

Große Kreisstadt

donauwörth



Vorbereitende Untersuchungen
Städtebaulicher Denkmalschutz

Städtebaulicher Denkmalschutz Donauwörth

Fortschreibung der Vorbereitenden Untersuchungen 2012

Textteil (Anhang und maßstäbliche Pläne befinden sich in einem gesonderten Band: Planteil)

Vorwort	5
I. Rahmenbedingungen	7
1. Anlass und Ziele der Fortschreibung	7
2. Auftraggeber und Auftragnehmer	7
3. Ausgangssituation	8
3.1 Abgrenzung Gesamtgebiet und Gliederung in Bereiche	8
3.2 Stadtgeschichtliche Entwicklungsstufen, Lage und Topographie	10
4. Regionalplan	15
5. Planungsgrundlagen	18
- vorhandene Vorbereitende Untersuchungen (VU)	18
II. Allgemeine städtebauliche Analyse	21
1. Bauliche und räumliche Struktur	21
1.1 Baustruktur, Dichte und gesamtstädtische Zusammenhänge	21
1.2 Einwohner- und Sozialstruktur	28
1.3 Brach-, Frei- und Entwicklungsflächen	29
2. Gebäude	34
2.1 Nutzungsarten	34
2.2 Leerstände	35
2.3 Denkmale und Ensembles	35
3. Städtebauliche Qualitäten und Mängel	37
3.1 Sichtachsen, Raumkanten, Barrieren	37
3.2 Gebäudebestand	44
3.3 Öffentliche Straßen und Plätze	45
3.4 Öffentliche Grün- und Freiflächen	47
3.5 Fuß- und Radwegeverbindungen (Langsamverkehr)	48
3.6 Fließender Verkehr	49
3.7 Ruhender Verkehr	52
3.8 Licht	54
3.9 Handel	56
3.10 Tourismus	58
4. Sanierungsbilanz 2000 - 2010	60
4.1 durchgeführte Maßnahmen	64
4.2 nicht durchgeführte Maßnahmen	68

Inhalt

III. Ziele	72
Zusammenfassende Bewertung und Ziele in den Handlungsfeldern	
1. Stadtgrundriss und Stadtgestalt	72
2. Öffentliche Räume, Grün- und Freiflächen, Wegenetz	76
3. Flächennutzung	79
4. Wohnen	80
5. Handel	82
6. Verkehr und Mobilität	83
7. Tourismus	85
8. Licht	87
9. Energie	93
IV. Maßnahmen	105
1. Stadtgrundriss und Stadtgestalt	107
2. Öffentliche Räume, Grün- und Freiflächen, Wegenetz	109
2.1 Öffentliche Räume	109
2.2 Grün- und Freiflächen	110
2.3 Wegenetz	112
3. Flächennutzung	114
4. Wohnen	116
5. Handel	117
6. Verkehr	118
7. Tourismus	119
8. Licht	123
9. Energie	128
V. Verfahren und Durchführung	129
1. Rechtliche Voraussetzungen	129
2. Öffentliche Förderprogramme	129
3. Gebietsdefinition	130
4. Verfahren und Begründung	130
5. Finanzierungsübersicht und Finanzierbarkeit	132
6. Umsetzung	134
- Zeitliche Einordnung der Maßnahmen	134
- Beteiligung und Information	134
- Monitoring und Evaluation	135
Verzeichnis der Karten und Pläne	136
Abbildungsnachweis	136
Impressum	137

Vorwort



Liebe Donauwörtherinnen und Donauwörther,

die Stadterneuerung hat in Donauwörth eine lange und gute Tradition:

Vom städtebaulichen Wettbewerb für die Insel Ried im Jahr 1983 über die vorbereitende Untersuchung zur Stadterneuerung im Jahr 1986 bis hin zu den zuletzt erarbeiteten vorbereitenden Untersuchungen für die Altstadt (2002), das Bahnhofsviertel (2002) sowie das Spindeltal (2005) haben wir bereits einen weiten, erfolgreichen Weg beschritten.

