

Stadt Regensburg Tiefbauamt
St 2660 / 640 / 1,390 bis St 2660 / 660 / 0,540

Neubau der Frankenbrücke mit Anschlussstraßen

Bau-km 0-031 bis Bau-km 0+620

PROJIS-Nr.:

FESTSTELLUNGSENTWURF

Neubau der Frankenbrücke mit Anschlussstraßen

- Städtebaulicher Fachbeitrag -

aufgestellt:
Stadt Regensburg
Tiefbauamt



Köstlinger, Ltd. Baudirektor
Regensburg, den 24.04.2025

Planfeststellungsunterlagen

Teil A- Vorhabensbeschreibung

1 Erläuterungsbericht

Verkehrliche Situation/ Ziele und Raumentwicklung

Verkehrliche Situation

Die Frankenstraße ist heute als Staatsstraße St 2660 gewidmet, historisch war die Frankenstraße die Bundesstraße B 8, die von Passau nach Würzburg führte. Dem entsprechend handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße im Straßennetz der Stadt Regensburg. Im Stadtgebiet ist die Frankenstraße über die Anschlussstelle Pfaffenstein mit der Bundesautobahn A 93 an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Die Frankenstraße verläuft in der Verlängerung mit der Walhalla-Allee und dem Odessa-Ring als wichtige West-Ost-Verbindung durch den Stadtraum. Der Straßenzug ist durchgehend zweibahnig, vierspurig und anbaufrei. Im Abschnitt von der Drehergasse bis zur Holzgartenstraße beträgt die aktuelle Verkehrsbelastung der Frankenstraße rund 43.750 Kfz/ 24 h, damit ist der vorhandene Querschnitt annähernd gesättigt..

Auf der Frankenstraße verläuft eine Vielzahl von Buslinien des Regensburger Verkehrsverbundes (RVV), die den westlichen Landkreis an die Stadt anbinden. Dies sind die Linie 12 nach Pielenhofen, die Linie 28 nach Hemau, die Linie 17 nach Kareth, die Linie 13 nach Hainsacker, die Linie 14 nach Wolfsegg und die Linie 15 nach Kallmünz.

Aufgrund der hohen Auslastung des Querschnitts durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) kommt es heute für den ÖPNV zu umfangreichen Fahrzeitverlusten und Qualitätseinbußen. Die vorhandenen Haltestellen für den ÖPNV entsprechen nicht dem aktuellen Regelwerk und sind nicht barrierefrei.

An der Frankenstraße sind beidseitig bauliche Radwege und Gehwege vorhanden, diese sind aber vor allem im Bereich der bestehenden Frankenbrücke zu schmal und entsprechen nicht mehr dem aktuellen Regelwerk und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Der touristische Fernradweg „Via Danubia“ verläuft an der Frankenstraße entlang und der „Regental-Radweg“ beginnt bzw. endet an der Einmündung der Bayerwaldstraße an der Frankenstraße.

Verkehrliche Ziele

Hauptziele der weiteren verkehrlichen Entwicklung im Stadtgebiet sind die Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes und die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Ein wesentlicher Aspekt ist die Beschleunigung des ÖPNV um hier eine Steigerung der Attraktivität für die Einpendler aus dem Landkreis zu erreichen. Die Busbeschleunigung wurde gutachterlich untersucht und kommt zur Empfehlung, für die Busse in Richtung Westen (stadtauswärts) eine eigene Fahrspur anzulegen.

Ein weiteres Ziel ist die Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr, dies betrifft die Ost-West-Relation an der Frankenstraße genauso wie die querenden Radverkehrsströme. In der Ost-West-Relation ist die Verlängerung der Fahrbeziehung aus der Holzgartenstraße kommend zur Hauptradroute parallel an der Donau (Straßenzug Dultplatz – Am Europakanal – Bamberger Straße) beabsichtigt, hier wird eine Fahrradstraße angestrebt. Damit der Radverkehr bei der Querung des Regens nicht mehrfach und umwegig die Frankenstraße queren muss, ist an der Frankenbrücke ein Zweirichtungs-Radweg entlang der südlichen Fahrbahn angedacht. Dieser schließt am westlichen Brückenwiderlager dann an die Wege an, die im Zuge des Hochwasserschutzes errichtet wurden. Die Querung der Frankenstraße in der Relation der Holzgartenstraße soll für den Radverkehr weiterhin direkt möglich bleiben und

gestärkt werden. Über die Drehergasse soll eine Verbesserung für die Radfahrer in der Nord-Süd-Relation erfolgen.

Alle Fußgängerquerungen an der Frankenstraße sollen gesichert und barrierefrei geführt werden.

