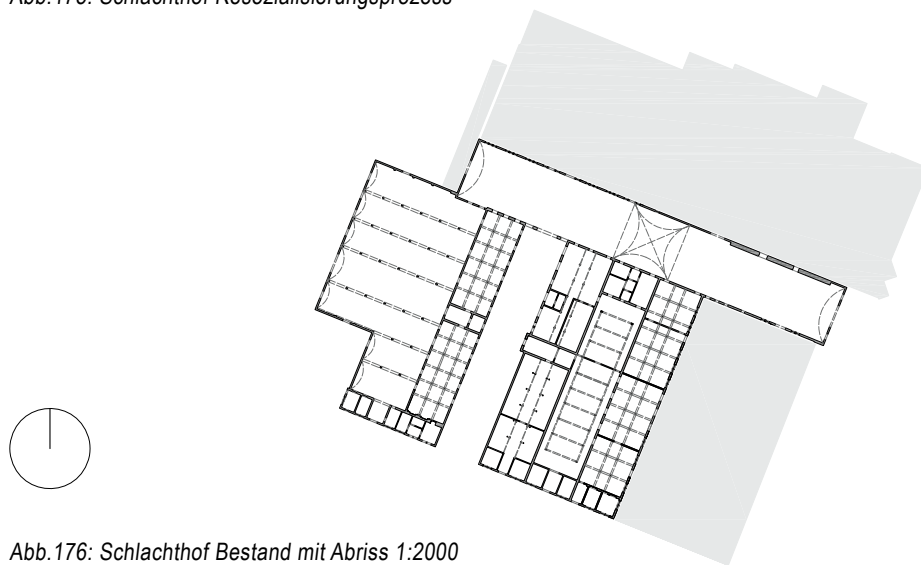


Abb. 176: Schlachthof Bestand mit Abriss 1:2000

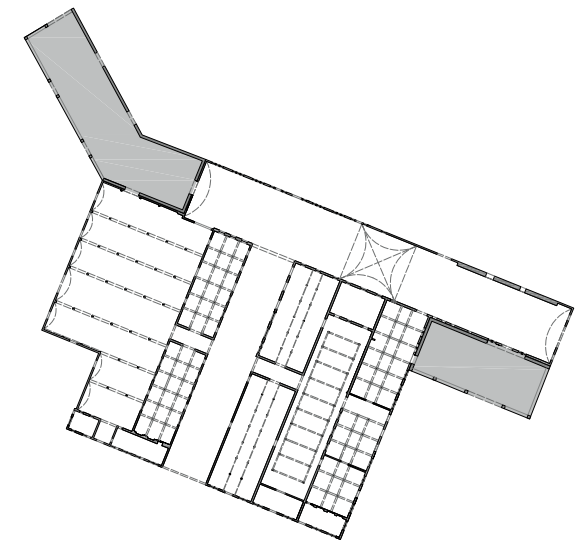


Abb. 177: Schlachthof neu mit Hochpunkten 1:2000

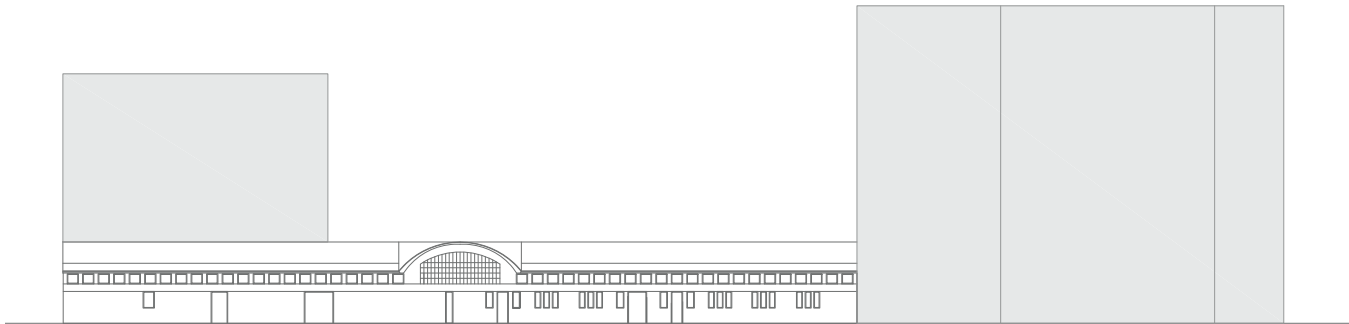


Abb. 178: Schlachthof mit Hochpunkten Ansicht Nord 1:1000



Abb. 179: Schlachthof mit Hochpunkten Ansicht Süd 1:1000

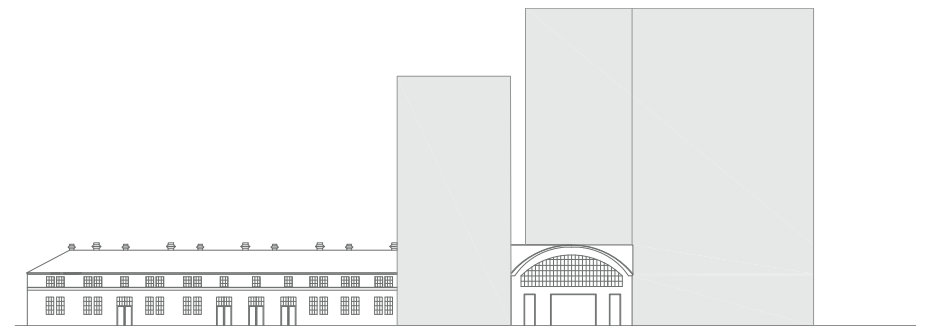


Abb.180: Schlachthof mit Hochpunkten Ansicht Ost1:1000



Abb.181: Schlachthof mit Hochpunkten Ansicht West1:1000

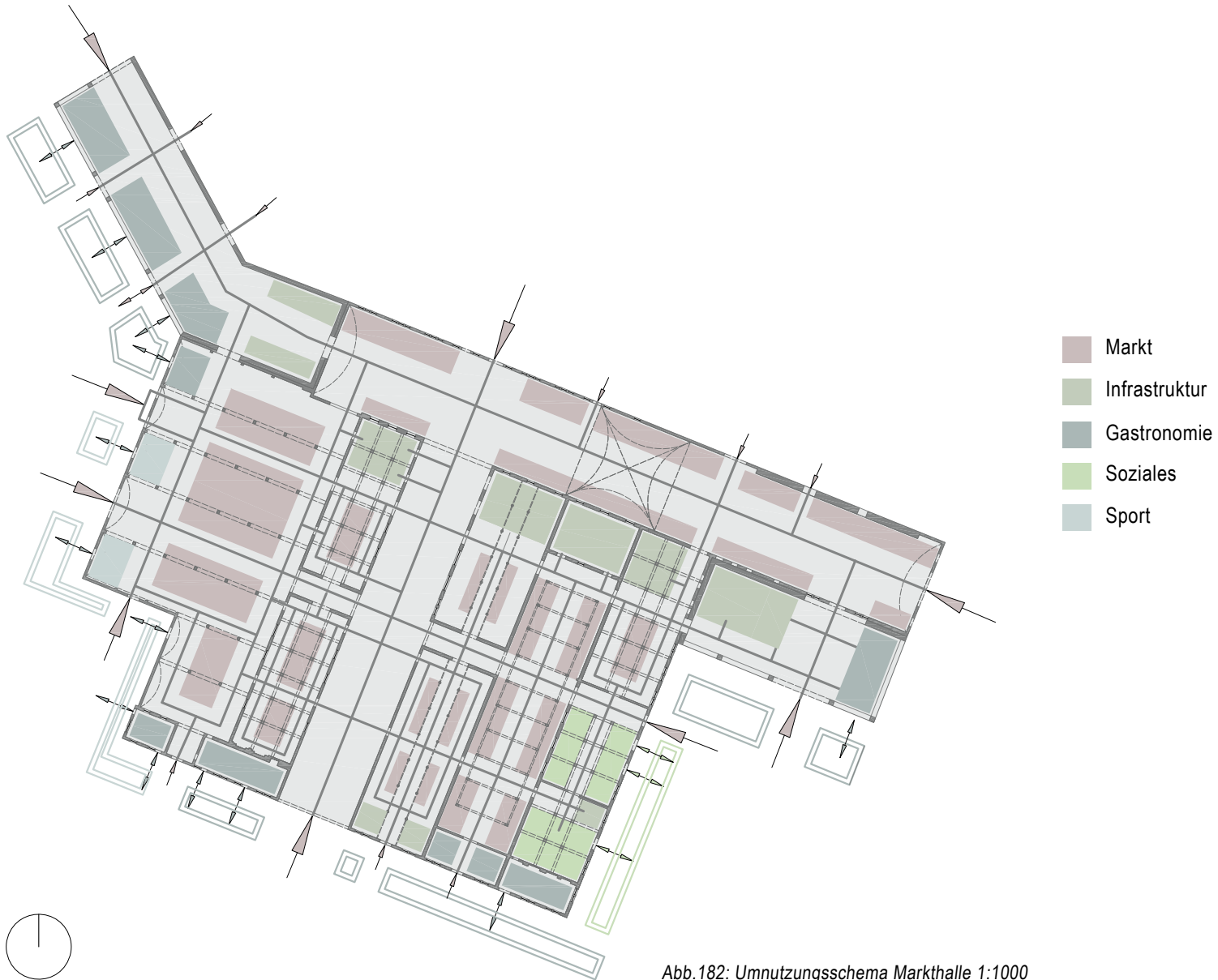


Abb.182: Umnutzungsschema Markthalle 1:1000

Entwurfsmotiv Überbauen des Bestands

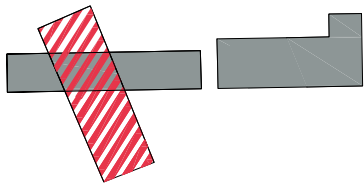


Abb.183: Umgang mit dem Bestand
Ensemble Ufer

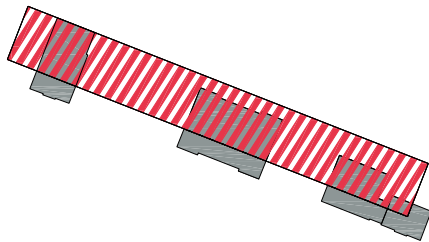


Abb.186: Umgang mit dem Bestand
Ensemble Straße



Abb.184: Ansicht Nord



Abb.185: Ansicht West



Abb.187: Ansicht Süd

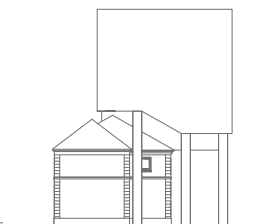


Abb.189: Ansicht Ost

„Wohnen West“

- | | | | |
|---|--------------------------|--|-------------------------|
|  | denkmalschützter Bestand |  | Sport- bzw. Spielfläche |