Die Aufnahme in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ bietet jetzt die Chance, das bisherige Vorgehen zu analysieren, neue Ziele zu definieren und mit neuen Maßnahmen umzusetzen. Erstmals wird es möglich, das gesamte städtebauliche Handeln im Innenstadtbereich in einem Sanierungsgebiet zusammenzufassen.

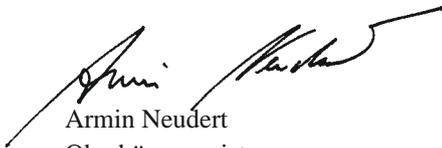
Auch sind die Themen, entsprechend den modernen Anforderungen, nicht mehr nur auf rein städtebauliche Ziele fixiert, sondern in größerer Breite gefasst:

Bereiche wie z. B. Handel, Verkehr und Mobilität, Tourismus, Licht und Energie haben zudem ihre Aufnahme in die vorbereitenden Untersuchungen gefunden.

Das hier vorgelegte Kompendium ist nicht nur Leitlinie und Richtschnur für eine erfolgreiche Umsetzung der Stadtsanierung, sondern bietet auch als stets verfügbares Vademecum eine vielfältige Ideensammlung möglicher Projekte.

Auf diesem Weg wünsche ich Donauwörth und uns allen bei der Umsetzung dieser Ideen im kommenden Jahrzehnt viel Erfolg.

Donauwörth im April 2012


Armin Neudert
Oberbürgermeister

I. Rahmenbedingungen

1. Anlass und Ziele der Fortschreibung

Die Stadt Donauwörth setzt bereits seit Mitte der 1980er Jahre erfolgreich und kontinuierlich Ziele und Maßnahmen der städtebaulichen Sanierung um.

Die teilweise veränderten gesellschaftlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen lassen es notwendig erscheinen, die bisherigen Sanierungsziele zu überprüfen, zu ergänzen bzw. in Teilbereichen fortzuschreiben, aber auch zurückzunehmen.

Teile des aktuellen Untersuchungsgebiets wurden bereits 1986 durch die Arbeitsgemeinschaft für Sozial- und Entwicklungsplanung (ASEP) untersucht.

Daraufhin wurde 1991 das Sanierungsgebiet „Insel Ried“ förmlich festgesetzt; im Jahr 2000 wurde das Sanierungsgebiet auf den gesamten Altstadtbereich ausgedehnt und 2002 um zwei Teilbereiche im Norden der Altstadt (Berger Vorstadt und Mühlweg) ergänzt.

Ebenfalls 2002 wurde das „Bahnhofsviertel“ als Sanierungsgebiet festgesetzt, 2005 das „Spindeltal“.

In allen Sanierungsgebieten, aber insbesondere in der Altstadt und auf der Insel Ried, sind seither die Sanierungsziele in vielen kleinen und großen Einzelmaßnahmen zusammenhängend und weitreichend umgesetzt worden.

Dazu gehört die Neugestaltung öffentlicher Räume und Freiflächen, die Modernisierung stadtbildprägender Gebäude, der Ausbau des Wegenetzes für den Langsamverkehr sowie Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung, der Nachverdichtung auf Brachflächen und der Hochwasserfreilegung.

Im Bereich der Bahnhofstraße und auf den Brachflächen der Deutschen Bahn sowie am nördlichen und südöstlichen Eingang zur Altstadt bestehen allerdings noch städtebauliche Missstände und dementsprechender Handlungsbedarf.

Für weitere Bereiche, überwiegend entlang und im Bezug zur Donau, kann zwischenzeitlich zusätzlicher Handlungsbedarf festgestellt werden.

Mit der vorliegenden Untersuchung wird eine Zwischenbilanz gezogen; die bestehenden Sanierungskonzepte und -gebiete werden in einen räumlichen Zusammenhang gebracht und zugleich wird die Rechtsgrundlage für den zukünftigen Einsatz von Städtebauförderungsmitteln geschaffen. Dabei wird auch den veränderten Möglichkeiten und Anforderungen der Städtebauförderungsrichtlinie und -programme Rechnung getragen, insbesondere wird auf das Programm „städtebaulicher Denkmalschutz“ Bezug genommen.

