

REGENSBURG
EINE GEOGRAPHISCHE BUSEXKURSION
Mit 11 Abbildungen und 5 Tabellen

von

JÜRGEN KLASEN, REGENSBURG*

INHALT

	Seite
1 Exkursionsroute	5
2 Vorbemerkungen	6
3 Der Stadtkern zwischen Bahnhofstraße und Donau	6
4 Außenbereiche	14
4.1 Königswiesen	14
4.2 Dechbetten und Prüfening	15
4.3 Das Industriegebiet des „inneren Westens“ und der „Donaupark“	17
4.4 Über die Pfaffensteiner Brücke zum Rhein-Main-Donau-Kanal nach Steinweg	21
4.5 Das Donau-Einkaufs-Zentrum	23
4.6 Über die Nibelungenbrücke zum Hafen	27
4.7 Die Zuckerfabrik und die Fahrt zur Universitätsstraße	31
4.8 Der Universitätsbereich	32

1. EXKURSIONSRUTE

Hauptbahnhof – Bahnhofstraße (Parkgelegenheit für Autobusse) – Margaretenstraße – Kumpfmühler Straße (stadteinwärts) – Bismarckplatz – Gesandtenstraße – Neupfarrplatz – Residenzstraße – Krauterermarkt – Goliathstraße – Haidplatz – Ludwigstraße – Arnulfplatz – Weißbergergraben – Am Weinmarkt – Keplerstraße – Fischmarkt – Thundorfer Straße – St.-Georgenplatz – Dr.-Martin-Luther-Straße – Ernst-Reuter-Platz – Albertstraße – Margaretenstraße – Kumpfmühler Straße (stadtauswärts) – Kirchmeierstraße – Klenzestraße – Friedrich-Ebert-Straße – Kirchmeierstraße – An der Brunnstube – Prüfeninger Schloßstraße – Roter-Brach-Weg – Killermannstraße – Rennweg – Prüfeninger Straße – Lilienthalstraße – Udetstraße – Dornierstraße – Hermann-Köhl-Straße – Wernerwerkstraße – Messerschmittstraße – Weinweg – Boessenstraße – Dornierstraße – Hochweg – Seiffertstraße – Wendlerstraße – Obermaierstraße – Autobahn über die Donau bis Pfaffenstein – Frankenstraße – Drehergasse – Dultplatz – Steinweg – Frankenstraße – Walhalla-Allee – Nordgaustraße – Nibelungenbrücke – Schmetzerstraße – Prinz-Ludwig-Straße – Hafengebiet – Straubinger Straße – Greflinger Straße – Weißenburgstraße – Hermann-Geib-Straße – Furtmayrstraße – Friedenstraße – Universitätsstraße

*) Dr. Jürgen Klase

Geographisches Institut der Universität, Postfach 397, 8400 Regensburg

2. VORBEMERKUNGEN

Eine Stadt wie Regensburg vom Autobus aus erkunden zu wollen, scheint auf den ersten Blick weder sinnvoll noch überhaupt möglich zu sein. Trotzdem wird eine solche Fahrtroute hier publiziert, und zwar als Ergänzung zu einer Fußexkursion durch den Stadtkern, für die der Verfasser des vorliegenden Beitrags einen Vorschlag an anderer Stelle veröffentlicht hat(1). Kommt die Benutzung eines Autobusses für die dort beschriebene Strecke sowohl wegen des außerordentlichen Reichtums an dicht beieinander liegenden Objekten als auch wegen der Enge der Straßen und Gassen, häufig außerdem im Hinblick auf deren Zugehörigkeit zur Fußgängerzone nicht in Frage, so ist das auf dem nun erläuterten Weg anders.

Zu Beginn schneidet die Route (Abb. 1) mehrfach den Stadtkern, so daß dieser Teil mehr als thematische, weniger als räumliche Ergänzung der Fußexkursion verstanden werden sollte. Die beiden Arbeiten müssen also, zumal im jetzigen Beitrag auch auf Wiederholungen weitgehend verzichtet wird, gemeinsam herangezogen werden. Dies ist schließlich um so mehr erforderlich, als bezüglich eines einführenden Überblicks über das Werden der Stadt und den derzeitigen Entwicklungsstand ebenfalls auf den genannten Aufsatz zu verweisen ist. Bemerkungen allgemeinerer Natur, die über das jeweils zu erläuternde Einzelobjekt hinausgehen, sind aber gelegentlich eingeflochten. Das gilt besonders im zweiten Abschnitt der Exkursion, der sich mit einem Teil der äußeren Stadtbereiche beschäftigt und für dessen Durchführung ein Kraftfahrzeug notwendige Voraussetzung ist.

Wie der Aufsatz selbst, so ist auch das Literaturverzeichnis als Ergänzung der Zusammenstellung in dem früheren Beitrag des Autors zu sehen. Ein zweites Mal sind Arbeiten nur dann aufgeführt, wenn sie zitiert wurden.

3. DER STADTKERN ZWISCHEN BAHNHOFSTRASSE UND DONAU

Die Exkursion startet am *Hauptbahnhof*, am Südrand des Stadtkerns. Hier beginnt und endet auch die Fußexkursion (KLASEN, 1978), und Busse können im westlichen Teil der Bahnhofstraße parken.

Der Anschluß der Stadt an das Eisenbahnnetz erfolgte im Jahre 1859, als die sogenannte Ostbahn, die Strecke Nürnberg – München, ihren Betrieb eröffnete. Heute liegt Regensburg an fünf Hauptstrecken (München, Nürnberg, Hof, Passau, Ingolstadt). Die Strecken München – Hof und Passau – Nürnberg sind zweigleisig, die Hauptbahn nach Ingolstadt ist eingleisig. Das gleiche gilt für die Strecken nach Falkenstein im Vorderen Bayerischen Wald, nach Saal und Kelheim, für die Nebenbahn zum Hafengelände und die Güterzugstrecke über Sinzing nach Alling.

Werktäglich beginnen, enden oder halten im Regensburger Hauptbahnhof rund 190 Reisezüge(2), und im gleichen Zeitraum ist er Start-, Ziel- oder Durchgangspunkt für etwa 170 Güterzüge. An den Schaltern werden monatlich ca. 55 000, in den Zügen ca. 11 000 Fahrkarten verkauft. Im Tagesdurchschnitt zählt man rund 12 000 Fahrgäste. Als Betriebsdienststelle sind dem Hbf. etwa 700 Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn zugeordnet.

Das Bahngelände, das den Stadtkern nach Süden begrenzt, ist außerordentlich breit (12 Haupt-, 2 Stumpf- und 4 Zwischengleise); es stellt eine Grenze dar, die eine Ausdehnung der City in diese Richtung unmöglich macht. Als der „Kulturkreis im Bundesverband der Deutschen Industrie“ in den Jahren 1963 bis 1967 eine umfassende Studie über die Entwick-

lungsperspektiven der Stadt erarbeitete, wurden deshalb detaillierte Vorschläge gemacht, für die Zukunft eine Überbauung der Bahnanlagen ins Auge zu fassen(3). Aus finanziellen Gründen ist es jedoch unrealistisch, eine Realisierung dieser Planvorstellungen zu erwarten, und sie sind auch nicht weiter verfolgt worden.

Der Bahnhofsvorplatz und der nach Westen anschließende Teil der *Bahnhofstraße* dienen derzeit noch als provisorischer Busbahnhof. Hier enden bzw. beginnen täglich über 400 Busfahrten(4). Auf der nördlichen Straßenseite steht das Gebäude der Bundesbahndirektion. Es ist im Augenblick ungenutzt, da die Direktion vor einigen Jahren aufgelöst wurde. 1977 wurde es an den Freistaat Bayern verkauft und soll nach Umbau- und Sanierungsmaßnahmen die Bezirksfinanzdirektion und das Finanzbauamt mit zusammen rund 300 Bediensteten aufnehmen.

Bei der Einmündung der Bahnhof- in die *Margaretenstraße* beginnt südlich derselben (bis zum Bahngelände) ein Gewerbegebiet, meist durch Baustoff- und andere Großhandelsfirmen genutzt. Es findet eine Fortsetzung in einem Streifen ähnlicher Breite auch westlich der Kumpfmühler Straße. In dem Eckgrundstück Margaretenstr. 4/Kumpfmühler Str. 11 hat die „Mittelbayerische Druckerei- und Verlags-GmbH“ ihren Sitz. Sie beschäftigt (Stand: 1975) 432 Mitarbeiter, davon 325 Männer. Seit vor knapp zehn Jahren der „Tagesanzeiger“ sein Erscheinen einstellte, ist die „Mittelbayerische Zeitung“ in Regensburg als Tageszeitung konkurrenzlos. Sie hat eine verkaufte Auflage von 102 400(5) und ein Verbreitungsgebiet, das neben der Stadt die Landkreise Regensburg, Schwandorf, Kelheim, Cham und Neumarkt umfaßt und in denen ihr Marktanteil 85, 63, 67, 60 bzw. 78 Prozent erreicht. Konkurrenten sind hier (Auflagen jeweils in Klammern) der Weidener „Neue Tag“ (67 100), das „Straubinger Tagblatt“ (105 500), der Ingolstädter „Donau-Kurier“ (63 500) und – im Raum Neumarkt – die „Nürnberger Nachrichten“ (328 400). Über Tochtergesellschaften für das Anzeigengeschäft und die Zustellung beschäftigt die „MZ“ in Regensburg weitere 93 Angestellte. Angeschlossen sind ihr auch ein Buchverlag und eine eigene Buchhandlung (Wolf).

Der Straßenzug Albertstraße, Margaretenstraße, Augustenstraße soll bis 1985 zu einer leistungsfähigeren inneren südlichen Tangente ausgebaut werden und dann die Voraussetzung dafür bieten, daß über die bestehende Fußgängerzone hinaus (KLASEN, 1978) weitere Teile der Innenstadt für den Autoverkehr gesperrt werden können. Während die Keplerstraße befahrbar bleiben wird, sollen nach der derzeitigen Konzeption das „Einbahnstraßenpaar“ Goliath-/Ludwigstraße und Gesandtenstraße gesperrt werden, wahrscheinlich nicht nur für den Individual-, sondern auch für den Omnibusverkehr.

Beim Umbiegen nach Norden in die *Kumpfmühler Straße* bemerkt man linksseitig die Gebäude von Amts- und Landgericht sowie der Justizvollzugsanstalt, auf der rechten Seite ein privates Mädchengymnasium, die vom katholischen Orden der Englischen Fräulein getragenen St. Marien-Schule. Sie ist eines von acht Regensburger Gymnasien und hat (Stand 1974/75) einen Auswärtigen-Anteil von 48 Prozent. Dieser liegt damit nahe dem der acht Gymnasien insgesamt (44,7 Prozent).

Auf der westlichen Straßenseite führt die Fahrt nun am Dörnberg-Park vorbei, in dem sich das gleichnamige Palais erhebt. 1804 wurde es errichtet, nur wenig außerhalb der 1779 abgebrochenen mittelalterlichen Stadtmauer. Diese war da verlaufen, wo sich heute der Grünzug an der Wittelsbacherstraße (nordöstlich des Parks) befindet. Im Dörnberg-Palais ist ein Staatliches Forschungsinstitut für angewandte Mineralogie untergebracht; der Park ist der Öffentlichkeit zugänglich.

Auf der Nordseite des *Bismarckplatzes* steht das klassizistische Stadttheater, das sogenannte Neue Haus. Gebaut wurde es 1852. Das Theater ist ein Dreispartentheater (Schauspiel, Operette, Oper) mit Städtischem Orchester, Chor und Ballett. Es ist das einzige in der Oberpfalz. Sein Einzugsgebiet erstreckt sich weit in den Regierungsbezirk und auch nach Niederbayern hinein. Bei den Abonnenten und den Besuchern, die über entsprechende Organisationen aus dem Umland nach Regensburg kommen, liegt der Anteil Auswärtiger bei 25 Prozent(6). Andererseits führt das Theater seine Inszenierungen auch in zahlreichen anderen Städten Ostbayerns auf, so in Cham, Landshut und Straubing. Das Gebäude umfaßt das eigentliche Theater (540 Plätze) und den Neuhaussaal (500 Plätze). In der Spielzeit 1976/77 wurden 150 000 Besucher gezählt, was einer Platzausnutzung von 83 Prozent entsprach.

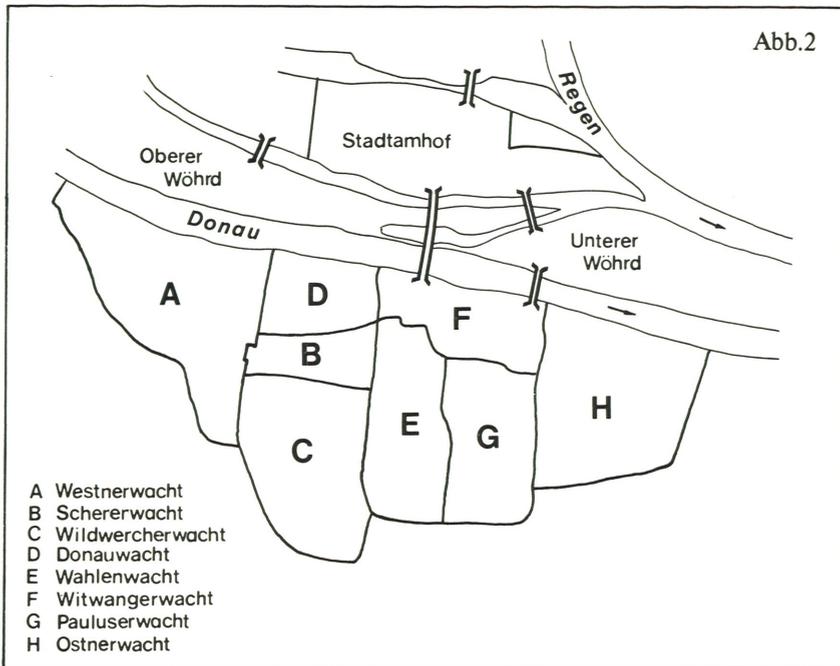
Im rechten Winkel angrenzend wird der Platz auf der Ostseite begrenzt von der Staatsoberkasse (Bismarckplatz 8). Das Gebäude ist eine Vierflügelanlage mit Innenhof und gehörte bis zur Säkularisation dem Kloster Prüfening (s. weiter unten), dem es als städtisches Quartier diente. Die Südseite des Platzes schließlich nimmt (Bismarckplatz 1) das sogenannte Präsidialpalais ein. Während es seine Funktion jetzt als Landespolizeipräsidium hat, entstand es 1805 – wie das Theater im klassizistischen Stil – als Domizil des französischen Gesandten beim Immerwährenden Reichstag.

Bei Ausgrabungen für eine Tiefgarage sind am Bismarckplatz auf einer Fläche von 3 500 m² 1976/77 bedeutende römische und frühmittelalterliche Funde gemacht worden. Schon zur Zeit des ersten Kastells in Kumpfmühl (69 n. Chr.) müssen hier, im Kreuzungsbereich wichtiger Straßen, Gebäude gestanden haben, u.a. eine Taverne. Die zu errichtende Tiefgarage am Westrand des Hauptgeschäftsbereiches der Stadt soll 395 Plätze aufweisen.

Wir fahren nun in die *Gesandtenstraße* im Verlauf des römischen Verbindungsweges zwischen der Porta principalis sinistra an der Bachgasse und der erwähnten Zivilsiedlung am heutigen Theater ein. Ihren Namen trägt die Gesandtenstraße, weil in ihr während des Immerwährenden Reichstags (1663–1806) viele auswärtige Diplomaten logierten. Als einzige westliche Zufahrtmöglichkeit in den Citybereich um den Neupfarrplatz weist die Gesandtenstraße eine sehr hohe Verkehrsdichte auf. Die abgasbedingte Luftverunreinigung dürfte hier für das Stadtgebiet ihren Maximalwert erreichen, zumal die Straße eng ist und beidseitig von relativ hohen Gebäudezeilen eingefäßt ist. Die historisch und kunsthistorisch wichtigsten Gebäude sind die Häuser Nr. 2 und 3 am Ostende der Straße. Das Kappelmayer- oder Scheckenhoferhaus (Nr. 2), benannt nach früheren Besitzern, ist eine mittelalterliche Dreiflügelanlage und enthält einen frühgotischen Patrizierturm aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Das Gebäude ist eines der wenigen Beispiele einer vollständigen privaten Sanierung (1963/64). Das Zanthaus (Nr. 3), so genannt nach einer der wichtigsten mittelalterlichen Patrizierfamilien Regensburgs(7), besteht aus zwei ursprünglich getrennten Gechlechterburgen mit je einem Turm und je einer Hauskapelle. Die Straßenverengung macht die Nahtstelle deutlich. Seit 1812 ist der Komplex im Besitz der Firma Bernard. Als die bayerische Regierung 1811 das Tabakmonopol aufhob, veranlaßte dies auswärtige Fabrikanten, sich in Regensburg mit entsprechenden Manufakturen niederzulassen. Die Gebrüder Bernard, die einer aus Frankreich geflüchteten Hugenottenfamilie entstammen, zogen aus Frankfurt/Main zu. Bis heute wird im Zanthaus Schnupftabak produziert.