|  | neue Bebauung |  | Sportplatz |
|  | Platzgestaltung |  | zugeordnete Außenfläche |
|  | öffentliches Grün |  | Begleitgrün |
|  | privates Grün |  | Parkfläche |
|  | Wasser |  | Spielen |
|  | Baumgruppe |  | Sport |

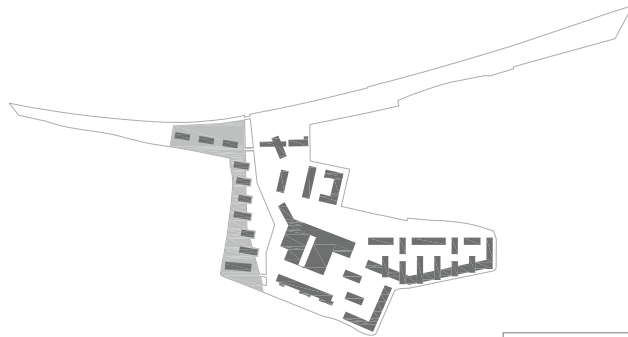


Abb. 190: Übersicht „Wohnen West“

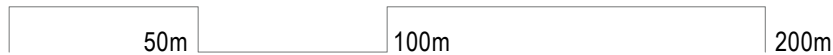


Abb. 191: Lageplan „Wohnen West“

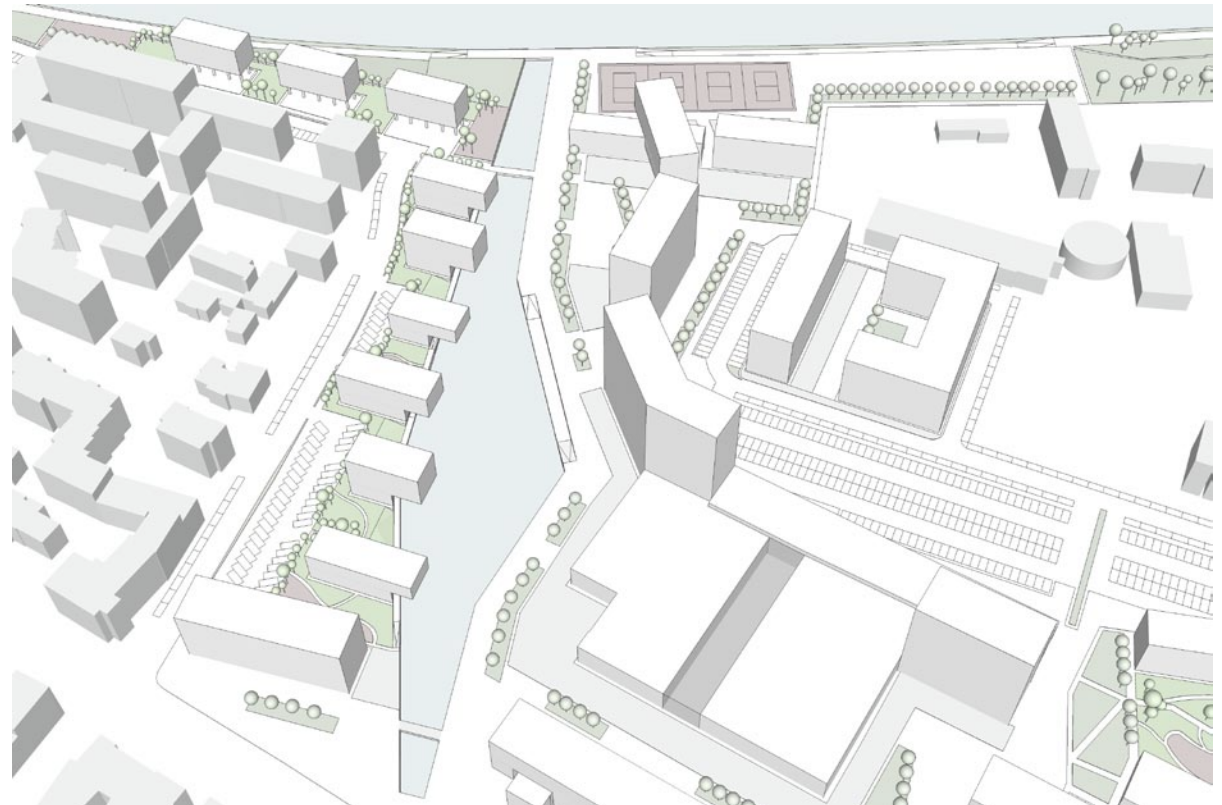


Abb.192: Schaubild „Wohnen West“

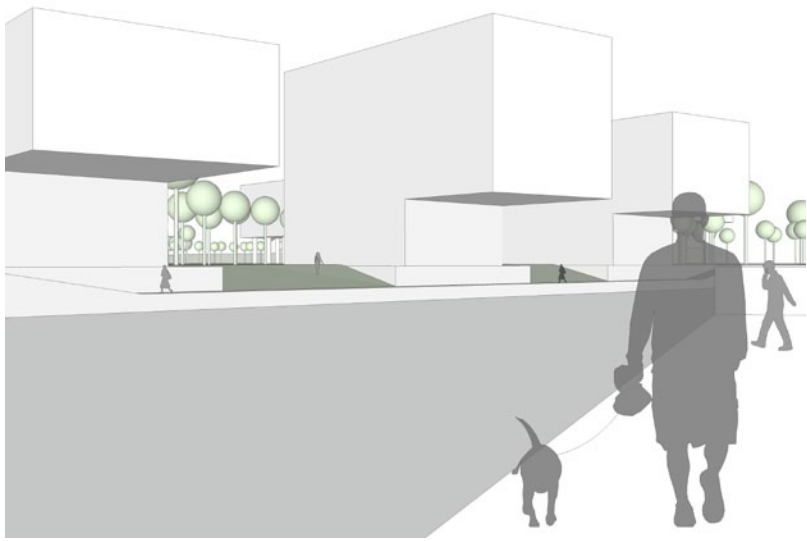


Abb.193: Ostansicht Wohnbebauung



Abb.194: Wohnbebauung Uferzone, Blick Richtung Westen

Im Westen entsteht ein Wohngebiet, welches durch die Babostraße und im Osten durch den neuen Wassereinschnitt begrenzt ist und nördlich bis ans Ufer der Donau reicht. Südlich wird es durch einen Baukörper mit anderer funktionaler Belegung abgeschlossen, in dem sich auch Wohnfolgeeinrichtungen finden. Die Entscheidung für ein Wohngebiet an dieser Stelle entstand aufgrund der vorherrschenden Rahmenbedingungen, nämlich der Nähe zum Wasser und zum bestehenden Wohnareal im Westen.