Raumentwicklung

Der Stadtraum entlang der Frankenstraße befindet sich von der Anschlussstelle Pfaffenstein bis zum Regen im Wandel. Es findet eine umfangreiche städtebauliche Nachverdichtung statt. Auftakt hierzu bildete das Bauprojekt „Bäckersche Höfe“ an der Kreuzung Protzenweiherbrücke / Frankenstraße, ein weiterer Baustein wird an der Ecke der Alten Nürnberger Straße mit der Oberpfalzbrücke realisiert. Zukünftige Entwicklungen sind an der Bamberger Straße bereits abzusehen. Die mit der Nachverdichtung verbundene Steigerung der notwendigen Verkehrsleistungen aller Verkehrsträger sind bei der weiteren Raumplanung ausreichend zu berücksichtigen.

Städtebauliche Situation/ Ziele und Stadtentwicklung

Städtebauliche Situation

Die räumliche Wirksamkeit der bestehenden Frankenbrücke samt Anschlussstraßen erstreckt sich von Westen über den Kreuzungsbereich der Drehergasse bis in den Osten zum Kreuzungsbereich der Holzgartenstraße. Der Straßenraum westlich der Frankenbrücke ist von linearem Geschosswohnungsbau mit gewerblicher Erdgeschossnutzung geprägt. Dabei bildet die südlich angrenzende Bebauung eine durchgängige Raumkante. Durch den Rücksprung der Bebauung im Norden lässt sich hier keine klare Raumkante ablesen.

Die jetzige Frankenbrücke kann die im Rahmen der Hochwasserschutzplanung entstandenen Freiräume und Radwege nicht integrieren. Der östliche Brückenkopf grenzt zudem unmittelbar an die kleinteilige Wohnbebauung an und erzeugt durch den Maßstabssprung einen städtebaulichen Missstand. Im weiteren Verlauf der Frankenstraße beginnt ab der Kreuzung Holzgartenstraße eine grobkörnigere Gewerbebebauung.

Städtebauliche Ziele

Der fünfspurige Ausbau der Frankenbrücke sowie der Anschlussbereiche lassen sich städtebaulich verträglich integrieren. Hierzu wird der Bereich zwischen Drehergasse und Bayerwaldstraße mithilfe einer Lärmschutzbebauung geschlossen und um ein Gebäude zum Eingang der Bayerwaldstraße ergänzt. Es entsteht eine neue Raumkante, die gleichzeitig einen Lärmschutz für die bestehende Bebauung schafft.

Um das Brückenbauwerk der neuen Frankenbrücke weitgehend stadtbildverträglich in die ökologisch wertvolle Flusslandschaft einzufügen, sind höchste Anforderungen an die Konstruktion und Gestaltung der Brücke zu stellen, um somit die Beeinträchtigungen für das sensible Landschaftsbild und Stadtbild möglichst gering zu halten. Zur Integration in den Stadtraum sind u.a. die Entwicklung von Freiräumen an der östlichen Brückenseite sowie die Anbindung der Uferbereiche notwendig.

Am östlichen Brückenkopf wird jeweils ein Gebäude auf der Nord- und eines auf der Südseite für den Ausbau der Brücke abgebrochen. Städtebaulich entspannt sich hierdurch die Engstelle zwischen Brücke und angrenzender Wohnbebauung deutlich.

Stadtentwicklung

Der Regensburg Plan 2005 und der Flächennutzungsplan formulieren für den Planungsbereich folgende Ziele:

„Der Stadtnorden soll eine echte "Mitte" erhalten, indem das räumliche Herzstück, nämlich die Bereiche rund um die Kreuzungen Nordgau-/Isar-/Brennesstraße und Nordgau-/Frankenstraße/Walhalla-Allee mit Alex-Center und Donau-Einkaufszentrum weiterentwickelt werden. Hierbei sollen verstärkt Funktionen, die über das bloße Einkaufen hinausgehen, also z.B. Freizeit, Kultur, Vergnügungen, Sport, Gastronomie, Büros usw. berücksichtigt werden.

Dem Stadtnorden sollen bevorzugt höherwertige oberzentrale Einrichtungen und Funktionen zugeordnet werden.“

Der Neubau der Frankenbrücke ist ein wichtiger Baustein, um die Ziele der Stadtentwicklung, wie die Stärkung des ÖPNV's, die Einbindung der Freianlagen der Uferbereiche des Regens und der Radwegeanbindung zu erreichen. Somit kann sich der Stadtnorden weiter zu einem Stadtteil mit eigener Mitte etablieren.