Bei der Fahrt durch die gesamte Altstadt innerhalb des mittelalterlichen Mauerrings aus dem frühen 14. Jahrhundert fällt dem Beobachter an den Hausnummernschildern eine doppelte Bezeichnung auf. Neben der modernen Numerierung findet sich eine Kombination von Buchstaben und weiterer Zahl. Dies weist zurück auf die acht sogenannten Wachten, Bezirke,

Die acht mittelalterlichen Stadtwachten Regensburgs (12. Jh. ff)



QUELLE: STROBEL (1974)

in die die Stadt zur Gewährleistung der inneren und äußeren Sicherheit und zu weiteren Verwaltungszwecken eingeteilt war (Abb. 2). Sie sind seit dem 12. Jahrhundert belegt und spiegeln auch das Wachstum der Stadt wider. Westgrenze der Wahlen-(E) und Ostgrenze der Pauluserwacht (F) sind nämlich identisch mit den Grenzen des römischen Kastells. Die Gesandtenstraße war die Grenze zwischen der Schererwacht (B) und der Wildwercherwacht (C). Die letztgenannten Namen erinnern an die Gewerbe der Tuchscherer und Kürschner, die sich bevorzugt am Vitusbach niedergelassen hatten, d.h. an Oberer und Unterer Bachgasse (C/E bzw. B/E). Bis zur Westgrenze von Scherer-, Wildwercher- und Donauwacht reichte die erste Stadterweiterung unter Herzog Arnulf (um 920). Acht Wachten sind erstmals belegt im Jahre 1307 (RITSCHER, 31). Die Numerierung der Bürgerhäuser erfolgte im Jahre 1794, und zwar innerhalb einer Wacht jeweils fortlaufend. Diese Kennzeichnung wurde auch beibehalten, nachdem man um 1900 zusätzlich generell Straßennamen einführte.

Über *Neupfarrplatz* und *Krauterermarkt*, die im Verlauf der Fußexkursion berührt wurden und deshalb wie auch einige folgende Straßen- und Platzabschnitte hier nicht näher zu behandeln sind, biegt man nun ein in die nur in westlicher Richtung zu befahrende *Goliathstraße*. Das sogenannte Goliathhaus, das bis zum Watmarkt reicht und hier auch seine berühmte, durch ein Fresko (um 1573) vom Kampf Davids mit dem Riesen Goliath verzierte Schauseite hat (Am Watmarkt 5), ist neben dem Haus an der Heuport wohl die imposanteste Patrizierburg der Stadt. Die Nordfront des Gebäudes steht auf den Fundamenten der nördlichen römischen Stadtbegrenzung.

Bei der Einmündung des Watmarkts in die Goliathstraße erblickt man links den Baumburger Turm (Watmarkt 4), nach dem Goldenen Turm in der Wahlenstraße mit sieben Geschossen und 28 m Höhe der zweithöchste Geschlechterturm der Stadt. Leider ist er wie sämtliche anderen Regensburger Kirch- und Geschlechtertürme nicht zur Besteigung freigegeben. Die Fassade des frühgotischen Gebäudes aus dem 13. Jahrhundert ist reich gegliedert; die ehemalige Hauskapelle im Erdgeschoß beherbergt heute eine Imbißstube. 1968/69 ist der Turm mit privaten Mitteln und solchen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege restauriert worden. Dabei erhielt er auch einen rötlichen, erdfarbenen Anstrich. Obwohl Farbbefunde auf älteren Putzresten nicht erhalten geblieben waren, hielt man dies wegen der städtebaulichen Bedeutung des Turms und wegen der allgemeinen Erkenntnis, daß Fassaden mittelalterlicher Gebäude Farbanstrich hatten, für gerechtfertigt.

Vorbei am *Rathaus*, über *Haidplatz* und *Ludwigstraße* gelangt man dann mit Blick auf die Rückseite des Theaters zum *Arnulfplatz*. Er markiert zusammen mit dem Bismarckplatz die westliche Grenze des innerstädtischen Hauptgeschäftsviertels, dessen genaue Flächenerstreckung einer ganzen Reihe von Publikationen entnommen werden kann⁽⁸⁾. Nachdem sich der Schwerpunkt dieses Geschäftsviertels und der City insgesamt (vgl. KREUZER, 1972, 36 ff) mehr in den Raum zwischen Neupfarrplatz und Ernst-Reuter-Platz, also in Richtung Hauptbahnhofnähe, verschoben hat und dazu auch die Lokalisierung der Inangriffnahme und die bisherige Ausdehnung der Fußgängerzone noch verstärkend beitrugen, erhofft man sich neue Impulse für das Geschäftsleben des westlichen Stadtkerns um Arnulfplatz und Ludwigstraße von den Parkhäusern, die dort errichtet wurden bzw. werden. Eines, am Arnulfplatz selbst, wurde 1977 fertiggestellt (192 Plätze), zwei andere sind am Bismarckplatz (s. oben) und am Haidplatz projektiert.

Seit langem ist die Entwicklung der westlichen Altstadt, nördlich und nordwestlich des Arnulfplatzes, wenig dynamisch, weder im Wohnungserneuerungsbau noch im tertiären Dienstleistungsbereich. In bezug auf denkmalpflegerische Gesichtspunkte ist der Bereich ebenfalls nicht sehr hoch einzuschätzen. Die Wohnfunktion überwiegt so im Viertel zwischen Weingasse, Donau, Herzogpark, Stahlzwingerweg, Arnulfplatz und Ludwigstraße nach wie vor recht eindeutig gegenüber allen anderen Nutzungen.

Faßt man den gesamten statistischen Stadtbezirk 1 ins Auge (Abb. 3), der in etwa der Fläche der mittelalterlichen Stadt entspricht, so zeigt sich indes ein starker Rückgang der Einwohnerzahl. Betrug sie 1970 noch 19508, so war sie bis zum 30.6.1977 auf 16835 gesunken, d.h. auf 86,6% des Ausgangswertes. Noch etwas stärker war der Rückgang lediglich in Stadtamhof (80,9%), im Osten- (83,9%) und Galgenbergviertel (85,8%). Noch entfallen im Areal innerhalb der geschleiften Mauern des 14. Jahrhunderts auf die Funktion Wohnen etwa 50 Prozent aller Nutzflächen (A. SCHMID). Sehr interessant ist die Besitzverteilung der Grundstücke. Während sich 10% in der Hand des Freistaates befinden, gehören 15% Kirche und Klöstern und 14% dem Hause Thurn und Taxis. 39% entfallen auf andere Privateigentümer und 22% auf die Stadt. Diese erhöht ihren Anteil (über die Stadtbau-Gesellschaft) laufend im Zuge von Sanierungsarbeiten (ebd.; vgl. auch KLASEN, 1978).

Über den Weißgerbergraben, parallel zur ehemaligen Mauer Herzog Arnulfs, gelangen wir zur Donau. Hier etwa befand sich der Hafen der Römer. Über *Weinmarkt*, *Keplerstraße* und *Fischmarkt* nach Osten fahrend, taucht links bald für kurze Augenblicke die Steinerne Brücke (1135–1146) auf. Neben dem Dom gilt sie als Regensburgs wichtigstes Baudenkmal. Von den ehemals drei Befestigungstürmen steht nur noch der stadtsseitige. Beiderseits der Zufahrt (Brückstraße 2/Weiße-Lamm-Gasse 1) sind zwei große Salzstadel erhalten geblieben, neben den Patriziertürmen weitere architektonische Zeugen des mittelalterlichen Handels und Reichtums der Stadt, in deren Kontext ja auch der Brückenbau selbst zu sehen ist.

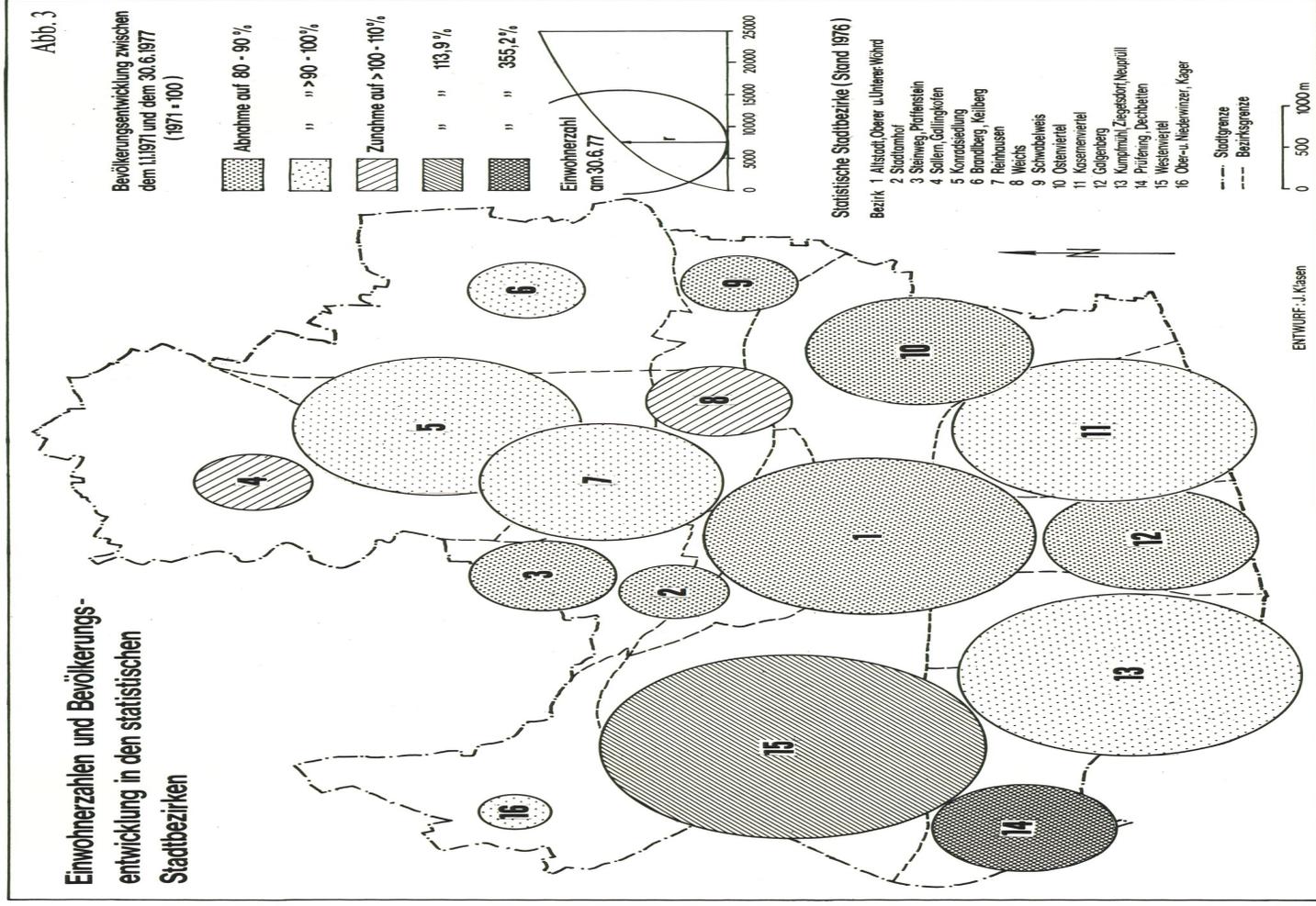




Abb. 4:
Luftbild von Regensburg

Immer wieder fiel es bei der bisherigen Fahrt durch die Stadt auf, daß zahlreiche Straßenabschnitte nach wie vor Pflasterung aufweisen. Selbst bei Erneuerungsarbeiten wird hieran z.T. bewußt festgehalten, obwohl bituminöse Straßendecken in der Herstellung wesentlich billiger sind und auch geringere Schallemission verursachen. Unter den Gesichtspunkten der Denkmalpflege verdient aber eine strukturierte Straßenoberfläche eindeutig den Vorzug, so daß dieser Zielkonflikt jeweils von Fall zu Fall entschieden werden muß. Bei geringerer Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge kann eine Pflasterdecke in aller Regel beibehalten werden(9).

Über die *Thundorfer Straße* führt uns die Fahrtroute nun bis an den *Hunnenplatz*. In Kürze soll hier mit dem Bau einer neuen Donaubrücke, der Bayerwaldbrücke, begonnen werden, Sie wird die Eiserne Brücke ersetzen und über den Unteren Wöhrd an die Kanalbrücke heranzuführen, über die dann eine weitere leistungsfähige Straßenverbindung in die nördlichen Stadtteile möglich sein wird. Die Bayerwaldbrücke, seit über zwei Jahrzehnten in der Planung, war zeitweilig als vier- bis sechsspurige Großbrücke geplant, und am Hunnenplatz wurden deshalb schon vor längerer Zeit zahlreiche Gebäude abgerissen. In Abkehr von der früheren Ideologie der „autogerechten“ Stadt wird die Brücke nun aber lediglich zweispurig gebaut, und auf dem Unteren Wöhrd ist ein weiteres Parkhaus mit 600–700 Stellplätzen geplant, das Fahrzeuge vom Zentrum fernhalten soll.

Durch die bereits vorhandene Straßendurchfahrt unter dem Kolpinghaus und mit gutem Blick auf die rechter Hand (westlich) in großen Quadern erhaltene Römermauer (EICH-HORN) verlassen wir den stromnahen Altstadtbereich nun über die *Dr.-Martin-Luther-Straße*. An den von Osten in sie einmündenden Straßen (Minoritenweg, Von-der-Tann-Str. usw.) konzentrieren sich neben Stadtverwaltung und Polizeidirektion zahlreiche Cityfunktionen (z.B. Arbeitsamt, Finanzamt, Kinderklinik). Dieser Raum kann, insbesondere in seinen südlichen Teilen um Hemauer Straße und Stobäusplatz, als City-Ergänzungsgebiet bzw. Altstadtentlastungsgebiet angesehen werden und soll bei Bedarf in Zukunft verstärkt und gezielt Einrichtungen des Dienstleistungsbereiches aufnehmen. Der Stobäusplatz hat sich mit zahlreichen Neubauten bereits zu einem gewissen Zentrum von Institutionen des Banken- und Versicherungsgewerbes entwickelt. Weiter nördlich, um Gabelsberger-, Reichs- und Richard-Wagner-Straße ist der Baubestand wertvoller, z.T. villenartig. Diese Häuser, teilweise im Jugendstil errichtet, sollen möglichst erhalten bleiben, nehmen aber heute auch bereits mehr und mehr Dienstleistungsfunktionen mit geringerem Flächenbedarf auf. Etwa an der Einmündung der Landshuter Straße fällt bei der Weiterfahrt über die Martin-Luther-Straße rechts das Gebäude der Industrie- und Handelskammer auf (Nr. 12).

Man biegt nun ab in die *Albertstraße*. Parallel zu ihr liegt auf der rechten Seite das Gelände der mittelalterlichen Mauer und späterer Festungsbauwerke. Fürst Anselm aus dem Hause Thurn und Taxis gestaltete das verfallene Terrain 1779 bis 1781 zu einem Wall und zu einer Allee um, die heute im Gegensatz zu dem dahinter befindlichen Schloßpark öffentlich zugänglich ist. Gleich jenseits des Parks ist am Petersweg 1971 in der Nachbarschaft des ersten Regensburger Parkhauses die Bischöfliche Zentralbibliothek mit Zentralarchiv entstanden (ca. 150 000 Bände).