Hinsichtlich der formalen Ausgestaltung kommt es zur Variation eines Baukörpers, welcher im nördlichen Bereich aufgeständert wird um mehr privaten Freiraum zu erhalten und entlang der Wasserkante auskragt um Bezug zum Wasser herzustellen und eine Durchwegung zu ermöglichen. Die Elemente variieren in der Höhe nur wenig und folgen alle derselben Ausrichtung. Der straßenseitige Baukörper stellt in formaler Hinsicht das einzige Sonderelement dieser Zone dar.

Zwischen den einzelnen Strukturen sind zugeordnete Freiräume unterschiedlicher Ausgestaltung vorgesehen. Es finden sich ruhigere Bereiche, Spielflächen für Kinder oder Rasentreppen, welche den Bezug zum Wassereinschnitt

verstärken. Alle Freiräume sind an den Fußweg entlang des Wassers angeschlossen, um eine von der Babostraße unabhängige Bewegungsachse zu schaffen.

Baumgruppen sind so platziert, dass sie als begrenzendes Element zu den privaten Parkplätzen und zum Straßenraum im Westen dienen.

Die Dichte beträgt in diesem Bereich 1.3, es sind 108 Wohneinheiten vorgesehen, sowie ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden.

Funktionsschnitte und Grundrisse

Die Erschließung der Baukörper erfolgt mittels Laubengängen im Norden. Mit einer Gebäudetiefe von 12m ist es möglich sowohl eine großzügige horizontale Erschließung mit Aufenthaltsqualitäten, als auch qualitativ hochwertige private Außenzonen im Südwesten zu gestalten.



Spielen

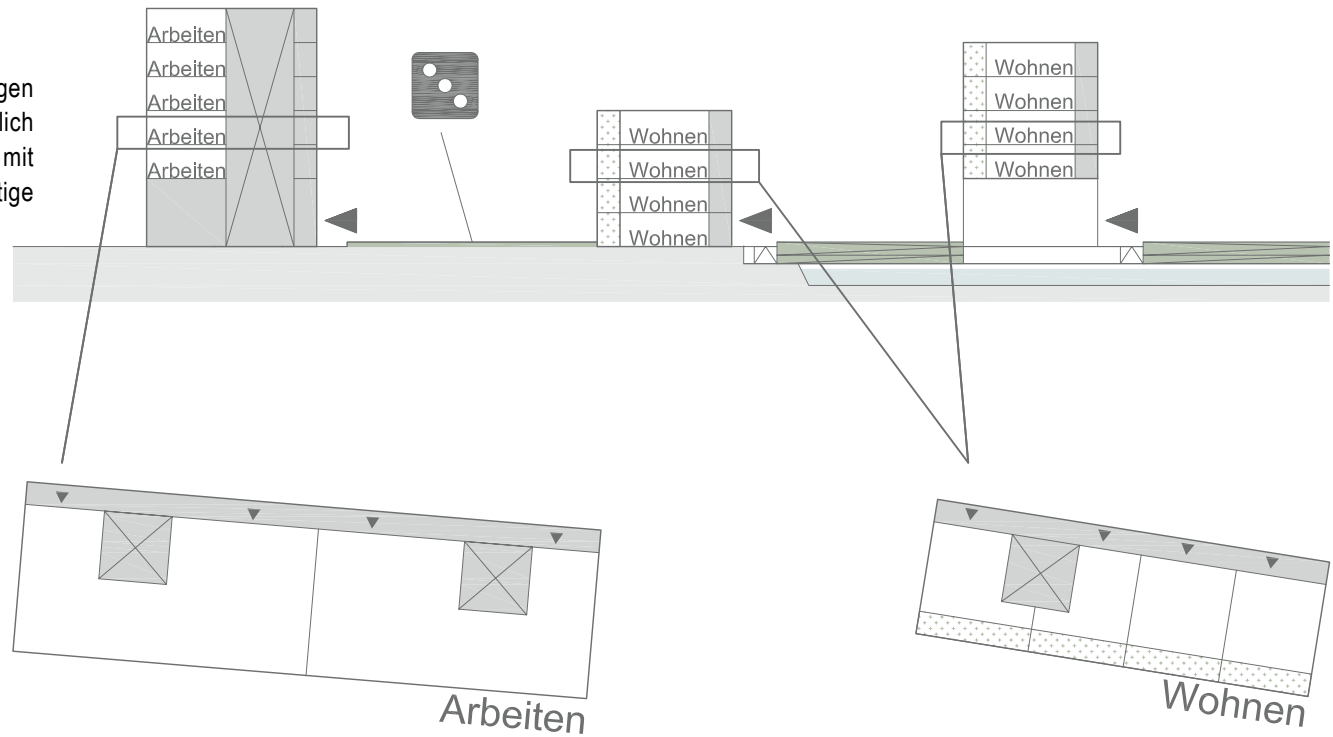


Abb.195: Funktionsschnitte und Grundrisse

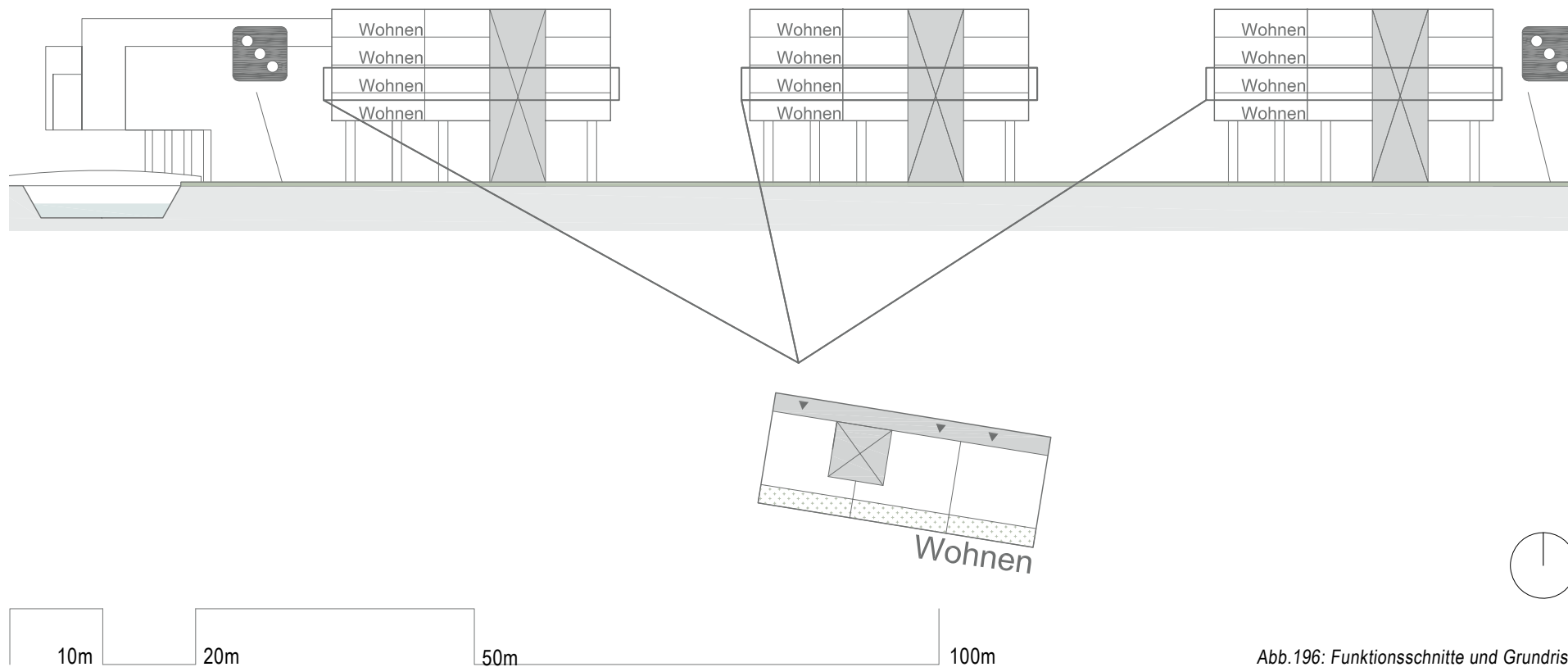


Abb.196: Funktionsschnitte und Grundriss

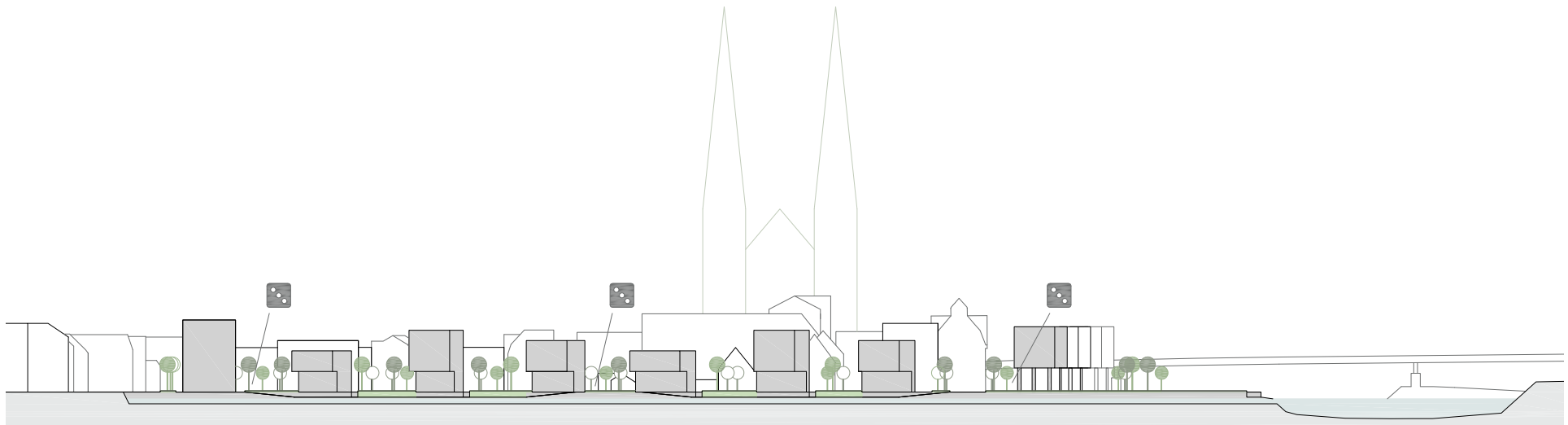


Abb.197: Ansicht „Wohnen West“



Abb. 199: Lageplan „Wohnen Ost“

Abb. 198: Übersicht „Wohnen Ost“

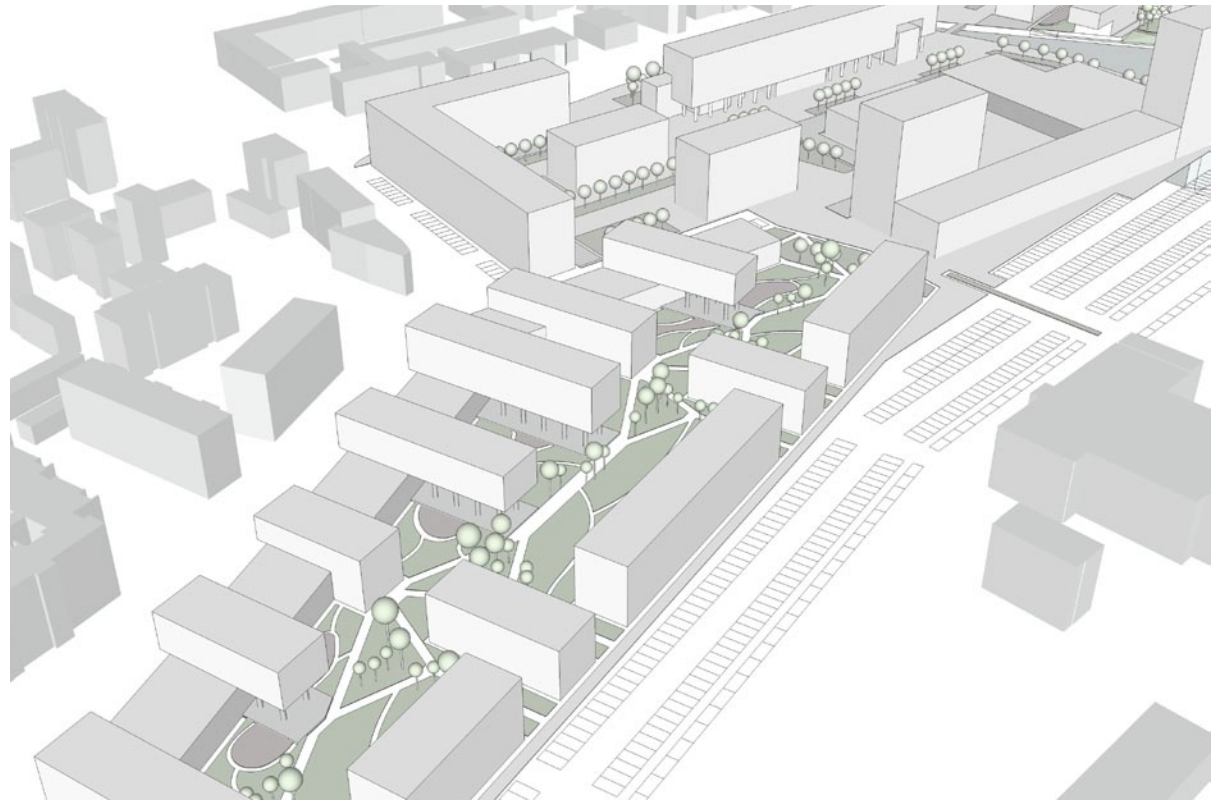


Abb.200: Schaubild „Wohnen Ost“

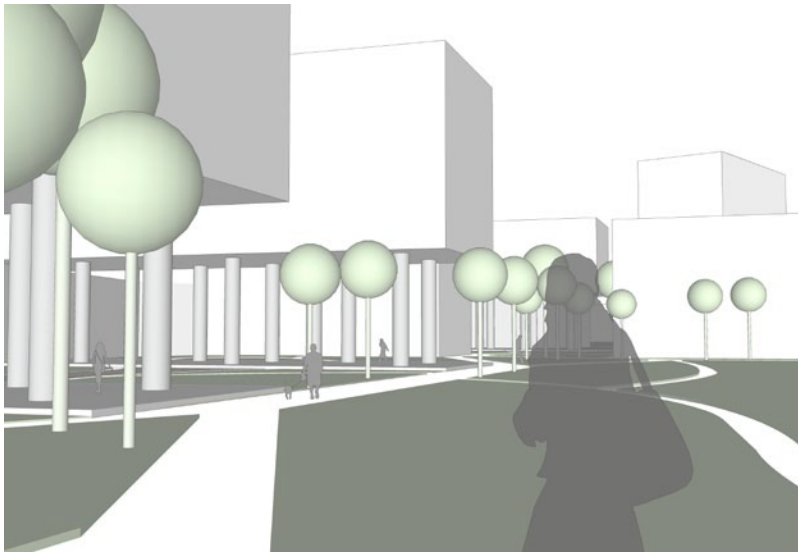


Abb.201: Innenansicht „Wohnen Ost“, Blick Richtung Westen

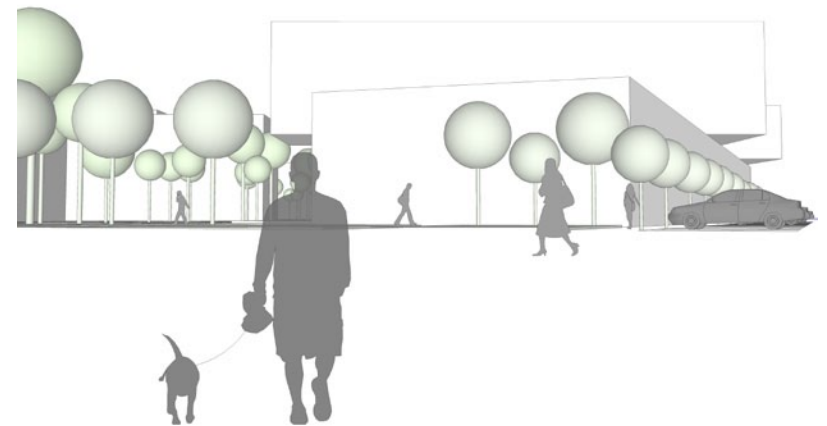


Abb.202: Westansicht Zugang „Wohnen Ost“

Auch im östlichen Randbereich des Planungsareals ist ein Wohngebiet angedacht, Grund dafür ist, dass Wohnraum im Bezirk geschaffen werden soll und auch hier in unmittelbarer Umgebung diese Funktion bereits besteht. Da die angrenzende Prinz-Ludwig- Straße mittelfristig ausgebaut werden soll, war es hier von Nöten einen adäquaten Abschluss zum Straßenraum zu entwerfen. Als Folge davon entwickelten wir einen im Süden gelegenen, geschlossenen Baukörper über zwei Geschoße. Durch diesen wird dahinter liegend ein ruhiger Grünraum geschaffen. Belegt wird dieses Sonderelement mit den Funktionen Arbeiten, Versorgung und Wohnfolgeeinrichtungen, wie Kinderbetreuung und stellt mit dieser Funktionsdurchmischung ein Verknüpfungselement zur „Urbanen Zone“ dar. Die Bauten mit den Funktionen Wohnen sind hauptsächlich Ost-West orientiert, im nördlichen Bereich wird mittels nach Süden orientierten Elementen die bauliche Struktur geschlossen. Einzig im Westen öffnet sie sich in Richtung „Urbane Zone“. Auch hier handelt es sich um eine Variation eines Baukörpers, teilweise aufgeständert um mehr Freiraum zu ermöglichen. Bezüglich der Höhe kommt es zu einer dezenten Abstufung der Elemente.