Nun wird, eingebettet in die Parkanlagen, das Fürstliche Schloß sichtbar. Hervorgegangen ist es aus dem Ende 7./Anfang des 8. Jahrhunderts gegründeten Benediktinerkloster St. Emmeram, einem der ältesten Klöster Bayerns und bis zur Säkularisation (1803) reichsunmittelbar. Schon früh hatte es große Bedeutung für die Entwicklung der althochdeutschen Schriftsprache. Von hier stammt z.B. das Stabreimgedicht *Muspilli* (Anf. 9. Jh.), zusammen mit dem *Wessobrunner Gebet* der erste dichterische Versuch christlichen Inhalts in deutscher Sprache. Die ehemaligen Stiftsgebäude aus dem 17. und 18. Jahrhundert sind seit

1812 Schloß der Fürsten von Thurn und Taxis, die durch den ausgedehnten Komplex (mit Ausnahme der Kirchen) vom Staat für die 1808 von Bayern übernommenen Postgerechtheiten beschädigt wurden. Das Schloß ist z. T. zugänglich und sollte (vom Emmeramsplatz her) bei einer der regelmäßigen Führungen zusammen mit dem Kirchen- und Kryptenkomplex besichtigt werden. Berühmt sind neben Kirche, Wolfgangskrypta und Kreuzgang besonders die Fürstliche Hofbibliothek (200 000 Bände; zahlreiche Inkunabeln), das Archiv und die im Bibliothekssaal 1967/68 freigelegten Fresken des bayerischen Barockmalers Cosmas Damian Asam.

Besaßen die Thurn und Taxis vor dem Ersten Weltkrieg in Bayern, Böhmen, Posen und Kroatien über 130 000 ha Land(10), so ist der Besitz in der Bundesrepublik heute auf 34 000 ha zusammengeschmolzen. Damit sind die Thurn und Taxis jedoch der größte private Grundbesitzer in unserem Land. Sie besitzen überdies vier Betriebe der Edelmetallverarbeitung in Pforzheim sowie die Mehrheit der Ziegelwerke in Ludwigsburg. Über diese wiederum kontrollieren sie die Dachziegelwerke in Ergoldsbach/Niederbayern. Eine eigene Bank mit Filialen in München und Nürnberg wurde gegründet, über die ein Großteil der bayerischen Hopfengeschäfte abgewickelt wird. Auf die Taxis'sche Brauerei, an der die Exkursionsroute später vorbeiführt, wird noch einzugehen sein. Bedeutende forst- und landwirtschaftliche Ländereien besitzt das Haus schließlich in Brasilien und Kanada, wo u. a. das Geld vom Verkauf des Regensburger Universitätsgeländes angelegt wurde.

4. AUSSENBEREICHE

4.1 Königswiesen

Für einige hundert Meter, bis zur Kumpfmühler Straße, folgen wir nun noch einmal der bereits bekannten *Margaretenstraße* und biegen dann nach Süden ab. Über die Kumpfmühler Brücke geht die Fahrt weiter in die *Kirchmeierstraße*. Sie ist Teilstück des mittleren südlichen Tangentensystems zwischen Dechbetten und Landshuter Straße. Während man rechts der Straße das breite Rangiergelände im westlichen Vorfeld des Hauptbahnhofs erblickt, steigt das Gelände links zu den kretazischen, unter- und mittelturonen Höhen des Königswiesener Berges (384,3 m) an. Über die *Klenzestraße* fahren wir in den neuen Ortsteil Königswiesen hinauf.

Bis Mitte der sechziger Jahre stand hier nur ein schon im 13. Jahrhundert belegter und wohl auffrühmittelalterlichen fränkischen Königsbesitz zurückweisender Gutshof. Hatte man zunächst daran gedacht, in Königswiesen die neue Universität zu errichten, so fand sich für diese schließlich ein wesentlich günstigerer Standort südlich des Hauptbahnhofs, entfernter vom Durchgangsverkehr und mit geringerer Entfernung vom Stadtzentrum. Stattdessen entstand ab 1970 eine hauptsächlich von zahlreichen Baugesellschaften und größeren privaten Trägergruppen errichtete Wohnbebauung. Neben den Miet- gibt es mehrere hundert Eigentumswohnungen. Die Bauhöhe steigt mit zunehmender Berghöhe an, und der Königswiesener Berg wird so durch fünf sechzehngeschossige Punkthäuser optisch noch erhöht. Außerhalb der ringförmigen *Friedrich-Ebert-Straße*, der wir folgen, sind die Wohnhäuser zunächst sechs- bis neugeschossig. Sie gehen dann über in viergeschossige Terrassenhauszeilen und schließlich z. T. in eine Bungalow-Bebauung. Am 1.1.1976 wohnten in Königswiesen(11) etwa 3 300 Menschen, doch war damals von den Studentenheimen (Königswiesenweg 22, Liebermannweg 1, Dr.-Geßler-Straße) nur das erste fertiggestellt. Auch Anfang 1978 ist die Wohnbebauung noch nicht abgeschlossen. Für die Versorgung existieren bisher u. a. ein kleineres Einkaufszentrum, Zweigstellen der Sparkasse und der Stadtbücherei, ein kirchliches Zentrum, Tennis- und Bowlinganlagen.

An der Friedrich-Ebert-Str. 19a hat z.Zt. die Wetterstation Regensburg ihr Domizil, eine der nur drei ständig besetzten hauptamtlichen Stationen im nördlichen Bayern (neben Hof und Nürnberg). Ihr Standort wies leider in der Vergangenheit wenig Ortsfestigkeit auf. In jüngerer Zeit wechselte er über den Militärflugplatz Neutraubling (1934–1945) und das freige-wordene Messerschmitt-Flugzeugbaugelände in Prüfening (1947–1960) zum Hochweg (1960–1962) und dann nach Königswiesen(12). Die dichte und hohe Bebauung läßt aber nun auch dort zahlreiche Messungen nicht mehr zu bzw. verfälscht sie. Die Temperaturwerte sind um bis zu zwei Grad zu hoch. Strahlungsmessungen sind ebenso behindert wie die der Sicht und Windstärke. So entsteht derzeit auf dem Sallerner Berg nördlich der Donau abermals eine neue Station (Riesengebirgsstraße 95). Ihr Standort ist so gewählt, daß er in Zukunft wohl beibehalten werden kann. Für eine gewisse Zeit werden die Messungen in Königswiesen noch weitergeführt werden, um eine künftige Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten.

4.2 Dechbetten und Prüfening

Man fährt zurück zur *Kirchmeierstraße*, kreuzt die sogenannte Westumgehung, die erst teilweise fertiggestellte Autobahn Regensburg – Weiden – Hof (A 93) und gelangt nach Dechbetten, wo man der Straße *An der Brunnstube* folgt. Nördlich derselben befindet sich das Tonwerk Mayer und Reinhard KG (Nr. 2) mit 28 Beschäftigten (1975). Es stellt u.a. Ziegelsteine und Dränrohre her und hat seine Tongrube links südlich der Straße. Gewonnen werden pleistozäne Lößlehme und die darunter liegenden jungtertiären Tone, deren geringe Braunkohleinschlüsse dem Ziegelgut beigemischt werden (vgl. BAUBERGER usw.; BRUNNACKER).

Ein Ausstieg lohnt sich auch am Haus Nr. 7. Gegenüber von diesem, in der nördlichen Böschung der Straße, befindet sich eine Brunnenstube aus dem Jahre 1650. Von der Fahrspur aus selbst kann sie nicht eingesehen werden. Im Übergangsbereich zwischen kretazischen und jüngeren Sedimenten findet sich hier ein wasserführender Horizont. Ihn nutzten schon die Mönche des Klosters St. Emmeram und bauten über eine Luftlinienentfernung von 3 km bereits 1179/80 (BAUER, 536) eine zunächst in Bleirohren, später in ausgehauenen Werksteinen ausgeführte Wasserleitung in ihren Klosterbereich. Das jetzige Brunnenhaus, das das Wasser in rd. 350 m Höhe und damit etwa 12 m über dem Oberflächen-niveau der Innenstadt faßt, wurde im Jahre 1650 durch den Rat der Stadt gebaut.

An der *Prüfeningerschloßstraße* erblickt man nun, umgeben von hohen Mauern, das Gelände des 1803 säkularisierten Klosters Prüfening (14). Es wurde 1109 durch Bischof Otto von Bamberg gegründet und von ihm reich ausgestattet. Die Mönche holte er aus dem Reformkloster Hirsau im Schwarzwald. Die dreischiffige romanische Pfeilerbasilika, vor allem berühmt wegen der 1897 entdeckten Wandmalereien aus der Zeit von 1130–1160 (HILTTL), ist als Bau 1119 vollendet gewesen. Die Kirche selbst ist nicht von der Säkularisation erfaßt worden. Seit 1806 dient sie als Pfarrkirche. Eigentümer der übrigen Gebäude und des angrenzenden verwilderten Parkgeländes wurde 1899 das Haus Thurn und Taxis.

Das Dorf Großprüfening im äußeren westlichen Donaubogen ist im Jahre 999 (BAUER, 346), also bereits lange vor der Klostergründung, belegt (Bruueningun). Der Name ist ein echter -ing-Name und dürfte auf den romanischen Personennamen Probinus zurückzuführen sein (E. SCHWARZ). Großprüfening, peripher gelegen und vom Verkehr schlecht erschlossen, ist heute einer der noch am stärksten ländlich geprägten Vororte der Stadt. Im Mittelalter führte über ihn der gesamte Verkehr in Richtung Nürnberg, der eine bereits 1189 genannte Fähre benutzte. Erst seit 1486 ging der Verkehrsstrom über die Steinerne Brücke und

den Ortsteil Winzer. Prüfening ist wie der gesamte Stadtwesten südlich der Donau im Jahre 1938 nach Regensburg eingemeindet worden.

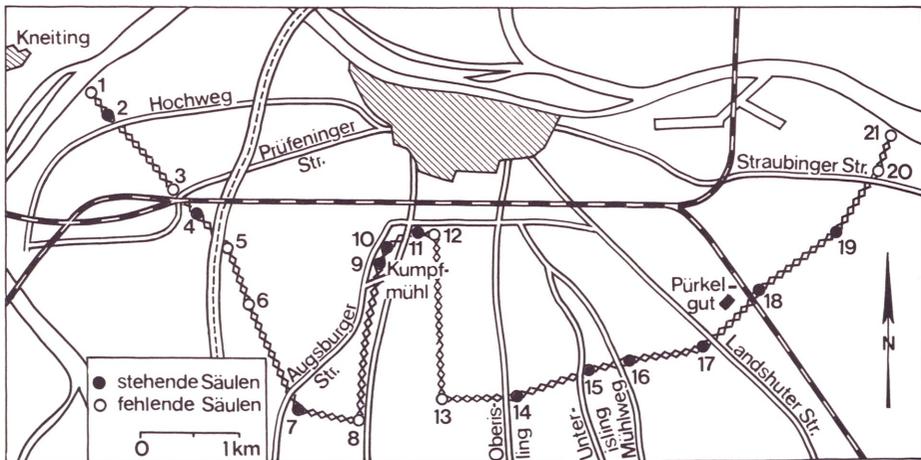
Die Exkursion verzichtet auf eine Einfahrt nach Großprüfening und wendet sich stattdessen durch zwei Unterführungen in Richtung Norden. Hier kreuzen sich die Bahnstrecken nach Ingolstadt bzw. Kelheim und Alling sowie nach Nürnberg. Die Strecke nach Ingolstadt soll in den kommenden Jahren elektrifiziert werden (Beginn: November 1977), und bei dieser Gelegenheit wird man auch die schmale Unterführung erneuern müssen und wesentlich verbreitern.

Am Beginn des *Roten-Brach-Weges* sieht man links das Gebäude der Mitte der siebziger Jahre im Zuge der Auflösung der Bahndirektion ersatzweise an die Stadt vergebene Bundesbahnschule. In unmittelbarer Nähe sind 1974 während der Kanalisierungsarbeiten an der Donau schon länger bekannte römische Siedlungsreste näher untersucht worden (OSTERHAUS). 1100 m lang und bis zu 300 m breit scheint diese Siedlung gewesen zu sein. Auf ihre mindestens teilweise militärische Komponente deuten nicht nur der bis heute erhaltene Flurname „Schanzacker“ und die Straße „Bei der Schanze“ sondern auch ein unmittelbar gegenüber der Naab-Mündung ergrabener Wachturm hin.

Das neuere Prüfening, zwischen Rotem-Brach- bzw. Kornweg und dem „Rennplatz“ im Osten, ist ein gehobenes und innerstädtisch geschätztes Wohnviertel, das in Teilen aber auch zahlreiche Wohnblöcke und sogar einige Hochhäuser aufweist und nur kleinräumig in sozialgeographisch einheitliche Gebietseinheiten („social areas“) untergliedert werden kann.

An der Einmündung des Roten-Brach-Wegs in die *Killermannstraße* stößt man vor dem katholischen Gemeindezentrum auf eine der sogenannten Burgfriedenssäulen (SCHERER, 1868; SCHMEISSNER; BAUER). Einundzwanzig hat es ursprünglich gegeben (Abb. 5), von denen ein Dutzend bis heute erhalten ist. Diese Marksteine begrenzten ab 1496 das schmale Terrain, das der Obrigkeit des zur Freien Reichsstadt gewordenen Ortes Regensburg (1251) auch außerhalb der Stadtmauern unterstand. Aufgestellt wurden die Säulen wegen der ständigen territorialen Querelen mit den bayerischen Herzögen. Der hier sichtbare Stein (Nr. 2 auf Abb. 5) steht heute ein wenig östlich seines ursprünglichen Standorts.

Der Burgfrieden der Reichsstadt Regensburg



QUELLE: BAUER, 341

Abb. 5

Während wir den äußeren Stadtwesten über den *Rennweg* wieder verlassen, werfen wir noch einmal einen Blick auf die Karte der Bevölkerungsentwicklung (Abb. 3). Der Stadtbezirk 15 (Westenviertel) ist heute, wie auf ihr deutlich wird, nicht nur mit 23 500 Einwohnern der bei weitem größte, vielmehr weist er auch nach dem Bezirk 14 (mit Königswiesen!) ein für das Stadtgebiet ansonsten bereits atypisch gewordenenes Wachstum auf. Während die Altstadt (Bezirk 1) und das Westenviertel 1970 noch gleich groß waren (19 500 bzw. 19 200 Einwohner), klappt zwischen ihnen nun eine Lücke von über 6 500 Menschen. Allerdings sind die Baulandreserven bis auf den „Rennplatz“ im Westen nun weitgehend erschöpft. Dieses große Freigelände, im Besitz des Hauses Thurn und Taxis, wird seit Jahren nicht mehr genutzt. Alle regionalen Pferderennen (Traber) finden seither in Straubing statt.

4.3 Das Industriegebiet des „inneren Westens“ und der „Donaupark“

Von der Prüfeninger Straße biegt man nach Norden in die *Lilienthalstraße* ab. Diese wird in den kommenden Jahren über eine neue Unterführung nach Süden in die Ziegetsdorfer Straße verlängert werden, so daß dann eine Querspange zur zweiten großen West-Ost-Verbindung, der Kirchmeierstraße, bestehen wird. Auf dem Eckgrundstück (Prüfeninger Str. 100) sind im ehemaligen Verwaltungsgebäude der 1943 durch einen Bombenangriff zerstörten Messerschmitt-Flugzeugbauwerke die Kaufmännische Berufsschule, die Berufsfach- und die Berufsaufbauschule untergebracht. Wir gelangen jetzt in eines der beiden größeren Industriegebiete der Stadt (Abb. 6), das sich dort nach Ende des Zweiten Weltkriegs im wesentlichen auf dem Areal der Messerschmitt-Fabrik entwickeln konnte. Es verfügt über Bahnanschluß.

Bei der Fahrt wird die starke Konzentration auf die Branchen Elektrotechnik sowie Textil und Bekleidung deutlich, während die Metallindustrie zurücktritt. Diese Struktur ist in Regensburg typisch für den sekundären Wirtschaftssektor insgesamt. Das gleiche gilt für den hohen Prozentsatz an weiblichen Beschäftigten. Da Frauen durchschnittlich in niedrigeren Lohngruppen arbeiten als Männer, wirkt sich das auch auf das Gewerbesteueraufkommen der Stadt aus. Schließlich ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, daß es sich bei einem beträchtlichen Teil der Regensburger Betriebe um Zweigwerke handelt, bei denen die führenden (und am besten bezahlten) Vertreter des Managements nicht hier ansässig sind.