Der zugeordnete Grünraum dieser Zone weist einen

starken Innenhofcharakter auf und wird mittels der Durchwegung und daran orientierten Baumgruppen strukturiert. Die Hauptbewegungsachse trennt den Freiraum in ruhige und belegte Zonen.

Die Dichte beträgt 1.3, es entstehen 171 Wohneinheiten und eine entsprechende Anzahl an privaten Parkplätzen im Norden.



Funktionsschnitte und Grundrisse

Die Erschließung der Baukörper erfolgt auch hier mittels Laubengängen im Osten bzw. Norden, der private Freiraum der einzelnen Wohneinheiten orientiert sich nach Süden

oder Westen. Auch in diesem Fall gehen wir von einer Baukörpertiefe von insgesamt 12m aus, dies ermöglicht bei einer Ost-West-Ausrichtung alternativ zum Laubengang das Prinzip des Zwei-Spanners. Durch die Auflagerung der Wohnbauten auf dem

zweigeschoßigen Riegel entlang der Straße, besteht die Möglichkeit großzügige Dachflächen als zugeordneten Freiraum zu nutzen. Falls nötig können an dieser Stelle zusätzliche Lärmschutzelemente zur Straße angebracht werden.

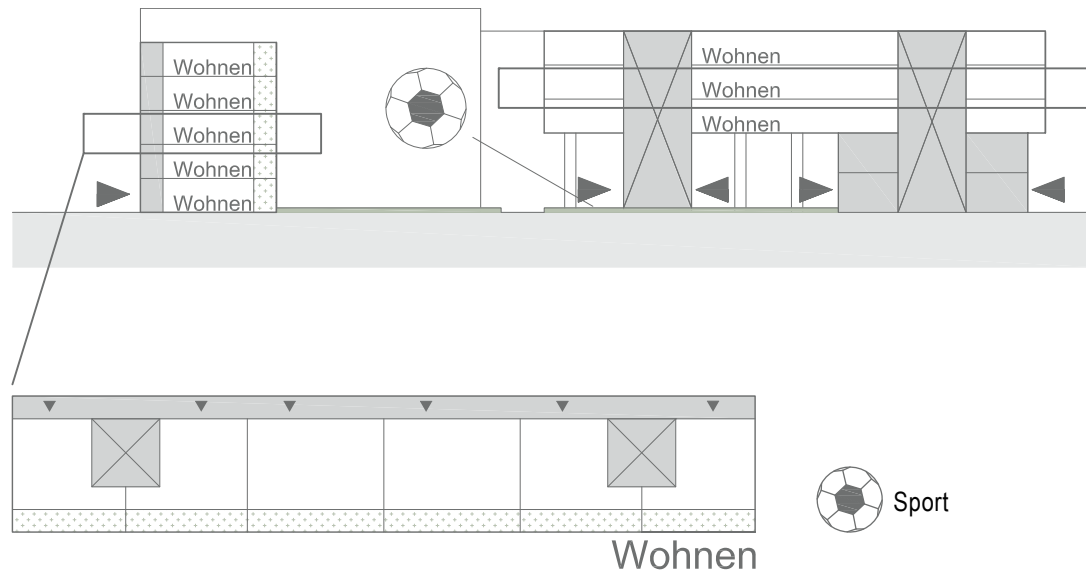


Abb.203: Funktionsschnitte und Grundrisse 1:1000

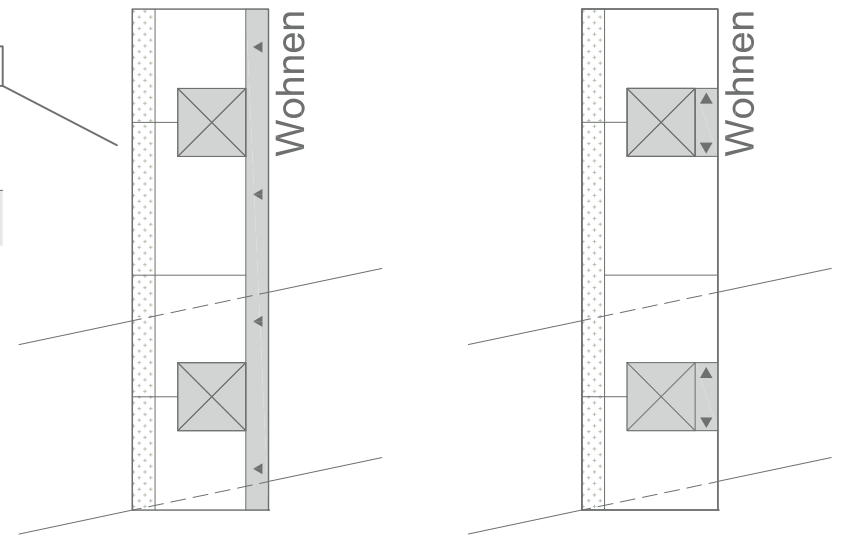


Abb.204: Variante Funktionsgrundriss

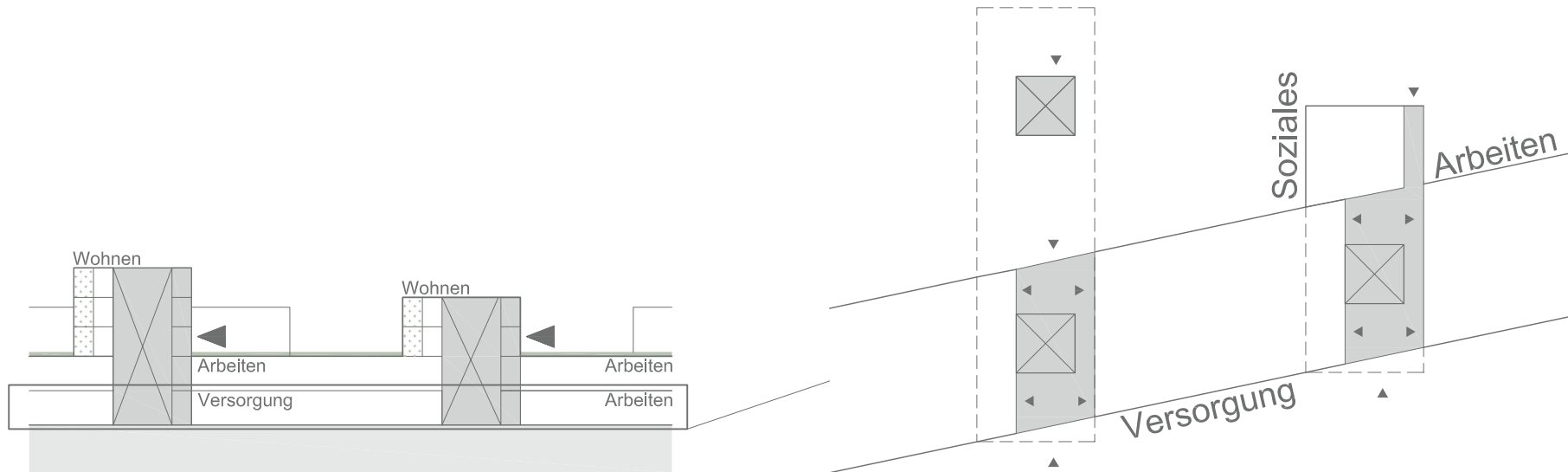
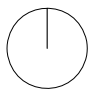


Abb.205: Funktionsschnitte und Grundrisse 1:1000



Verweise

⁶⁸ Vgl. Hamm/Mende 2008, 14, 21, 24.

⁶⁹ Vgl. Arhitektura Krušec 2011, 68.

Vgl. Prokosch 2004, 160.

Vgl. Hamm/Mende 2008, 15-16, 32-35, 37.

Abb.166: Eigentum der Verfasser

Abb.167: Eigentum der Verfasser

Abb.168: Eigentum der Verfasser

Abb.169: Eigentum der Verfasser

Abb.170: Eigentum der Verfasser

Abb.171: Eigentum der Verfasser

Abb.172: Eigentum der Verfasser

Abb.173: Eigentum der Verfasser

Abb.174: <http://www.raumlabor.net/?p=5563>, 06.01.2013

Abb.175: Eigentum der Verfasser

Abb.176: Eigentum der Verfasser

Abb.177: Eigentum der Verfasser

Abb.178: Eigentum der Verfasser

Abb.179: Eigentum der Verfasser

Abb.180: Eigentum der Verfasser

Abb.181: Eigentum der Verfasser

Abb.182: Eigentum der Verfasser

Abb.183: Eigentum der Verfasser

Abb.184: Eigentum der Verfasser

Abb.185: Eigentum der Verfasser

Abb.186: Eigentum der Verfasser

Abb.187: Eigentum der Verfasser

Abb.188: Eigentum der Verfasser

Abb.189: Eigentum der Verfasser

Abb.190: Eigentum der Verfasser

Abb.191: Eigentum der Verfasser

Abb.192: Eigentum der Verfasser

Abb.193: Eigentum der Verfasser

Abb.194: Eigentum der Verfasser

Abb.195: Eigentum der Verfasser

Abb.196: Eigentum der Verfasser

Abb.197: Eigentum der Verfasser

Abb.198: Eigentum der Verfasser

Abb.199: Eigentum der Verfasser

Abb.200: Eigentum der Verfasser

Abb.201: Eigentum der Verfasser

Abb.202: Eigentum der Verfasser

Abb.203: Eigentum der Verfasser

Abb.204: Eigentum der Verfasser

Abb.205: Eigentum der Verfasser

4.5 FAZIT

Vorgehensweise und Erkenntnisse

Der Planungsprozess kann im Allgemeinen als das Eingreifen in die räumliche und funktionale Organisation unseres Lebensraums gesehen werden. Er bedingt ein Umformen bzw. Neugestalten unseres Umfelds.

Hinsichtlich des städtebaulichen Planens geht es nicht um die Gestaltung einzelner Objekte, sondern um die Strukturierung größerer Areale. Wesentlich ist dabei die Schaffung definierter öffentlicher Freiräume und deren Verknüpfung und das Festlegen technischer und sozialer infrastruktureller Systeme. Es soll eine Grundlage im größeren Maßstab geschaffen werden, auf welcher einzelne, unterschiedliche Teilplanungen fußen.⁷⁰

Die Vielzahl unterschiedlicher Teilaspekte, wie Verkehrsplanung, Freiraumgestaltung, funktionale, strukturelle und soziale Überlegungen in Kombination mit der Größe des Planungsgebiets sind wesentliche Charakteristika des städtebaulichen Entwerfens. Außerdem beeinflussen in der Praxis politische und ökonomische Faktoren eine städtebauliche Planung maßgeblich. Hierbei ist jedoch anzumerken, dass wir bei unserer Konzeptfindung im Rahmen dieser Diplomarbeit nicht aus dem Blickwinkel eines potenziellen Investors agieren.⁷¹

Ein wesentlicher und spannender Aspekt unserer Arbeit war der Umgang mit denkmalgeschütztem Bestand. Von unserer Seite wurden die Vorgaben des bayrischen Landesamts für Denkmalpflege vollständig eingehalten. Hierbei ist anzumerken, dass diese Entscheidung sich nicht rein auf die eher konservative Grundlage der Behörde stützt, sondern für uns in manchen Punkten der ideelle Wert einer Struktur im Vordergrund stand. Natürlich ist uns bewusst, dass der vorgeschlagene Umgang mit dem Bestand ein hohes Maß an Kosten verursacht, jedoch bewegt sich dies in unseren Augen im Handlungsspielraum, den eine Diplomarbeit zulässt.

Um uns eine Grundlage für das städtebauliche Konzept zu erarbeiten, war ein erster Schritt, uns an die Stadt Regensburg analytisch anzunähern. Wichtig war uns, die oben erwähnten Aspekte nicht nur für das „Schlachthofareal“ zu erarbeiten, sondern ein prinzipielles Verständnis für die Gesamtstadt und die nähere Umgebung des Standorts zu erarbeiten bzw. Zusammenhänge zu begreifen.

Aus den gewonnenen Erkenntnissen konnten wir erste Entwurfsprinzipien ableiten, die Bestandteil der

anfänglichen strukturellen Überlegungen waren. Diese flächenhafte Gliederung einzelner Funktionsbereiche führte uns im nächsten Schritt zu verschiedenen Bebauungsstudien, welche außerdem auf dem vorangegangenen Verkehrs- bzw. Freiraumkonzept gründeten. Hier setzten wir uns erstmalig mit der genaueren Positionierung, Dimensionierung und möglichen Inhalten der Baukörper auseinander. Im letzten Schritt führten wir eine detailliertere Ausformulierung der einzelnen Bereiche durch.

Zwischen den einzelnen Phasen der Planungen stellten wir immer wieder die Anforderung an uns selbst, Ergebnisse zu bewerten und kritisch von mehreren Seiten zu beleuchten, um darauf aufbauend Ziele für das weitere Vorgehen zu definieren.

Da im gestalterischen Prozess dieses kritische Hinterfragen aber immanent ist, wurden festgelegte Erkenntnisse teilweise wieder verworfen und neu formuliert. Andere, wie z.B. die früh festgelegte Anforderung, das städtische Grünnetz zu vervollständigen oder das Denkmal „Schlachthof“ zu resozialisieren, hielten sämtlichen Überprüfungen in allen Phasen der Planung stand und wurden in das Endkonzept eingearbeitet.

Für uns war eine prozesshafte Planung vom größeren Zusammenhang hin zum detaillierteren Konzept wichtig. Dieses Vorgehen kann allerdings nicht als linear angesehen werden, da die einzelnen Phasen in Wechselwirkung zueinander stehen. Dies führte dazu, dass bereits getroffene Festlegungen in einem späteren Schritt adaptiert werden mussten, wir also die Handlungsabfolge umkehrten und somit das Detail rückwirkend den großen Zusammenhang beeinflusste. Ein Beispiel dafür ist die Gestaltung des östlichen Wohngebiets. Ursprünglich sollte aufgrund struktureller Überlegungen eine formal ähnliche Ausgestaltung wie im westlichen Wohnbereich erfolgen. Nach genauerer Beschäftigung mit dem Teilbereich und daraus gewonnenen Erkenntnissen entschieden wir uns für eine konträre formale Konzeption. Indem dadurch Wohnquartiere unterschiedlicher Qualitäten entstanden, profitierte der Gesamtentwurf.⁷²

Verweise

⁷⁰ Vgl. Institut für Städtebau, Raumorganisation und Planen 2006, 1.

Vgl. Institut für Städtebau, Städtebau. Skriptum zur Vorlesung 2006, 21.

Vgl. Frick 2006, 169-170, 173.

⁷¹ Vgl. Doytchinov 2012, 5.

⁷² Vgl. Institut für Städtebau, Städtebau. Materialien zur Vorlesung 2006, 6.

Danksagung

Großen Dank möchten wir unseren Familien und Freunden, insbesondere unseren Eltern, für die langjährige Hilfe und vielfältige Unterstützung aussprechen.