Ergänzend zu Abb. 6 seien zunächst einige genauere Angaben für die größeren Industriegebiete im Stadtwesten tabellarisch (Tab. 1) zusammengestellt (Stand 1975):

1 Betrachten wir die acht Werke etwas näher. Die Händlerwerke (1) stellen u.a. Automaten, Antennen, Blechgehäuse und Werkzeuge her. Ein wesentlicher Betriebszweig ist weiterhin die Durchführung von Hauptuntersuchungen und Reparaturen an Eisenbahnwaggons.

Die „Graubremse“ GmbH (2) mit Hauptsitz in Heidelberg, auf deren Gelände nach dem Krieg die Messerschmitt-Kabinenroller hergestellt wurden, produzieren Auflaufbremsen oder -einrichtungen für landwirtschaftliche Anhänger und PKW-Nutzanhänger, Zuggabeln für LKW-Anhänger und neuerdings auch komplette Fahrgestelle für Wohnwagen sowie Bordwände für LKW. Der Umsatz erreichte 1977 rund 16 Mill. DM.

Die Firma Röhl (3), eine lichttechnische Spezial- und Apparatefabrik, zur Elektrobranche gehörend, fertigt vor allem Beleuchtungskörper für Leuchtstofflampen, Küchendunst-Abzugshauben und Industriebeleuchtungsanlagen.

Tabelle 1 *Industriebetriebe im Stadtwesten*

	männl.	Beschäftigte weibl.	insgesamt
Händler OHG (1) Prüfeninger Str. 104	337	67	404
Graubremse GmbH (2) Lilienthalstr. 5	87	13	100
G. Röhl (3) Lilienthalstr. 18	126	71	197
Kaiser GmbH & Co. KG (4) Udetstr. 3	66	241	307
Bleimund GmbH & Co. KG (5) Hermann-Köhl-Str. 3	118	391	509
Siemens AG (6) Wernerwerkstr. 2	1143	1834	2977
Schildt-Modell-Kleidung KG (7) Hochweg 70	94	191	285
Teppichwerk Regensburg GmbH (8) Hochweg 67	121	74	195
Summe (absolut)	2092	2882	4974
In Prozent	42	58	100

Die Firma Kaiser (4) ist eine Herrenkleiderfabrik (Anzüge, Sakkos, Hosen). Ihr Pendlereinzugsbereich (50% der Beschäftigten) reicht bis Regenstauf, Laaber und Beratzhausen. Als Umsatz wurden zuletzt rund 25 Mill. DM/Jahr erzielt. In Beratzhausen besteht ein Zweigwerk mit 94 Beschäftigten.

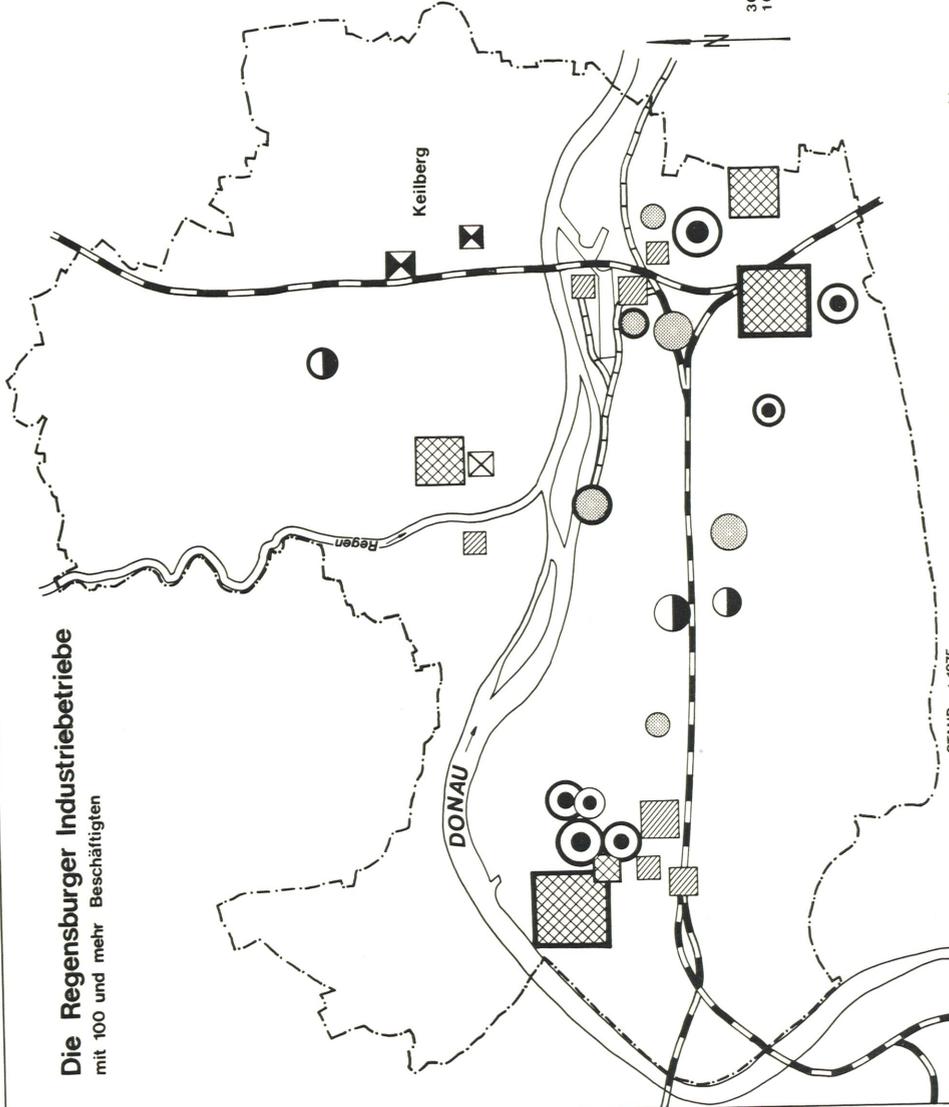
Die Kleiderfabrik Bleimund (5) produziert ebenfalls Herrenanzüge, Sakkos und Blazer sowie Jeans und andere Hosen für Damen und Herren. Sie hat ein Zweigwerk in Neunburg mit 113 Betriebsangehörigen. 20% der Regensburger Beschäftigten sind Einpendler.

Das Bauelementewerk der Siemens AG (6) ist mit etwa 3 000 Beschäftigten der größte industrielle Arbeitgeber der Stadt. Knapp 30% der rund 2 500 gewerblichen Mitarbeiter sind Ausländer. Der Pendleranteil erreicht 68%; etwa 700 von ihnen benutzen die Werkbuslinie (aus den Räumen Kelheim, Schmidmühlen, Beratzhausen, Hemau, Roding, Bodenwöhr, Schwandorf, Wörth und Eggmühl z.B.). Man fertigt Kondensatoren, Widerstände, Transistoren, Dioden, Schaltkreise sowie Bauelemente und Geräte für die Funkentstörungstechnik. Die Produkte finden Verwendung in Rundfunk-, Fernseh- und Phonogeräten, in der Nachrichten-, Meß-, Steuerungs- und Regelungstechnik sowie für die Herstellung von elektromedizinischen Geräten und Datenverarbeitungsanlagen. Ein neues Anwendungsgebiet hat sich in der Autoelektrik ergeben, z.B. bei einer elektronisch geregelten Benzineinspritzung. Der Umsatz erreichte im Geschäftsjahr 1976/77 180 Mill. DM; investiert wurden im gleichen Zeitraum 19,5 Mill. DM(15).

Abb. 6

Die Regensburger Industriebetriebe
mit 100 und mehr Beschäftigten

- Zeichenerklärung:**
-  Elektrotechnik
 -  Textil, Bekleidung
 -  Nahrungs- u. Genussmittel
 -  Druckereien
 -  Metallindustrie
 -  Steine und Erden
 -  Chemische Industrie
 -  Anteil der weiblichen Beschäftigten > 50%
 -  Anteil der weiblichen Beschäftigten > 50%
- Zahl der Beschäftigten:**
-  3000
 -  1000
 -  500
 -  100
 -  0,1



STAND : 1975
 ENTWURF: J. Klasek
 KARTOGRAPHIE: L. Zwickl
 QUELLEN: Umfrage der IHK Regensburg

Die Schildt-Modell-Kleidung KG (7) entstand als Fabrik 1953. 1962 wurde ein Zweigwerk in Schmidmühlen errichtet (1975: 146 Beschäftigte), 1967 ein weiteres in Hirschau (99), 1976 eines in Casablanca (ca. 200). Schon 1964 ging außerdem eine Kleiderfabrik in Fürth mit einem Zweigwerk in Adelsdorf in den Besitz der Firma über. Gefertigt werden Herrenkonfektion und Hosenanzüge gehobener Qualitätsstufen. Der Exportanteil der Gruppe beträgt 38 Prozent. Der größte Teil der Ausfuhr geht nach Österreich, in die Schweiz, nach Belgien und in die Niederlande. Von den im Werk Regensburg Beschäftigten kommen ca. 47% von außerhalb der Stadt, dabei zu relativ hohem Anteil aus dem Naabtal. Dort nämlich existierte bis 1975 ein weiterer Zweigbetrieb.

Das Teppichwerk (8), das heute zur Gruppe der Schaeffler-Werke mit Sitz in Herzogenaurach bei Nürnberg zählt und dessen Betriebsgelände bis 1956 im Besitz der Tefzet-Werke (München) war, stellt (außer handgewebten Waren) das gesamte Spektrum an gewebten Teppichen und Fußbodenbelägen her. Auch Nadelfilze, besonders für die Produktion großer Automobilkonzerne, sowie Kunstrasen werden erzeugt. In Regensburg verfügt das Unternehmen über eine Produktionsfläche von mehr als 30 000 m². Es hat eine Gesamtwerksfläche von mehr als 40 000 m² und besitzt eine eigene Färberei und ein Kesselhaus (mit 60 m hohem Schornstein) sowie etwa 30 Werkswohnungen an Dornierstraße und Eisenmannstraße.

Die Fahrt durch das Industriegebiet führt zunächst von der Lilienthalstraße über *Udet-, Dornier-, Hermann-Köhl-, Wernerwerk- und Messerschmittstraße*.

Westlich der letztgenannten Straße ist nahe der Donau 1972 das „Westbad“ eröffnet worden, die schönste Schwimmsportanlage in der Stadt. Drei beheizte Becken mit 3 620 m² Wasserfläche stehen zur Verfügung. Das 50 m-Sportbecken ist mit einer – allerdings sehr reparaturanfälligen – Zeltmembrane überdacht, mit deren Hilfe es möglich ist, das Hallenbad binnen Minuten in ein Freibad umzuwandeln. Ein 760 m langer Grundwassersee, ein ehemaliger Baggersee, grenzt an das Gelände an und ist z. T. in dieses einbezogen. Beide Bereiche gehören zu einer ausgedehnten Grünzone, die sich donauauf von der Pfaffensteiner Autobahnbrücke bis westlich der Killermannstraße erstreckt („Donaupark“) und die noch weiter nach Südwesten verlängert wird. Sie ist durch Wander- und Fahrradwege erschlossen. Großenteils ging die Ausgestaltung parallel zu den Kanalisierungsmaßnahmen am Strom.

Folgt man nun dem *Weinweg*, so fährt man an weiteren Teilen dieses Grünzugs mit der in ihn eingebetteten Bezirkssportanlage West und Kleingartenanlagen vorbei. Auch der Regensburger Campingplatz mit jährlich rund 10 000 Übernachtungen (1974 bzw. 1975) ist sichtbar. An der *Boessnerstraße* (Nr. 5) kommt man an einem Altersheimkomplex der Caritas („Friedheim“; ca. 150 Plätze) und einem Studentenheim der Protestantischen Alumneumstiftung (Nr. 9; ca. 390 Plätze) vorbei. Nach kurzer Fahrt über *Puricelli- und Dornierstraße* erreicht man den *Hochweg* mit zwei der oben näher beschriebenen Industriebetriebe, dem Textilwerk Schildt und der Teppichfabrik. Der Hochweg verband in römischer Zeit *Castra Regina* mit der bereits beschriebenen Niederlassung gegenüber der Naabmündung. Unterbrochen wurde er erst durch den Bau der Messerschmitt-Werke. Ihren Namen führt diese Straße, weil ihr Verlauf in etwa der Kante zwischen Hoch- und Niederterrasse der Donau entspricht.

4.4. Über die Pfaffensteiner Brücke zum Rhein-Main-Donaukanal nach Steinweg

Bevor wir die Donau queren, mag noch ein kurzer Abstecher interessant erscheinen, der am ersten Regensburger Haus vorbeiführt, an dem eine Sonnenheizung installiert wurde. Man erreicht es über die *Seiffertstraße*, durchfährt die *Wendlerstraße* in westlicher Richtung und fährt anschließend über die *Obermaierstraße* weiter auf die Zufahrt zur *Autobahnbrücke* über den Fluß. Das Haus Wendlerstraße 10 nutzt die Sonnenwärme über eine auf dem Dach installierte Kollektorenfläche von 16 m² für die Warmwasserbereitung, im Sommer zusätzlich für ein Schwimmbecken.

Schon von der Autobahnauffahrt aus blickt man auf die Winzerer Höhen, die den nördlichen Donau-Prallhang bilden. Geologisch sind an ihrem Aufbau gebankte Kalke der Kreide und des Malm sowie kretazische Sandsteine beteiligt, denen – vor allem im Raum Oberwinzer – mächtige Hangschuttschleppen vorgelagert sind. Während in den ufernahen Bereichen, vor allem westlich der Brückenrampe, von zahlreichen landwirtschaftlichen Betrieben Gemüse angebaut wird, deutet der Name Winzer auf einen umfangreichen Weinbau hin, der an den warmen (KILLERMANN), südexponierten Hängen schon früh betrieben worden sein muß. In einem Rotulus des Klosters St. Emmeram ist er beispielsweise im Jahre 1031 für Winzer wie auch für den Vorort Schwabelweis bereits genannt (BECK). Zwischen dem 13. und 15. Jahrhundert war die Kette der Rebärten an der Donau zwischen Kelheim im Westen und Bach/Kruckenberg im Osten Regensburgs sehr dicht (SCHERER, 1869), und die Hälfte der Einwohner Winzers lebte um 1850 vom Weinbau (BAUER, 444). Handgezeichnete Karten im Staatsarchiv Amberg und im Bayerischen Hauptstaatsarchiv in München sind geeignet, den Weinbau in den heutigen nördlichen Regensburger Vororten für die frühe Neuzeit näher zu dokumentieren (16). Heute ist davon im Regensburger Stadtgebiet und westlich von ihm bis auf einen von einem Arzt aus Liebhaberei in Winzer unterhaltenen Reberg (etwa 1 800 Stöcke) nichts erhalten geblieben. Winzer ist auch kein Naherholungsziel der Regensburger mehr, worüber um 1800 berichtet wird (WEGWEISER, 37 f). Sehr wohl gilt das allerdings für das durch Wanderwege bestens erschlossene, z. T. bewaldete Randhöhengebiet oberhalb der teils verwilderten, teils bebauten ehemaligen Reblagen. Waren hier kleine Flächen schon 1938 unter Schutz gestellt worden, so hat man 1973 ein großes, zusammenhängendes Gebiet unter Landschaftsschutz gestellt, zu dem auch Flurteile von Kareth, Kneiting und Pettendorf gehören.

Die 1977 zur Autobahn aufgestufte ehemalige Westumgehung verläßt man gleich nördlich der Donau wieder an der *Abfahrt Pfaffenstein*, unmittelbar vor dem im gleichen Jahr fertiggestellten Pfaffensteiner Tunnel, einem der längsten deutschen Autobahntunnel. Von der Pfaffensteiner Brücke aus, die auf dem Luftbild (Abb. 7) ganz im Hintergrund zu erkennen ist, hat man einen sehr guten Blick auf die zur Zeit der Luftaufnahme im Juni 1976 noch nicht fertiggestellte Wehranlage der Staustufe Regensburg. Da sich die Donau einerseits an dieser Stelle in einen breiteren südlichen und einen schmalen nördlichen Arm teilt und die Insel des Oberen Wöhrd bildet und da andererseits die Abfluß- und Grundwasserverhältnisse im Altstadt kern nicht verändert werden sollten, mußten zwei Wehre gebaut werden (1974–1977). Das südliche umfaßt vier Öffnungen, das nördliche eine von je 24 m lichter Weite. Die Stauhöhe beträgt 5,20 m, so daß auch ein Kraftwerk errichtet werden konnte. Am rechten Ufer des Südarms ist neben dem Wehr eine Bootsschleuse gebaut worden.