Außerdem bedanken wir uns bei Herrn ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Grigor Doytchinov für das Weitergeben seines Wissens und die sorgfältige und konstruktive Betreuung unserer Arbeit.

5 QUELLEN

- 5.1 Bibliografie
- 5.2 Abbildungsverzeichnis

5.1 BIBLIOGRAFIE

Verwendete Quellen im Überblick

- Architektura Krušec (Hg.): Der Markt ist die Stadt, in: *architektur.aktuell* (2011), H. 1-2, 68-71
- Doytchinov, Grigor: Stadtentwicklung. Skriptum zur Vorlesung, Graz 2012
- Faust, Wolfdieter/Longerich, Thomas: Schlachthäuser. Zur Entstehung kommunaler Vieh- und Schlachthöfe in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (= Grundrisse – Schriften zur Architektur – und Stadtbaugeschichte Bd. 7), Weimar-Rostock 2007
- Freitag, Matthias: Kleine Regensburger Stadtgeschichte, Regensburg 32007
- Frick, Dieter: Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt, Berlin 2006
- Gerber, Tobias/Selbach, Arthur F.: Portfolio, in: *Merian* (2009), H. 9, 10-21
- Hamm, Manfred/Mende, Michael: Markthallen, Berlin 2008
- Hendriks, Mark: Leisurescapes, in: *archithese* (2008), H. 2, 50-63
- Hubeli, Ernst: Stadt-Kultur versus Kultur-Stadt?, in: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau (Hg.): *Schlüsseltexte zum Städtebau*, Graz 2006, 195-203
- Institut für Städtebau, Technische Universität Graz, (Hg.): *Raumorganisation und Planen. Skriptum zur Vorlesung*, Graz 2006
- Institut für Städtebau, Technische Universität Graz, (Hg.): *Städtebau. Materialien zur Vorlesung*, Graz 2006
- Institut für Städtebau, Technische Universität Graz, (Hg.): *Städtebau. Skriptum zur Vorlesung*, Graz 2006
- Just, Renate: 2000 Jahre in zwei Stunden, in: *Merian* (2009), H. 9, 42-53
- Koll-Schretzenmayr, Martina: Strategien zur Umnutzung von Industrie- und Gewerbebrachen, Zürich, 2000
- Müller, Heidi/Schmitt, Gisela/Selle, Klaus: Stadtentwicklung rückwärts... Alte Probleme – Neue Herausforderungen, in: Müller, Heidi/Schmitt, Gisela/Selle, Klaus (Hg.): *Stadtentwicklung rückwärts! Brachen als Chance?. Aufgaben, Strategien, Projekte. Eine Textsammlung für Praxis und Studium*, Aachen-Dortmund-Hannover 2003, 12-18
- Oswald, Jürgen: Die Stadt im Schmelztiegel, in: Oswald, Franz/ Schüller, Nicola (Hg.): *Neue Urbanität – das Verschmelzen von Stadt und Landschaft*, Zürich 2003, S32-37
- Prinz, Dieter: *Städtebau*, Bd. 2, Stuttgart 31988
- Prokosch, Thilo: Von der Markthalle zur Shopping-Mall – eine Typologie der Ladenarchitektur, in: *Konzept Detail* (2004), H. 3, 160
- Saurma, Charlotte: Glanz um Gloria, in: *Merian* (2009), H. 9, 28-33

Sedlmeier, Anton/Vossen, Joachim (Hg.): Stadatlas Regensburg, Regensburg 2006

Sedlmeier, Anton/Stadt Regensburg (Hg.): Regensburg im Fokus. 70 Jahre Stadtentwicklung aus der Vogelperspektive, Regensburg 2010

Snozzi, Luigi: Monte Carasso. Die Wiedererfindung des Ortes., in: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau (Hg.): Schlüsseltexte zum Städtebau, Graz 2006, 171-172

Stadt Regensburg (Hg.): Regensburg-Plan 2005. Leitziele zur Stadtentwicklung, Bd. 11, Regensburg 2005

Wiegandt, Claus-Christian: Erfolgsbedingungen und Hemmnisse bei der Wiedernutzung von Gewerbebrachen – Erfahrungen aus dem Experimentellen Wohnungs- und Städtebau, in: Müller, Heidi/Schmitt, Gisela/Selle, Klaus (Hg.): Stadtentwicklung rückwärts! Brachen als Chance?. Aufgaben, Strategien, Projekte. Eine Textsammlung für Praxis und Studium, Aachen-Dortmund-Hannover 2003, 92-101

Zlonicky, Peter: Nachhaltige Entwicklung Städtebaulicher Brachflächen, in: Müller, Heidi/Schmitt, Gisela/Selle, Klaus (Hg.): Stadtentwicklung rückwärts! Brachen als Chance?. Aufgaben, Strategien, Projekte. Eine Textsammlung für Praxis und Studium, Aachen-Dortmund-Hannover 2003, 73-76

Internet

http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 11.10.2012

http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 12.10.2012

http://www.regensburg.de/tourismus/de/regensburg_erleben/ueber_regensburg/regensburg___/1365, 12.10.2012

http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php, 15.10.2012

http://astronomy.meta.org/monatlich/0503_monatsthema.html, 15.10.2012

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Karte_und_H%C3%B6henprofil_Ludwig_Kanal.jpg&filetimestamp=20050717164118, 15.10.2012

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Flag_of_UNESCO.svg&filetimestamp=20100814210749, 15.10.2012

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Wappen_Regensburg.svg&filetimestamp=20070306224740, 20.12.2012

<http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Uni-regensburg2.jpg&filetimestamp=20090425161404>, 21.12.2012

<http://www.schneekugelhaus.de/Historie/Schneekugel/Souvenir-Schneekugel-Regensburg.html>, 21.12.2012

<http://www.astoc.de/index.php?lan=&s=2&t=4&id=156&p=p>
, 21.12.2012

Stadtplanungsamt:
- Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009
- Bilder

<http://www.wochenblatt.de/nachrichten/regensburg/regionales/Handwerkskammer-fordert-umfassendes-Verkehrskonzept-fuer-Ballungsraum-Regensburg;art1172,89517>, 22.12.2012

<http://stadtplan2.regensburg.de/tabs.php?tab=vogelperspektive>, 22.12.2012

<http://www.raumlabor.net/?p=5563>, 06.01.2013

Ämter Regensburg

Amt für Archiv und Denkmalpflege:
- Schriftverkehr
- Statische Gutachten und Bilder: Dipl. Ing. Hofmann
Peter, Büro für Statik und Ingenieurbau

5.2 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb.01: Eigentum der Verfasser
 Abb.02: Eigentum der Verfasser
 Abb.03: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Wappen_Regensburg.svg&filetimestamp=20070306224740, 20.12.2012
 Abb.04: Sedlmeier/Vossen 2006, 144
 Abb.05: Sedlmeier/Vossen 2006, 118
 Abb.06: Gerber/Selbach 2009, 15
 Abb.07: Sedlmeier 2010, 51
 Abb.08: Sedlmeier/Vossen 2006, 66
 Abb.09: Sedlmeier/Vossen 2006, 66
 Abb.10: Gerber/Selbach 2009, 18
 Abb.11: Saurma 2009, 29
 Abb.12: Gerber/Selbach 2009, 21
 Abb.13: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Uni-regensburg2.jpg&filetimestamp=20090425161404>, 21.12.2012
 Abb.14: Sedlmeier/Vossen 2006, 106
 Abb.15: Sedlmeier/Vossen 2006, 98
 Abb.16: Sedlmeier/Vossen 2006, 74
 Abb.17: <http://www.schneekugelhaus.de/Historie/Schneekugel/Souvenir-Schneekugel-Regensburg.html>, 21.12.2012
 Abb.18: Sedlmeier/Vossen 2006, 158
 Abb.19: <http://www.wochenblatt.de/nachrichten/regensburg/regionales/Handwerkskammer-fordert-umfassendes-Verkehrskonzept-fuer-Ballungsraum-Regensburg;art1172,89517>, 22.12.2012
 Abb.20: Eigentum der Verfasser
 Abb.21: Eigentum der Verfasser
 Abb.22: Eigentum der Verfasser
 Abb.23: Eigentum der Verfasser
 Abb.24: Eigentum der Verfasser
 Abb.25: Eigentum der Verfasser
 Abb.26: Sedlmeier/Vossen 2006, 27
 Abb.27: Just 2009, 48
 Abb.28: http://astronomy.meta.org/monatlich/0503_monatsthema.html
 Abb.29: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Karte_und_H%C3%B6henprofil_Ludwig_Kanal.jpg&filetimestamp=20050717164118, 15.10.2012
 Abb.30: Schriftverkehr
 Abb.31: Freitag ³2007, 145
 Abb.32: Ebda., 150
 Abb.33: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Flag_of_UNESCO.svg&filetimestamp=20100814210749, 15.10.2012
 Abb.34: Eigentum der Verfasser
 Abb.35: Stadt Regensburg 2005, 25
 Abb.36: Eigentum der Verfasser
 Abb.37: Sedlmeier 2010, 51
 Abb.38: Eigentum der Verfasser
 Abb.39: <http://stadtplan2.regensburg.de/tabs.php?tab=vogelperspektive>, 22.12.2012
 Abb.40: Eigentum der Verfasser
 Abb.41: Sedlmeier 2010, 259
 Abb.42: Eigentum der Verfasser
 Abb.43: Sedlmeier 2010, S. 263
 Abb.44: Eigentum der Verfasser
 Abb.45: Sedlmeier 2010, 163
 Abb.46: Eigentum der Verfasser
 Abb.47: Sedlmeier 2010, 261
 Abb.48: Eigentum der Verfasser
 Abb.49: Sedlmeier 2010, 223
 Abb.50: Eigentum der Verfasser
 Abb.51: Sedlmeier 2010, 245
 Abb.52: Eigentum der Verfasser
 Abb.53: Sedlmeier 2010, 221
 Abb.54: Eigentum der Verfasser
 Abb.55: Sedlmeier 2010, 36
 Abb.56: Eigentum der Verfasser
 Abb.57: Eigentum der Verfasser

- Abb.58: Vgl. Stadt Regensburg 2005, 9
Abb.59: Eigentum der Verfasser
Abb.60: Eigentum der Verfasser
Abb.61: Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 11
Abb.62: Eigentum der Verfasser
Abb.63: Sedlmeier 2010, 204
Abb.64: Sedlmeier 2010, 205
Abb.65: Eigentum der Verfasser
Abb.66: Eigentum der Verfasser
Abb.67: Eigentum der Verfasser
Abb.68: Eigentum der Verfasser
Abb.69: Eigentum der Verfasser
Abb.70: Eigentum der Verfasser
Abb.71: Eigentum der Verfasser
Abb.72: Eigentum der Verfasser
Abb.73: Eigentum der Verfasser
Abb.74: Eigentum der Verfasser
Abb.75: Eigentum der Verfasser
Abb.76: Eigentum der Verfasser
Abb.77: Eigentum der Verfasser
Abb.78: Eigentum der Verfasser
Abb.79: Eigentum der Verfasser
Abb.80: Eigentum der Verfasser
Abb.81: Eigentum der Verfasser
Abb.82: Eigentum der Verfasser
Abb.83: Eigentum der Verfasser
Abb.84: Eigentum der Verfasser
Abb.85: Eigentum der Verfasser
Abb.86: Eigentum der Verfasser
Abb.87: Eigentum der Verfasser
Abb.88: Sedlmeier/Vossen 2006, 88
Abb.89: Sedlmeier 2010, 55
Abb.90: Sedlmeier/Vossen 2006, 98
Abb.91: Sedlmeier 2010, 257
Abb.92: Sedlmeier/Vossen 2006, 118
Abb.93: Sedlmeier 2010, 209
Abb.94: Eigentum der Verfasser
Abb.95: Eigentum der Verfasser
Abb.96: Eigentum der Verfasser
Abb.97: Eigentum der Verfasser
Abb.98: Eigentum der Verfasser
Abb.99: Eigentum der Verfasser
Abb.100: Eigentum der Verfasser
Abb.101: Eigentum der Verfasser
Abb.102: Eigentum der Verfasser
Abb.103: Eigentum der Verfasser
Abb.104: Eigentum der Verfasser
Abb.105: Eigentum der Verfasser
Abb.106: Eigentum der Verfasser
Abb.107: Eigentum der Verfasser
Abb.108: Vgl. Faust/Longerich 2007, 86
Abb.109: Ebda., 95
Abb.110: Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009, 10
Abb.111: Statisches Gutachten
Abb.112: Ebda.
Abb.113: Eigentum der Verfasser
Abb.114: Eigentum der Verfasser
Abb.115: Statisches Gutachten
Abb.116: Ebda.
Abb.117: Ebda.
Abb.118: Ebda.
Abb.119: Ebda.
Abb.120: Ebda.
Abb.121: Ebda.
Abb.122: Eigentum der Verfasser
Abb.123: Eigentum der Verfasser
Abb.124: Sedlmeier 2010, 205
Abb.125: Grundlagenermittlung Schlachthofareal 2009

Abb.126: <http://www.astoc.de/index.php?lan=&s=2&t=4&id=156&p=p>, 21.12.2012

Abb.127: Eigentum der Verfasser

Abb.128: Eigentum der Verfasser

Abb.129: Eigentum der Verfasser

Abb.130: Eigentum der Verfasser

Abb.131: Eigentum der Verfasser

Abb.132: Eigentum der Verfasser

Abb.133: Eigentum der Verfasser

Abb.134: Eigentum der Verfasser

Abb.135: Eigentum der Verfasser

Abb.136: Eigentum der Verfasser

Abb.137: Eigentum der Verfasser

Abb.138: Eigentum der Verfasser

Abb.139: Eigentum der Verfasser

Abb.140: Eigentum der Verfasser

Abb.141: Eigentum der Verfasser

Abb.142: Eigentum der Verfasser

Abb.143: Eigentum der Verfasser

Abb.144: Eigentum der Verfasser

Abb.145: Eigentum der Verfasser

Abb.146: Eigentum der Verfasser

Abb.147: Eigentum der Verfasser

Abb.148: Eigentum der Verfasser

Abb.149: Eigentum der Verfasser

Abb.150: Eigentum der Verfasser

Abb.151: Eigentum der Verfasser

Abb.152: Eigentum der Verfasser

Abb.153: Eigentum der Verfasser

Abb.154: Eigentum der Verfasser

Abb.155: Eigentum der Verfasser

Abb.156: Eigentum der Verfasser

Abb.157: Eigentum der Verfasser

Abb.158: Eigentum der Verfasser

Abb.159: Eigentum der Verfasser

Abb.160: Eigentum der Verfasser

Abb.161: Eigentum der Verfasser

Abb.162: Eigentum der Verfasser

Abb.163: Eigentum der Verfasser

Abb.164: Eigentum der Verfasser

Abb.165: Eigentum der Verfasser

Abb.166: Eigentum der Verfasser

Abb.167: Eigentum der Verfasser

Abb.168: Eigentum der Verfasser

Abb.169: Eigentum der Verfasser

Abb.170: Eigentum der Verfasser

Abb.171: Eigentum der Verfasser

Abb.172: Eigentum der Verfasser

Abb.173: Eigentum der Verfasser

Abb.174: <http://www.raumlabor.net/?p=5563>, 06.01.2013

Abb.175: Eigentum der Verfasser

Abb.176: Eigentum der Verfasser

Abb.177: Eigentum der Verfasser

Abb.178: Eigentum der Verfasser

Abb.179: Eigentum der Verfasser

Abb.180: Eigentum der Verfasser

Abb.181: Eigentum der Verfasser

Abb.182: Eigentum der Verfasser

Abb.183: Eigentum der Verfasser

Abb.184: Eigentum der Verfasser

Abb.185: Eigentum der Verfasser

Abb.186: Eigentum der Verfasser

Abb.187: Eigentum der Verfasser

Abb.188: Eigentum der Verfasser

Abb.189: Eigentum der Verfasser

Abb.190: Eigentum der Verfasser

Abb.191: Eigentum der Verfasser

Abb.192: Eigentum der Verfasser

Abb.193: Eigentum der Verfasser

Abb.194: Eigentum der Verfasser
Abb.195: Eigentum der Verfasser
Abb.196: Eigentum der Verfasser
Abb.197: Eigentum der Verfasser
Abb.198: Eigentum der Verfasser
Abb.199: Eigentum der Verfasser
Abb.200: Eigentum der Verfasser
Abb.201: Eigentum der Verfasser
Abb.202: Eigentum der Verfasser
Abb.203: Eigentum der Verfasser
Abb.204: Eigentum der Verfasser
Abb.205: Eigentum der Verfasser