In Höhe der Brücke zweigt der Schifffahrtskanal wasserspiegelgleich ab (Abb. 7) und führt über die ehemalige Donau-Flutmulde des Protzenweiher zum Regen (Vordergrund des Luftbildes; vgl. auch Abb. 4). Die unter Denkmalschutz stehende Steinernen Brücke, ein Kulturdenkmal, das auf keinen Fall angetastet werden sollte, wurde so umgangen. Wegen der



Abb. 7:
Luftbild von der Wehranlage der Staustufe Regensburg

am Wehr erzielten Stauhöhe, die sich – je nach Wasserführung – an der Donau bis Bad Abbach, an der Naab 11 km stromauf und an der Laaber 1 km stromauf bemerkbar macht, ist am Schifffahrtskanal der Bau einer Schleuse notwendig gewesen (1972–1974). Sie entstand an der durch beiderseitige Bebauung vorgegebenen engsten Stelle der Flutmulde (Abb. 7). Bei einer Breite von 12 m und einer Nutzlänge von 190 m entspricht sie in ihren Maßen den übrigen Schleusen des Rhein-Main-Donau-Kanals. Technisch ist die Möglichkeit offengehalten worden, bei entsprechendem Verkehrsvolumen eine zweite Schleuse nördlich der jetzt gebauten Kammer zu errichten. Ein Ausstieg ist sehr gut möglich, wenn man die *Frankenstraße* unmittelbar vor der zur Schleuse und nach Stadtamhof führenden Kanalbrücke verläßt, in die *Drehergasse* einfährt und den Wagen an der Straße „*Dultplatz*“ verläßt (vgl. auch Abb. 7).

Die Kanal- oder Protzenweiherbrücke mußte errichtet werden, weil der Bau der Schleuse den Straßenzug Stadtamhof-Steinweg unterbrach. Ferner ist (Abb. 7) eine Brücke über den oberen Schleusenvorhafen gebaut worden (Oberpfalzbrücke). Die Entfernung zwischen Wehrstelle und Unterhaupt der Schleuse beträgt 1400 m.

Über die Straße *Steinweg* gelangt man zurück auf die *Frankenstraße* und kreuzt auf ihr den Regen. Nördlich der Donau ist die *Frankenstraße* die einzige flußparallele West-Ost-Verbindung und dementsprechend stark belastet. Sie ist vierspurig ausgebaut (Abb. 7) und weist zunehmend die für verkehrsreiche Ausfallstraßen typische Bebauung mit Autowerkstätten, Tankstellen, Autowaschanlagen und dgl. auf. Nahe ihrem Ostende finden sich auch ein Hotel und ein großes Möbelhaus.

4.5 Das Donau-Einkaufs-Zentrum

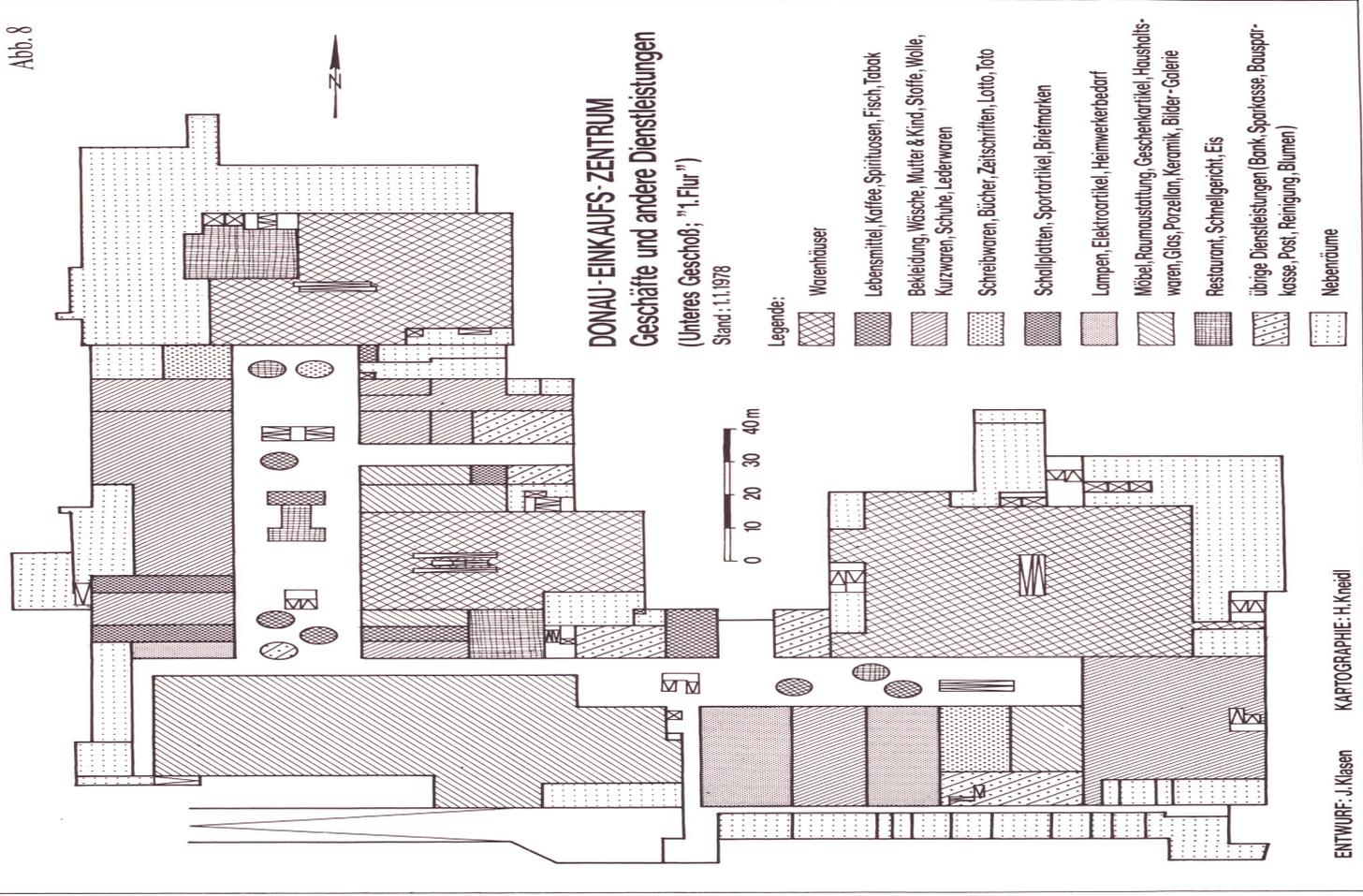
Die Nordgaustraße kreuzen wir zunächst und fahren zu einem kurzen Aufenthalt am Donau-Einkaufs-Zentrum (D.E.Z.) in die *Walhalla-Allee* weiter. An deren Ende kann dann später gewendet werden, oder man fährt zur Nibelungenbrücke über den Weichser Weg.

Das Donau-Einkaufs-Zentrum (Abb. 8 und 9), in einem ersten Bauabschnitt 1967, im zweiten 1974 eröffnet, entstand an einer sehr verkehrsgünstig gelegenen Stelle. Die Bundesstraßen 8, 15 und 16 führen an ihm vorbei; jeweils mehrere innerstädtische und private Buslinien tangieren es ebenfalls. So kommen (17) nach einer Erhebung aus dem Jahre 1975 27 Prozent der wöchentlich rund 200 000 Besucher (Tab. 2) per Bus, obwohl rundum etwa 3 000 Parkplätze (Abb. 9) kostenfrei zur Verfügung stehen und obwohl das Einzugsgebiet (350 000 Einwohner) mehr als 60 km in die nördliche und nordöstliche Oberpfalz hineinreicht.

Tabelle 2 Besucher der Donau-Einkaufs-Zentrums in der Zeit vom 1.4.–7.4.1975

Datum	Wochentag	Besucher	%
1.4.	Dienstag	30 367	15,56
2.4.	Mittwoch	28 892	14,80
3.4.	Donnerstag	29 561	15,14
4.4.	Freitag	34 446	17,65
5.4.	Samstag	48 825	25,01
7.4.	Montag	23 102	11,84
Gesamt		195 193	100,00

Abb. 8



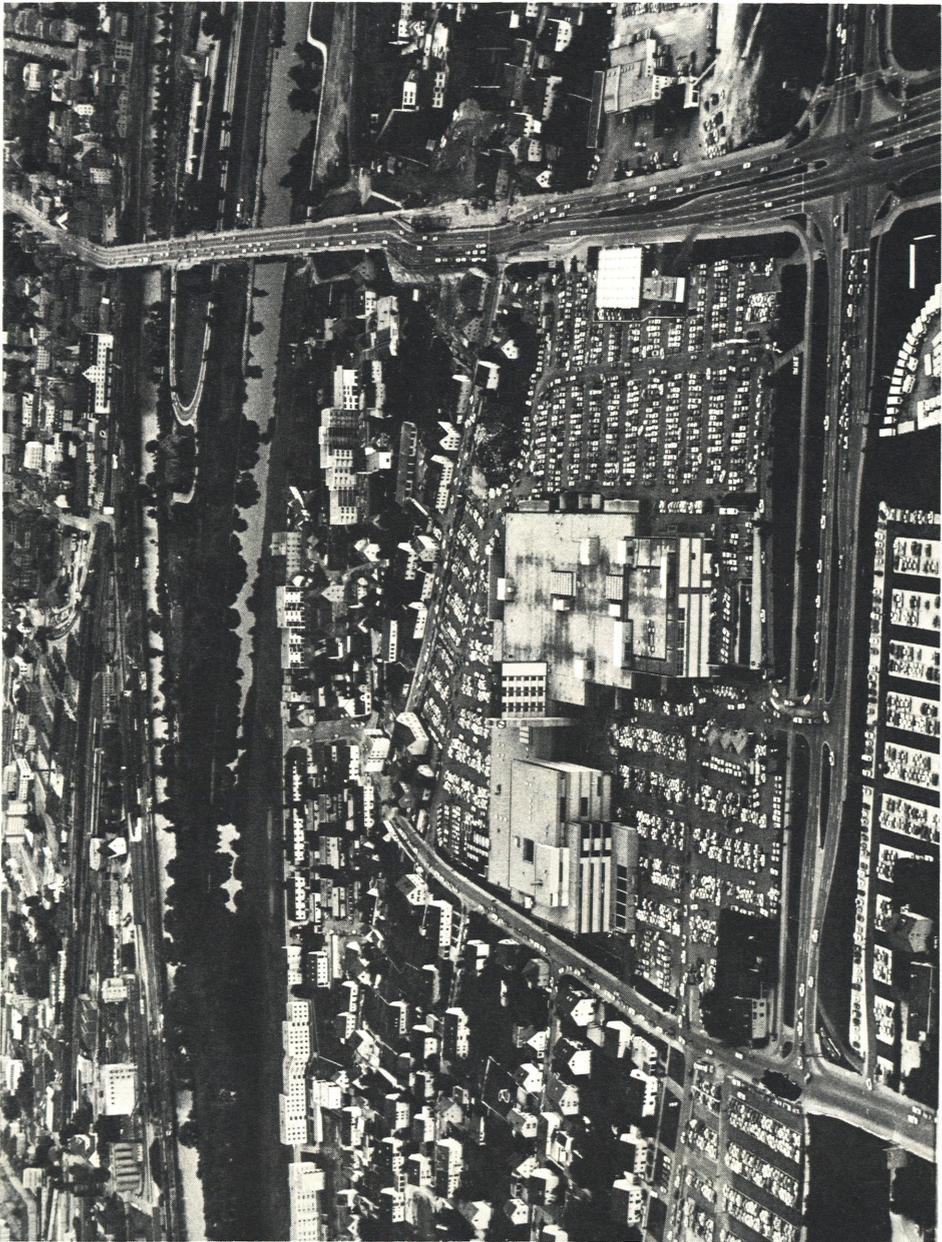


Abb. 9:
Luftbild vom Donau Einkaufszentrum (DEZ) in Regensburg

Neben der nach wie vor gegebenen Bevorzugung des Samstags als Einkaufstag tritt der früher ebenfalls überproportional beliebte Freitag kaum mehr besonders in den Vordergrund (Tab. 2). Die Regensburger machen unter den 20 000–35 000 Kunden, die an Wochentagen kommen und unter den etwa 50 000 Samstag-Besuchern einen Anteil von nur etwas über 40 Prozent aus. 30% der Käufer kommen aus dem Landkreis.

Tabelle 3 Die (nach Nutz- und Verkaufsfläche) größten deutschen Einkaufszentren

	Nutzfläche (m ²)	Verkaufs- fläche (m ²)	Jahresum- satz in Mill. DM (1973)
1 „Ruhrpark-Einkaufszentrum“, Bochum	70 000	?	280
2 „Main-Taunus-Zentrum“, Frankfurt	65 000	39 500	254
3 „Rhein-Ruhr-Zentrum“, Mülheim	68 000	?	232
4 Einkaufszentrum Leverkusen-City	53 600	31 500	?
5 „Olympia-Einkaufszentrum“, München	52 700	31 600	?
6 „Einkaufszentrum Hamburger Str.“, Hamburg	50 000	40 000	?
7 „Donau-Einkaufszentrum“, Regensburg	50 000	31 500	120
8 „IZ Isenburg-Zentrum“, Neu-Isenburg	43 200	35 500	?

Quelle: Einkaufszentren im Bundesgebiet mit einer Verkaufsfläche von wenigstens 15 000 (Geschäftsfläche 25 000) Quadratmetern. Stichtag: 1. Sept. 1973. Rundschreiben des DIHT, Bonn, vom 2.9.1974

Das D.E.Z. ist nach Nutz- und Verkaufsfläche (vgl. Tab. 3) eines der größten in der Bundesrepublik und erzielte 1977 einen Umsatz von vermutlich etwa 200 Mill. DM. Im Warenangebot finden sich 300 000 Artikel. Da der gesamte Einzelhandelsumsatz Regensburgs 1977 rd. 800–900 Mill. DM erreicht haben dürfte, kann die Gründung des D.E.Z. finanziell als voll gelungen bezeichnet werden. Auch architektonisch und funktional ist das der Fall. Das D.E.Z. war die erste vollklimatisierte und überdachte derartige Einrichtung in der Bundesrepublik. Es ist eine als Einheit geplante, errichtete und verwaltete Konzentration von etwa 75 Einzelhandels- und sonstigen Dienstleistungsbetrieben. B.R. FALK hat seiner Konzeption und der Marktforschung eines solchen „Shopping-Center“ einen großen Teil seiner Dissertation gewidmet.

Im Gegensatz zum Verbrauchermarkt herrscht also Konkurrenz zwischen Warenhäusern (Quelle, Kaufhof), Kaufhäusern (Woolworth, Plaza) und zahlreichen Fachgeschäften. Am Ende der 15–17 m breiten Ladenstraßen wurden als „business pullers“ die Warenhäuser mit 9 600 (Quelle) bzw. 16 200 m² (Kaufhof) Bruttofläche untergebracht, dazwischen (Abb. 8) in zwei Ebenen und in gutem „Mieter-Mix“ alle übrigen Unternehmen. Insgesamt stehen

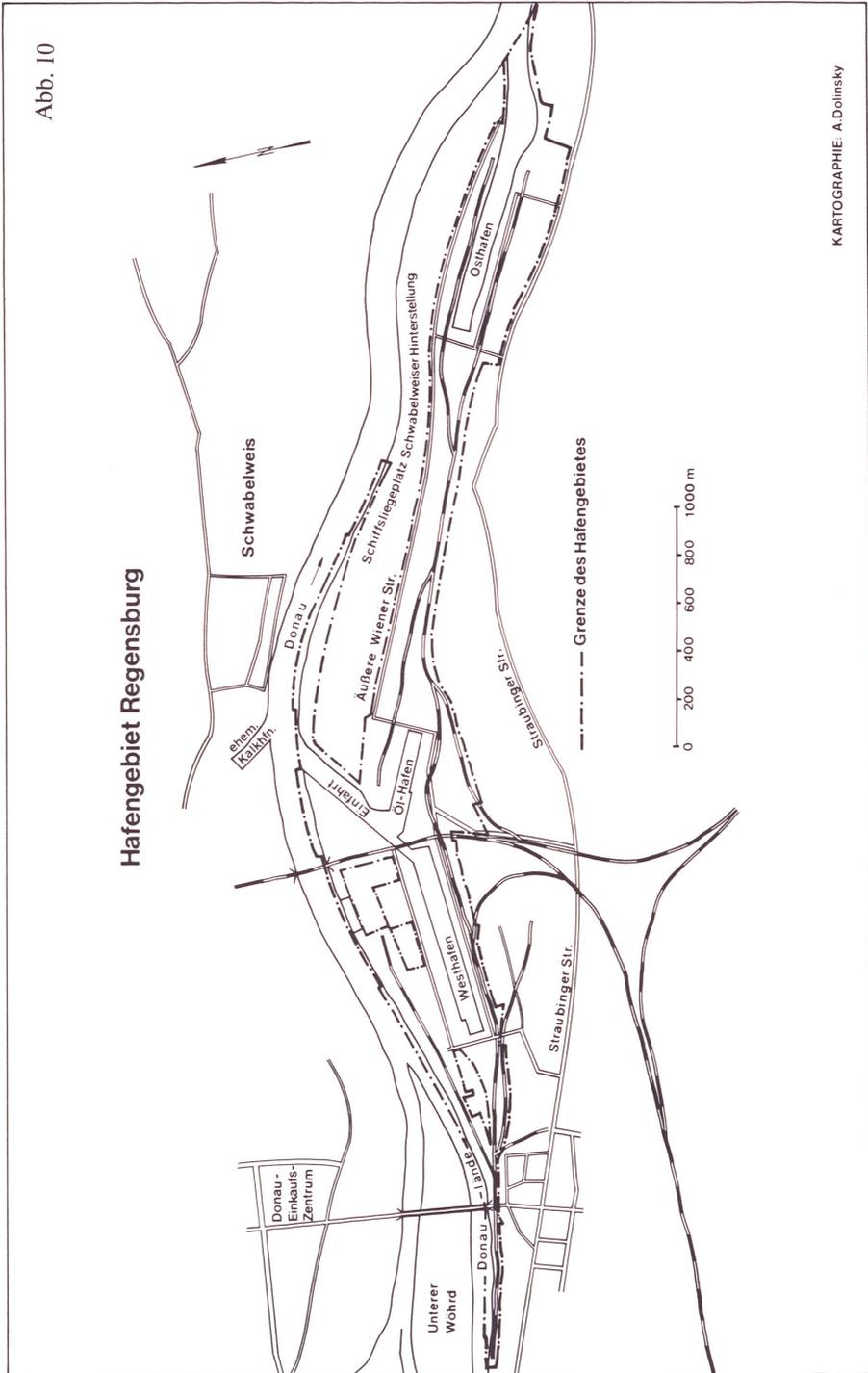
58 000 m² Geschoßflächen zur Verfügung, von denen 50 000 m² vermietet sind und 31 000 m² als Verkaufsfläche dienen. Die Ladenfronten sind 1 200 m lang. Im D.E.Z. gibt es mehr als 1600 Arbeitsplätze. Alle Räumlichkeiten sind vermietet; bei der Verwaltung wird eine stattliche Warteliste geführt.

4.6 Über die Nibelungenbrücke zum Hafen

Auf der *Nibelungenbrücke* queren wir nun den Unteren Wöhrd, die östliche der beiden Regensburger Donauinseln. Auf ihr liegen auch die Jugendherberge und das Eisstadion. Beide werden am besten von der Brücke aus angefahren. Am südlichen Donauarm befindet sich die Donaulände als ältester noch heute genutzter Hafenteil. Den Hafen selbst, der unser nächstes Ziel darstellt, erreichen wir über *Schmetzer-* und *Prinz-Ludwig-Straße*. Am westlichen Kopfende des sogenannten Westhafens kann man den Wagen anhalten, um Erläuterungen zu geben (Abb. 10). Man kann aber auch sogleich über die *Wiener Straße* bis zum Ölhafen weiterfahren und von dort entweder direkt nach Süden auf die *Straubinger Straße* (B 8) abbiegen oder über die *Äußere Wiener Straße* nach einer Fahrt bis zum Osthafen.

Während sich der römische Hafen, wie ausgeführt, etwa im Bereich des Weißgerbergrabens befunden hatte, lag er im Mittelalter am Wiedfang, nahe der Steinernen Brücke (BAUER, 112). Auf die dort befindlichen Salzstadel wurde schon hingewiesen. Die Neuzeit für den vom Fluß her bestimmten Güterumschlag setzte in Regensburg mit dem Anlegen des ersten Dampfschiffes im Jahre 1837 ein. Die Stadt wurde zum „westlichsten Schwarzmeerhafen“ (vgl. FEUCHTER). Für die neuen Schiffe war die Steinernen Brücke ein unpassierbares Hindernis; die (gleichnamige) „Donaulände“ wanderte stromabwärts. 1910 eröffnete man den „Westhafen“ (damals „Luitpoldhafen“ genannt) und im gleichen Jahr den „Ölhafen“ („Petroleumhafen“). Der Umschlag erreichte damals 169 000 t, drei Jahre später (1913) 237 000 t (THOMA, Anl. 9). Das Vorkriegsmaximum (1938) von 1,3 Mill. t konnte erstmals 1951 übertroffen werden, so schnell nach 1956 vor allem dank der Existenz der vor und im Krieg errichteten Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke (VÖEST) in Linz. Sowohl in Talrichtung (Erze und Kohle aus Übersee und Kohle von der Ruhr) als auch im Gegenverkehr (Roheisen, Bleche usw.) nimmt die VÖEST im Regensburger Hafenumschlag seither eine gewichtige Rolle ein. Der Österreichische Staatsvertrag (1955) mit der politischen Entspannung zwischen Österreich und der Sowjetunion ließ dann bald auch den Regensburger Handel mit den übrigen Donauländern zu lebhafterer Entfaltung gelangen. Der Umschlag stieg auf 2,7 Mill. t im Jahre 1960. Die Kapazität der Hafenbecken reichte nun nicht mehr aus; man realisierte den Osthafen, zunächst in einem 400 m langen ersten (1963), dann in einem 350 m langen weiteren Bauabschnitt (1972). Als Ziel hatte man sich dabei aber nicht nur eine Entlastung im Umschlag gesetzt; vielmehr sollte durch die Bereitstellung „umschlagfreundlichen“ Geländes auch die Industrialisierung des Stadostens und damit der Stadt insgesamt vorangetrieben werden. Obwohl alle entsprechenden Flächen heute längst vergeben sind, wurden diese Erwartungen nicht voll erfüllt. Ein beträchtlicher Teil des Areals wird von Unternehmen genutzt, die die Umschlagmöglichkeiten des Hafens wenig oder gar nicht in Anspruch nehmen. Indessen entwickelte sich der Schiffsumschlag weiter positiv. 1970 erreichte er mit 3,73 Mill. t sein bisheriges Maximum. Seitdem ist er auf zuletzt 2,49 (1975) bzw. 2,87 Mill. t (1976) zurückgegangen. Immerhin liegt Regensburg (18) damit unter den deutschen Binnenhäfen jeweils an 12. Stelle, günstiger noch unter den gesamteuropäischen Donauhäfen, mit denen es aus hydrologischen und verkehrsgeographischen Gründen eher verglichen werden sollte als mit den Rheinhäfen (THOMA, 269 ff).

Eine ganze Reihe von Gründen ist für den Rückgang maßgebend. Neben der konjunkturellen Wirtschaftsschwäche der letzten Jahre hat sich die Diversifikation der Erzbezugsquellen



und -transportwege für die VÖEST stark bemerkbar gemacht, besonders die Konkurrenz des Adria Hafens Bakar. In der gleichen Richtung wirkte sich die Errichtung der fünf Erdölraffinerien im Ingolstädter Raum (1963–1968) aus, die den Ölumschlag in Regensburg von 825 000 t (1962) auf 95 000 t (1976) abfallen ließen. Im Gegensatz zu früher dominiert hier nun natürlich auch der Versand (Fertigprodukte) über die Ankünfte (s. Tab. 4).

Tabelle 4 *Der Wasserverkehr im Regensburger Hafen im Jahre 1976 aufgeteilt nach Güterklassen und Hauptumschlagsgütern*

a) Güterklassen (in t)

Güter- klasse	Bezeichnung	Ankunft	Abgang	insges.
0	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	96 351	102 248	198 599
1	Andere Nahrungs- u. Futtermittel	148 748	23 426	172 174
2	Feste mineralische Brennstoffe	449	266 937	267 386
3	Erdöl, Mineralölerzeugn., Gase	27 684	67 674	95 358
4	Erze und Metallabfälle	384	907 067	907 451
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	480 291	67 667	547 958
6	Steine u. Erden (einschl. Baust.)	471 625	18 154	489 779
7	Düngemittel	95 635	8 201	103 836
8	Chemische Erzeugnisse	51 338	17 673	69 011
9	Fahrzeuge, Masch., sonst. Halb- u. Fertigwaren sowie bes. Transp. G.	2 804	17 401	20 205
0–9	insgesamt	1 375 309	1 496 448	2 871 757

Quelle: Hafenerwaltung

Die in der Tabelle wiedergegebene jüngste Umschlagstatistik des Jahres 1976 ist im übrigen insofern nicht ganz repräsentativ für die letzten Jahre, als am 1.8.1976 die Wiener Reichsbrücke einstürzte und von Südosten her längere Zeit kein Donauverkehr bis Regensburg möglich war. Darum war der Abgang an mit der Bundesbahn antransportierten Erzen für die VÖEST höher, die Ankunft an südosteuropäischem, für die Kelheimer Chemieindustrie bestimmten Pyrit und an Bauxit für die Aluminium-Werke in Schwandorf viel niedriger als in den Jahren zuvor.

Einen gewichtigen Platz in der Hafenerstatistik nimmt unter den Eingängen die Gruppe der Steine und Erden ein. Hierbei handelt es sich zum größten Teil (423 000 t) um Kies, den die Firma Almer nahe dem Hafen am nördlichen Donauufer fördert und von dort mit firmeneigenen Schiffen zur Verwertungsanlage am Osthafen transportiert. Diese Standortwahl hängt also entscheidend mit der Nähe zum Gewinnungsort des Kieses, nicht mit der Wasserstraße zusammen.

Das Gelände des Hafens umfaßt ein Areal von 134 ha, davon etwa 24 ha Wasser- und ebensoviel Eisenbahnfläche. Der Rest entfällt auf Wege (20 ha) und Betriebsflächen von Unter-

nehmen. Die Gleislänge erreicht 67 km, die Umschlagufer haben eine Erstreckung von 3,8 km. Während das gesamte Nordufer des Osthafens an den Bayerischen Lloyd vermietet ist, hat nördlich dieses Beckens die Schiffswerft Hitzler (Budapester Str. 12–21) ihre Betriebsstätte (Tabelle 5), die aber auch Schiffshilfsmaschinen, Zahnräder und Lufterhitzer herstellt und sich in weiteren Bereichen des Maschinenbaus betätigt. Die Südseite des Westhafens ist – in Erbbaurecht – im Besitz der Stadtlagerhaus-GmbH, einer Tochtergesellschaft der Stadt. Diese erhielt es kurz vor dem Jahre 1910, als sie dem Staat das übrige benötigte Hafengelände kostenlos zur Verfügung stellte.

Tabelle 5 *Industriebetriebe im Hafengebiet*

	Beschäftigte 1975		
	männl.	weibl.	insgesamt
Deggendorfer Werft u. Eisenbau GmbH			
Wiener Straße 19	120	5	125
Myrtha Metallbau KG			
Auweg 32	180	24	204
Hosta Metallbau			
Ditthornstraße 13	98	14	112
R. Hengstenberg Essigfabrik			
Auweg 22	70	96	166
Glöckl Fleisch- u. Wurstwaren			
Bukarester Straße 4	58	43	101
Hitzler Schiffswerft			
Budapester Straße 17-21	76	2	78
Deuka (Deutsche Kraftfutter)			
Äußere Wiener Straße 28	54	7	61
Club Kraftfutterwerke GmbH			
Budapester Straße 3-5	41	5	46
Brüder Umlauf Kraftfutterwerk			
Preßburger Straße 2 a	12	1	13
Summe (absolut)	709	197	906
In Prozent	78	22	100

Nach der Fahrt entlang der Südfront des Osthafens passiert man anschließend die „Deggendorfer Werft“, die mit dem Stammwerk in Deggendorf heute zur Gutehoffnungshütte AG in Oberhausen gehört. Auch sie hat sich im Hinblick auf die Auftragslage im Schiffbau teilweise auf Maschinenbau umstellen müssen. Produziert werden in erster Linie Binnenschiffe, Schuten, Klappschuten, Pontons, Schwimmbagger, Tanks, Rohrleitungen und Druckbehälter. Bezüglich der weiteren Industrieunternehmen im Regensburger Hafengebiet sei auf die Tabelle 5 verwiesen. Sie bezieht sich allerdings nur auf das Stadtgebiet in den Grenzen von 1977. Erst 1978 fällt der Osthafen an die Stadt, nachdem er bisher zur Gemeinde Barbing gehörte und von der Stadt vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof 1977 erstritten wurde. Bis jetzt verläuft die Gemeinde- und Kreisgrenze an der Äußeren Wiener Straße über die Grundstücke der Firmen Schenker und Pöppel.

Knapp östlich des Ölhafens und westlich des aufgelassenen ehemaligen Kalkhafens wird in den kommenden Jahren der städtische Ostring mit einer neuen Donaubrücke gebaut werden, der von der Landshuter Str. her zur verlängerten Walhalla-Allee im Stadtnorden eine der Westumgehung entsprechende Tangente bilden und die Nibelungenbrücke entlasten wird.

Blickt man bei der Fahrt durch das Hafengelände über die Donau, so fallen die großen Kalksteinbrüche ins Auge. Hier bauen die Firmen Funk mit (1975) 121 und Büechl mit 214 Mitarbeitern in mehreren Strossen die sogenannten Plumpen Felsenkalke des Oberen Malm ab. Die Vorkommen sind sehr rein (96–99% Ca CO₃) und werden zweifellos auch deshalb in so großem Umfang gewonnen, weil es sich nahe der geologischen Ostgrenze der Fränkischen Alb (Tegernheimer Schlucht) um die östlichsten Gewinnungsstätten der Bundesrepublik handelt. Erzeugt werden ungebrannte und gebrannte Kalke, Portlandzemente, Putz- und Mauerbinder, Splitte, Futter- und Düngekalk. Der Verkauf erfolgt gemeinsam über die 1910 gegründeten Walhalla-Kalkwerke, an denen die beiden Werke heute zu je 50 Prozent beteiligt sind. Großabnehmer sind neben Land- und Bauwirtschaft die Stahlindustrie und die Regensburger Zuckerfabrik (s. weiter unten).

Über die gewerbliche Nutzung im Osthafenbereich soll hier angesichts der politischen Zugehörigkeit zu Barbing nicht näher berichtet werden. Futtermittelbetriebe, ein Kühlhaus und zahlreiche weitere Lager- und Speditionsbetriebe wären hier zu nennen. Insgesamt dürften im gesamten Regensburger Hafenbereich rd. 2.000 Menschen beschäftigt sein. Dazu gehören auch die Mitarbeiter der Bayerischen Landeshafenverwaltung, die 1971 ihren Sitz am Osthafen aufgeschlagen hat, womit der ungewöhnliche Fall eintrat, daß eine neue Behörde überregionaler Bedeutung für Regensburg gewonnen werden konnte und München verließ. Auf die Auflösung der Bundesbahndirektion wurde schon hingewiesen; auch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Regensburg besteht nicht mehr. Sie ist in die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd mit Sitz in Würzburg integriert worden. Das dieser Behörde untergeordnete Wasser- und Schifffahrtsamt galt bis vor kurzem als gefährdet.

4.7 Die Zuckerfabrik und die Fahrt zur Universitätsstraße

An der *Straubinger Straße* (B 8) passiert man nun auf der Weiterfahrt in Richtung Stadtzentrum das Werk Regensburg der Süddeutschen Zucker AG Mannheim. Schon von weitem fällt sein 150 m hoher Schornstein auf, bei weitem der höchste der Stadt. In der vom Herbst bis um die Weihnachtstage oder Anfang Januar dauernden Kampagne sind außerdem die an der Bundesstraße befindlichen Lager von ca. 40.000 m² nicht zu übersehen. Das Anbaugelände von 16.790 ha (1977) seinen Schwerpunkt in den fruchtbaren Lößlehm Böden des östlich anschließenden Dungaues. 4050 Landwirte (1977) liefern die Zuckerrüben zu ca. 70 Prozent per Waggon und zu ca. 30 Prozent mit Kraftfahrzeugen an. Zwischen 25.000 und 28.000 Waggons Rüben werden pro Kampagne mit der Bahn zugeführt sowie bis zu 1.700 Waggons Kalk vom Kalkwerk Funk (s. oben). Der Kalk dient der chemischen Reinigung der Saftmaische, der Fällung aller Nichtzuckerstoffe. Dies erfordert einen pH-Wert von ca. 11 und damit rund 190 t Kalk/Tag (etwa 2% der Rübenmenge).

Die Verarbeitungskapazität der Regensburger Zuckerfabrik, die auf eine Anlieferung von 900.000 t Rüben oder mehr eingestellt sein muß, erreichte 1975 7.800 t/Tag. Damit war das Werk nach dem in Ochsenfurt das zweitgrößte in Süddeutschland (LICHT, 56 ff) und eines der größten in der Bundesrepublik. Mit 473 Beschäftigten (1975) werden pro Jahr über 100.000 t Weißzucker hergestellt. 1977 konnte die Tagesverarbeitung auf 9.400 t gesteigert werden.

Nachdem eine erste Zuckerfabrik in Regensburg schon von 1837 bis 1888 bestanden hatte (DIETL), die damals neben Rüben auch tropisches Zuckerrohr verarbeitete (ADRESS-*BUCH*, S. 80), geht der jetzige Betrieb zurück auf die Gründung einer Aktiengesellschaft im Jahre 1898. An ihr war mit 38,4% des Kapitals der Fürst von Thurn und Taxis beteiligt, so daß der Standort in peripherer Lage des Hauptanbaugesbietes leicht zu verstehen ist. Der Zusammenschluß der meisten süddeutschen Zuckerfabriken zu einer Gesellschaft (s. oben) datiert in das Jahr 1926.

Über die *Greflinger Str.* biegen wir nun in südlicher Richtung ab auf die *Weißenburgstraße* und jenseits der Bahnunterführung auf die *Hermann-Geib-Straße*, die *Furtmayr- und Friedenstraße*. Hier sind wir wieder auf dem mittleren südlichen Tangentensystem, das wir bereits auf der Kirchmeierstraße während der Fahrt nach Königswiesen kennengelernt hatten.

Kurz nach der Einmündung der von Süden kommenden Galgenbergstraße, die in den letzten Jahren verlängert und 1977 bis zur Universität freigegeben wurde, befinden sich – noch östlich des Protestantischen Zentralfriedhofes – die Betriebsanlagen der Thurn- und Taxis-Brauerei. Während in Regensburg heute nur noch vier Brauereien bestehen (außer der genannten noch Bischofshof, Kneitingen, St. Katharinen-Spital), waren es 1787 24, 1868 gar 34 und in den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts immer noch 10 (VESENMAYER; REGER). Die Thurn- und Taxis-Brauerei entstand 1956/57 durch die Übernahme der Aktienmajorität der Brauhaus Regensburg A.G., die ihrerseits auf die Jesuitenbrauerei zurückging. Im Regensburger Betrieb sind derzeit (1977) 420 Mitarbeiter tätig, und der Bierausstoß hat 550 000 hl/Jahr erreicht. Zusammen mit den Betriebsstätten Schierling (150 000 hl), Berchtesgaden (80 000 hl; 1970 Übernahme des Hofbrauhauses), Bad Buchau (20 000 hl) und der Ende 1977 übernommenen Brauerei Etterzhausen (13 000 hl) stellt diese Gruppe die größte bayerische Privatbrauerei dar. Das Stammkapital beträgt 12 Mill. DM, der Umsatz etwa 70 Mill. Jahr.

4.8 Der Universitätsbereich

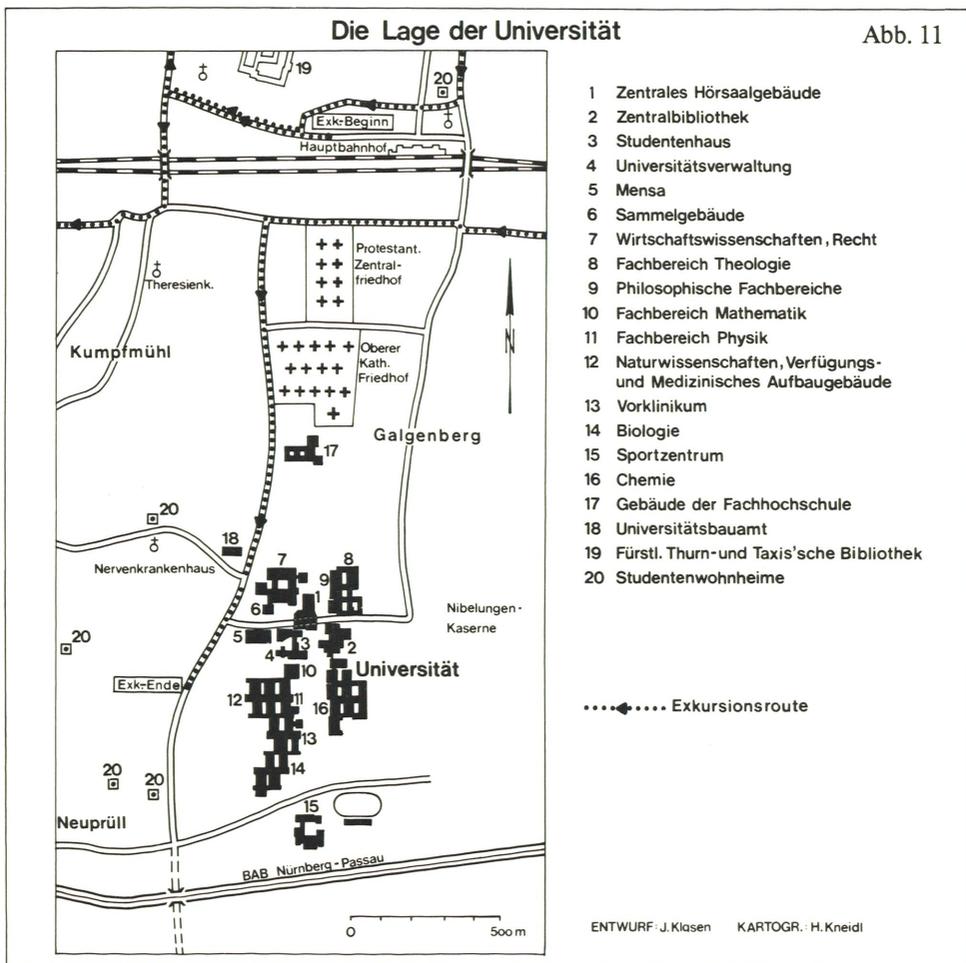
Über die *Universitätsstraße* erreichen wir in einem leichten Anstieg um 25 auf etwa 370 m das Universitätsgelände, den letzten Exkursionspunkt (vgl. Abb. 11). Dabei queren wir zwischen dem ehemaligen Gebäude der Erziehungswissenschaftlichen Fakultät, in dem jetzt Teile der Fachhochschule untergebracht sind, und den übrigen Universitätsgebäuden die Geländetrasse, die seit Jahren für einen äußeren südlichen Tangentenring freigehalten wird. Er soll eines Tages eine Verbindung vom Autobahnzubringer zur Landshuter Str. und über diese hinweg zum ebenfalls bisher nicht realisierten Ostring (s. oben) schaffen.

An der Ludwig-Thoma-Straße sieht man auf die Türme der Kirche von Karthaus-Prüll, eines 1803 säkularisierten ehemaligen Benediktiner- und späteren Kartäuserklosters. Bereits 977 wurde es, vermutlich von Hirsau aus(19), gegründet. Die Kirche ist eine kunsthistorisch wertvolle Hallenkirche, jedoch seit der Umwandlung des Geländes in eine Heil- und Pflegeanstalt (1852) für die Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich.

Im Laufe der Jahrhunderte hat es zunächst mehrere vergebliche Versuche gegeben, in Regensburg eine Universität zu etablieren. 1487 schon brachte Herzog Albrecht IV. von Bayern gemeinsam mit dem Rat der Stadt eine erfolglose Petition beim Papst ein, mit der eine Gründung erwirkt werden sollte (vgl. BENKER, 69 f; HANLE). Während des Dreißigjährigen Krieges sollte nach der Eroberung der Stadt durch die Schweden eine Evangelische Universität errichtet werden. Die Besetzung durch kaiserliche Truppen bereitete auch diesen Plänen ein

schnelles Ende. Im Jahre 1810 schließlich erwog man für kurze Zeit, die von Landshut zu verlegende Hochschule in Regensburg neu zu gründen, entschied sich aber dann für München(20).

1962 wurde dann die vierte bayerische Landesuniversität gesetzlich beschlossen und 1965 baulich begonnen. 1967 eröffnete man den Lehrbetrieb mit 700 Studenten und 30 Lehrstühlen. Bei der Standortsuche gaben die geringe Innenstadtentfernung (2,2 km Luftlinie bis zum Neupfarrplatz) und die niedrigere Lärmbelastung den Ausschlag gegenüber Königswiesen. Grundgedanke der Erschließung ist (RUILE) die Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr, zum Teil auf übereinanderliegenden Ebenen. Im Zentrum stehen, ebenfalls übereinander, drei große Parkdecks (1200 Plätze) zur Verfügung. Weitere Parkflächen befinden sich nördlich und westlich der Gebäudekomplexe. Zwar reichen sie heute bereits nicht mehr aus, sind aber erweiterungsfähig. Die Gebäudekomplexe, deren Höhe man relativ niedrig hielt, sind im wesentlichen in zwei zueinander parallel verlaufenden, aber architektonisch



vielfältig gegliederten Zeilen errichtet worden. Diese haben eine Nord-Süd-Erstreckung und lassen zwischen sich eine breite, durch Grünanlagen, Diskussionshof und Wasserfläche gegliederte Zone offen. Von ihr aus hat man, zumal das Gelände ja stadtauswärts ansteigt, einen sehr schönen Blick auf den Dom und die übrige Altstadt. Eventuell einmal notwendig werdende Erweiterungsbauten können nach den Längsseiten hin gerichtet werden. Auf längere Sicht hin ist daran gedacht, vom Bahnhof her über die bis zu 200 m breiten Gleisanlagen eine durchgehende Fußgängerverbindung durch die zentrale Grünzone des Universitätsbereiches anzulegen, die südlich des Universitätsgeländes an den Sportanlagen die Autobahn queren, dann in den Bereich der dort projektierten Uni-Kliniken (990 Betten) führen und schließlich in die Naherholungszone von Hohengebraching einmünden soll.

Die bauliche Konzeption der Universität gilt in der Fachwelt allgemein als sehr gelungen, und die beiden bisherigen Leiter des Universitätsbauamtes erhielten 1977 gemeinsam den bedeutendsten deutschen Architekturpreis (Fritz-Schumacher-Preis), der damit zum ersten Mal für den Bau einer Universität verliehen wurde.

Gegliedert ist die Hochschule in Fachbereiche. Die Studentenzahl entwickelte sich zwischen dem SS 1974 (8156) und dem SS 1977 (8783) nur noch schwach nach oben, wobei allerdings der Anteil der weiblichen Studierenden von 32,9 auf 38,3 Prozent ständig anstieg. Schon gemäß der Memoranden der mit der Gründung befaßten Gremien sollte die Regensburger Universität sowohl Entlastungsaufgaben für andere Universitäten erfüllen, als auch ein kultureller Mittelpunkt Ostbayerns werden. Insbesondere Letzteres kann als voll gelungen bezeichnet werden, stammen doch (WS 1976/77) nicht weniger als 69 Prozent der Studierenden aus Regensburg, der übrigen Oberpfalz und Niederbayern. Die Bildungsreserven des Raumes wurden erschlossen, was D. HENRICH näher erläutert hat(21). In diesem Zusammenhang ist auch das Auditorium Maximum der Universität mit seinen 1 500 Plätzen zu erwähnen. Es liegt im Mittelpunkt der Baukomplexe, an dem sich auch Verwaltung, Zentralbibliothek und Studentenhaus befinden und ist durch die Vielzahl der dort (wie in den Mensasälen) stattfindenden Veranstaltungen einer der Schwerpunkte des gesellschaftlichen Lebens der Stadt und ihres Umlandes.

Nicht gering erachtet werden dürfen die positiven ökonomischen Konsequenzen, die die Universität regional mit sich gebracht hat. Bisher (1977) wurden 1,6 Mill. m³ umbauten Raumes und 164 000 m² Nutzfläche geschaffen. Dabei sind 510 Mill. DM verbaut worden. Die laufenden Haushaltsausgaben, die 1976 die Summe von 115,7 Mill. DM erreichten(22), bleiben zu 80 Prozent in Ostbayern. Einen maßgeblichen Anteil daran haben natürlich die Personalkosten für die derzeit 1675 Beschäftigten (ohne studentische Hilfskräfte). Rechnet man die Familienangehörigen dazu und berücksichtigt die Tatsache, daß ein sehr erheblicher Teil dieser Bediensteten mit ihren Angehörigen nach Regensburg oder den anderen Gemeinden der Stadtregion zugezogen ist, so ist festzustellen, daß letztere seit 1967 der Universität einen Wanderungsgewinn von mehreren tausend Menschen verdankt.

Die Arbeitsbedingungen an der Universität sind, soweit dies vom Verfasser beurteilt werden kann, sehr gut. Zwölf Lesesäle mit 3 300 Arbeitsplätzen stehen bereit, und der Bücherbestand erreichte 10 Jahre nach Aufnahme des Lehrbetriebs 1,53 Mill. Bände.

Positiv zu bewerten ist schließlich die Situation auf dem studentischen Wohnungsmarkt. Auf der Planskizze (Abb. 11) wurden die in Universitätsnähe gelegenen Wohnheime mit eingetragen. Insgesamt standen am 1.1.1977 1 925 öffentlich geförderte Plätze zur Verfügung, was einer Unterbringungsquote von 15,9 Prozent entsprach(23). Damit nahm Regensburg im Vergleich zu Bayern (12,6%) und dem Durchschnitt der bundesrepublikanischen Hochschu-

len (11,1%) eine Spitzenstellung ein. Mit dem Beginn des WS 1977/78 hat sich das Angebot durch die Inbetriebnahme der neuen Heime bzw. Bauabschnitte an der Boessnerstraße bzw. in Königswiesen nochmals um 943 Plätze erhöht. An der Ludwig-Thoma-Straße steht auch das einzige Heim, das behindertengerecht gebaut wurde. Bei den Universitätsgebäuden ist hierauf ebenfalls geachtet worden.

ANMERKUNGEN

- (1) J. KLASSEN. Regensburg. Eine Fußexkursion durch den Stadtkern. In: 16. Deutscher Schulgeographentag. Augsburg, 1978. Beiträge zu den Exkursionen (Arbeitstitel). Kiel, 1978
- (2) Die folgenden Zahlen nach Angaben der Deutschen Bundesbahn, Hbf. Regensburg. Stand: 10.3.1977
- (3) STÄDTEBAULICHES SEMINAR. . . , 116 ff; vgl. hierzu aber auch kritische Äußerungen in DORSCH CONSULT/INGESTA . . . , 169
- (4) Stadt Regensburg. Stadtentwicklungsplanung. Regensburg-Plan 1977, S. VIII-33. Zweiter Bus-Zielpunkt in der Innenstadt ist der Fischmarkt. Neben der Omnibus-Verkehrsgemeinschaft Bahn/Post sind private Unternehmen eingesetzt, deren Anteil am gesamten Zielverkehrsaufkommen in das Stadtgebiet 23% beträgt (ebd. VIII-23).
- (5) Diese und die folgenden Zahlen nach ROLF MICHAEL KÜHNE. ZEITUNGSMARKT 1976. Ausgabe Bundesrepublik Deutschland, S. 62
- (6) Vgl. Anmerkung 4, S. VI-19 f
- (7) Schreibweise nach STROBEL, 1974. Bei BAUER heißt es „Zandt“ (S. 180 f)
- (8) KREUZER (1969 bzw. 1972), jeweils Karte 3; DORSCH CONSULT/INGESTA, Abb. 14; ALTSTADTERNEUERUNG REGENSBURG, Karte 5, S. 44
- (9) PRAXIS DES . . . , S. 50 ff
- (10) Diese und die weiteren Angaben nach WIDMANN, S. 10
- (11) Baublöcke 13018, 14042, 14043
- (12) nach Angaben der Wetterstation
- (13) Zum Stadtklima selbst vergleiche man die sehr instruktive Arbeit von CH. GOPPEL
- (14) Seit 1957 ist Prüfening im Vereinsregister des Amtsgerichtes Regensburg wieder als Benediktinerkloster eingetragen, doch lebt hier ausschließlich der Mönch Prinz Emmeram von Thurn und Taxis (HILTL, 14)

- (15) Diese Angaben wie die über die übrigen Firmen im Stadtwesten nach freundlichen Angaben über Werksleitungen
- (16) KRAUSEN, Karten 178, 218, 471
- (17) Diese und die folgenden Zahlen nach Angaben der Geschäftsleitung
- (18) Nach unveröffentlichten Statistiken des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen, Neuß. Im Empfang steht Regensburg 1976 an 18., im Versand an 11. Stelle
- (19) 997–1947. 950 Jahre Karthaus-Prüll in Regensburg. Regensburg, o.J. (1947)
- (20) PERSONEN- UND VORLESUNGSVERZEICHNIS der Universität Regensburg, zweimal jährlich
- (21) in: Regensburger Universitätszeitung 6/77, S. 2. Vgl. auch E. EMMERIG (ebd., S. 4)
- (22) ebd., S. 18f
- (23) Informationen des Studentenwerks

ABBILDUNGS-NACHWEISE

- Abb. 1 Kartengrundlage: Topographische Karte 1 : 25 000, Blatt Nr. 6938. Wiedergabe mit Genehmigung des Bayerischen Landesvermessungsamtes München, Nr. 9808/77
- Abb. 3 Nach Unterlagen der Stadtverwaltung (Ämter 33 und 66.2)
- Abb. 4 Luftbild Lorenz Wolf (Mai 1975), Zeitlarn. Freigabe: Luftamt Nordbayern (P 2511/696)
- Abb. 7 Luftbild Lorenz Wolf (Juni 1976), Zeitlarn. Freigabe: Luftamt Nordbayern (P 2511/873)
- Abb. 8 Nach einem Lageplan der Donau-Einkaufszentrum GmbH
- Abb. 9 Luftbild Lorenz Wolf (5.10.1974), Zeitlarn. Freigabe: Luftamt Nordbayern (P 2511/630)
- Abb. 10 Hafenstatistik 1976 (Hafenverwaltung Regensburg)
- Abb. 11 Grundlage: Vgl. Fußnote 20

LITERATUR

- Adreßbuch der Stadt Regensburg nach dem Jahre 1841. Regensburg, o.J. (ca. 1841)
- Altstadterneuerung Regensburg. Vorbereitende Untersuchung im Sanierungsgebiet
I. Sozialbericht (Teil 1) = Regensburger Geogr. Schriften 6 (1975)
- Bauberger, Wilhelm; Peter Cramer; Heinz Tillmann. Geologische Karte von Bayern
1 : 25 000, Bl. 6938 Regensburg (mit Erläuterungsheft. München, 1969)
- Bauer, Karl. Regensburg. Aus Kunst- und Kulturgeschichte. Regensburg, 1970(2)
- Beck, Otto. Studien über die Grundherrschaft St. Emmeram-Regensburg. Diss. München, 1921
- Benker, Gertrud. Wege durch Regensburg. Regensburg, 1971
- Braun, Peter und Burkart Lutz. Historische Stadtteile und ihre Nutzer. Ein sozialwissenschaftlicher Beitrag zum Problem der Altstadterneuerung am Beispiel Regensburg.
2 Bände. München, 1969
- Brunhuber, A. Die geologischen Verhältnisse von Regensburg und Umgebung. Regensburg, 1917
- Brunnacker, Karl. Das Quartär-Profil in der Zgl. Grube Strobel in Regensburg. In: Mitt.en d. Deutschen Bodenkundl. Ges. 21 (1975), 236–38
- Dietl. H. Zuckerfabrik in der Großstadt (75 J. Fabrik Regensburg). In: Deutsche Zuckerrübenzeitung, Worms, Sept. 1973, Sonderbeilage
- Dorsch Consult/Ingesta (hg.). Regensburg. Wirtschafts- und Verkehrsuntersuchung. 2 Teile. München und Köln, 1972
- Eichhorn, Rudolf. Bildbericht Regensburger Römermauer Castra Regina. Regensburg, 1956
- Fehn, Klaus. Regensburg an der Donau. In: Hans Fehn (hg.). Luftbildatlas Bayern. München und Neumünster, 1973, S. 88 f
- Feuchter, Paul. Der Donauhandel über Regensburg. In: Wirtschaftsraum Oberpfalz – Regensburg. Oldenburg, 1964, 195–197
- Goppel, Ch. Verbreitung und Ökologie von Rindenflechten im Stadtgebiet von Regensburg – ihr Zeigerwert für Stadtklima und Luftverschmutzung. In: Hoppea 35 (1976), 5–102
- Hable, Guido. Geschichte Regensburgs. Regensburg, 1970
- Harms-Heimatatlas Regensburg. München usw., 1958
- Hauner, Ulrich. Zur Fossilführung der Regensburger Oberkreideschichten. In: Acta Albertina Ratisbonensia 31 (1971), 135–150

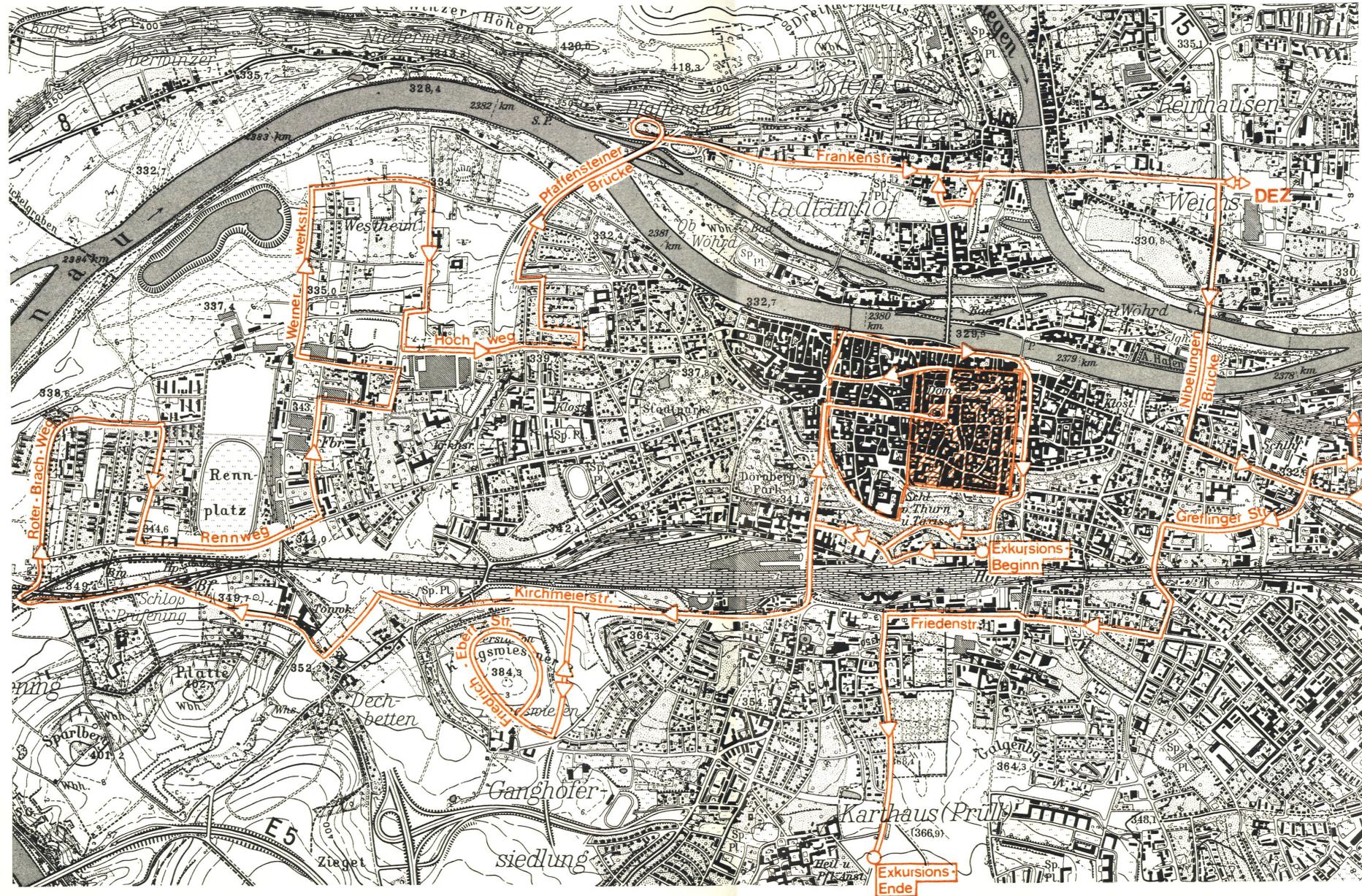
- Haus Thurn und Taxis, Das. Regensburg, o.J. (1977)
- Heimpel, H. Das Gewerbe der Stadt Regensburg im Mittelalter. Stuttgart, 1926,
= Beihefte zur Vj.schr. f. Sozial- u. Wirtschaftsgeschichte 9
- Hiltl, Franz. Prüfening. Kirchen und Kapellen. Regensburg, 1968
- Huber, Heinrich. Bilder aus der Regensburger Industrie. Diss. Würzburg 1906. Erschienen
Leipzig, 1906
- Killermann, W. Beitrag zum Standortklima der Donauhänge bei Regensburg In: Hoppea 27
(1970), 20–23
- Klasen, Jürgen. Regensburg. Eine Fußexkursion durch den Stadtkern. In: 16. Deutscher
Schulgeographentag. Augsburg, 1978. Beiträge zu den Exkursionen (Arbeitstitel).
Kiel, 1978
- Krausen, Edgar. Die Handgezeichneten Karten im Bayerischen Hauptstaatsarchiv sowie in
den Staatsarchiven Amberg und Neuburg a.d. Donau bis 1650. = Bayerische Archiv-
inventare 37. Neustadt a.d. Aisch, 1973
- Kreuzer, Gustav. Das Donautal bei Regensburg. In: Bayerisches Landesvermessungsamt
(hg.). Topographischer Atlas Bayern. München, 1968, S. 176 f
- . Der Grundriß der Stadt Regensburg. In: Berichte z. deutschen Landeskunde 42
(1969), 209–56 (inhaltlich gleich auch als: ds. Zweitausend Jahre Regensburger Stadt-
entwicklung. Geschichte, Gegenwart, Planungen. Regensburg, 1972)
- F.O. Lichts Internationales Zuckerwirtschaftliches Jahr- und Adreßbuch 1975. Weltzucker-
statistik. Hg. F.O. Licht
- 997–1947. 950 Jahre Karthaus-Prüll in Regensburg. Hg. P. Gallus Zirngibl. Regensburg, 1947
- Osterhaus, Udo. Neuere Grabungen im Römischen (sic!) Regensburg. In: Verhandlungen
des Histor. Vereins f. Oberpfalz u. Regensburg 115 (1975), 193–201
- Praxis des Umgangs mit erhaltenswerter Bausubstanz = Schriftenreihe „Stadtentwicklung“
des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 02.003 (1975)
- Regensburger Dom, Der. = Beiträge zur Geschichte des Bistums Regensburg 10 (1976)
- Reger, Anton. Regensburgs Brauereien vor 100 Jahren. In: Die Oberpfalz 62 (1974),
243–46
- Ritscher, Berta. Die Entwicklung der Regensburger Ratsverfassung in der gesellschaftlichen
und wirtschaftlichen Struktur der Zeit von 1245–1429, Teil II. In: Verhandl. en d. Histor.
Vereins f. Oberpf. u. Regensburg 115 (1975), 5–63
- Ruile, Gerd. Ein neuer Stadtteil im Gefüge der Stadt Regensburg. Die Universität. In: Re-
gensburger Almanach 1971, 53–64

- Scherer, Wilhelm. Über den Burgfrieden der Kreishaupt-Stadt Regensburg. In: Verhandl. en d. Histor. Vereins f. Oberpfalz u. Regensburg 25 (1868), 161–83
- . Über den Weinbau bei Regensburg von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Regensburg, 1869
- Schmeißner, Rainer. Der Burgfrieden der freien Reichsstat Regensburg. In: Die Oberpfalz 62 (1974), 1–9
- Schmid, A. Die Erhaltung unserer Altstadt. In: Regensburger Almanach 1978, 59–65
- Schmid, Fritz. Eine Kleinstadt entsteht in einer Großstadt. Das Baugebiet in Königswiesen. In: Regensburger Almanach 1973, 76–80
- Schnetz, Joseph. Der keltische Name Regensburgs. In: Verhandl. en d. Histor. Vereins f. Oberpf. u. Regensburg 86 (1936), 155–58
- . Nochmals der keltische Name Regensburgs. Ebd. 88 (1938), 230–32
- Schönfeld, Roland. Studien zur Wirtschaftsgeschichte der Reichsstadt Regensburg im 18. Jahrhundert. In: Verhandl. en d. Histor. Vereins f. Oberpfalz u. Regensburg 100 (1959), 5–148
- . Regensburg im Fernhandel des Mittelalters. Ebd. 113 (1973), 7–48
- . Die Donau als Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung Regensburgs. Ebd. 116 (1976), 181–193
- Schwarz, Ernst. Prüfening und Prüfling. In: Alt-Bayerische Heimat. Beilage zur Mittelbayerischen Zeitung 1949, Nr. 6
- 750 Jahre St. Katharinenhospital Regensburg. Regensburg, 1976
- Stadt Regensburg. Stadtentwicklungsplanung. Regensburg-Plan 1977
- Städtebauliches Seminar der Stiftung Regensburg im Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. Regensburg. Zur Erneuerung einer alten Stadt. Düsseldorf und Wien, 1967
- Stoob, Heinz. Regensburg. In: ders. (hg). Deutscher Städteatlas I, 8. Dortmund, 1973
- Strobel, Richard. Baualtersplan zur Stadtsanierung. Regensburg II. München, 1974
- Thomä, Heinz. Der Hafen Regensburg, unter besonderer Berücksichtigung seiner Bedeutung für den Südosthandel der Bundesrepublik Deutschland. Diss. Erlangen-Nürnberg, 1964
- Vesenmayer, Hans. Von „Sankt Mang“ bis zum „Spital“. Bürgerliche und klösterliche Brauereien in Regensburg. In: Regensburger Almanach 1969, 75–82
- Vielberth, Johann. Das Donau-Einkaufszentrum. In: Regensburger Almanach 1975, 64–71

- Voggenreiter, Franz. Die Stadt Regensburg. Ihre Erscheinung und ihre Entwicklung zum neuzeitlichen geographischen Raumorganismus. Potsdam, 1936
- Wegweiser in der Kaiserlichen Freyen Reichsstadt Regensburg und ihrer Gegend. Regensburg, 1802
- Weigt, Ernst. Standorte neuer Industriebetriebe in Franken und der Oberpfalz unter dem Gesichtspunkt von Nachbarschaft und Führungsvorteil. In: Berichte zur dt. Landeskunde 23 (1959), 383–400
- Widmann, Werner A. Der Fürst und die Fürstlichen. In: Merian Regensburg, 1968, 44–46

Busexkursion Regensburg (Routenskizze)

Abb. 1:



Legende:

-  Römisches Castrum
-  Erste Stadterweiterung (um 920)
-  Routenverlauf
- DEZ** Donau-Einkaufs-Zentrum



ENTWURF: J.Klasen
 KARTOGRAPHIE: H.Kneidl