Aufgrund der umfassenden vorliegenden Bestandsaufnahmen wird im Analyseteil auch auf die Erhebungen der vorausgegangenen Untersuchungen zurückgegriffen. Im Rahmen einer Qualitäten- und Mängelbewertung werden diese, soweit notwendig, aktualisiert.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit und besseren Ablesbarkeit der städtebaulichen Zusammenhänge wurde eine Darstellung aller Gebiete in einer Karte gewählt.

2. Auftraggeber und Auftragnehmer

Auftraggeberin ist die Große Kreisstadt Donauwörth, vertreten durch ihren Oberbürgermeister Armin Neudert.

Die Große Kreisstadt Donauwörth hat die Planergruppe WGF – Landschaft Nürnberg, vertreten durch Prof. Gerd Aufmkolk und plan&werk Büro für Städtebau und Architektur Bamberg, vertreten durch Regierungsbaumeister Franz Ullrich sowie architektur&licht Heidelberg, vertreten durch Dipl.-Ing. Wiltrud Schönecker mit der Durchführung der vorliegenden Untersuchung beauftragt.

I. Rahmenbedingungen

3. Ausgangssituation

3.1 Abgrenzung Gesamtgebiet und Gliederung in Bereiche

Der Umgriff des Gesamtgebietes teilt sich in der Plandarstellung gemäß Legende in zwei Bereiche: „Untersuchungsgebiet“ sowie den Bereich „Nachrichtliche Übernahme von Zielen“.

Das Untersuchungsgebiet (voraussichtliches Sanierungsgebiet) umfasst im Wesentlichen die Altstadt mit den unmittelbar angrenzenden Vorstädten, hier bestehen bereits folgende Sanierungsgebiete:

- Insel Ried und westliche Altstadt, 1999/2000
- Altstadt, 1999/2000
- Erweiterung Altstadt, 2002
- Bahnhofsviertel, 2002
- Spindeltal, 2005

Ergänzend hierzu wurden einige unmittelbar angrenzende Bereiche aufgenommen, für die ein städtebaulicher oder landschaftsplanerischer Handlungsbedarf festgestellt wurde. Dies ist der Bereich um die Promenade, der Kalvarienberg und der anschließende Fußweg zum Freibad, der Bereich westlicher Tunnelmund – Ruhetal, der Heilig-Kreuz-Garten/Onkel-Ludwig-Anlage, der Bereich östlich des Umgriffs der VU Bahnhofsviertel bis zum Donauufer, die Donaubrücke /Augsburger Straße, sowie ein Stück des Uferbereichs südlich der Zirgesheimer Straße.

Der Bereich der „Nachrichtlichen Übernahme von Zielen“ erstreckt sich über den südlichen Donaubogen, einen inselartigen Bereich südlich der Donau bis einschließlich der Zusam mit den Siedlungsbereichen östlich und westlich der Augsburgs Straße sowie den sich anschließenden Landschaftsräumen; außerdem das nördliche Donauufer östlich der Donaubrücke Augsburgs Straße bis zur Donaubrücke der Umgehungsstraße (Bundesstraße 2). Hier wurden bereits in vorausgegangenen Studien (Bewerbung für die Landesgartenschau) Konzepte formuliert, die nachrichtlich übernommen werden und zum besseren Verständnis der Ziele und Maßnahmen im Untersuchungsgebiet dargestellt sind.

Für die Untersuchungen zum „Städtebaulichen Denkmalschutz“ wird, in Anlehnung an die bestehenden Untersuchungen, eine quartierweise Gliederung in folgende Bereiche vorgeschlagen:

Altstadt:

- Zentraler Bereich im Verlauf: Reichsstraße – Kapellstraße
- Übrige Bereiche innerhalb des Mauerrings: Quartier um Sonnenstraße; Quartier um Kronengasse; Quartier um Heilig-Kreuz-Straße/Pflegstraße
- Nördliche Bereiche des Mauerrings: Spindeltal; Berger Vorstadt; Mühlberg/Mühlweg
- Bereich um Promenade im östlichen Anschluss an die Altstadtbefestigung
- Östlicher Wörnitzuferbereich unterhalb des Heilig-Kreuz-Klosters
- Insel Ried

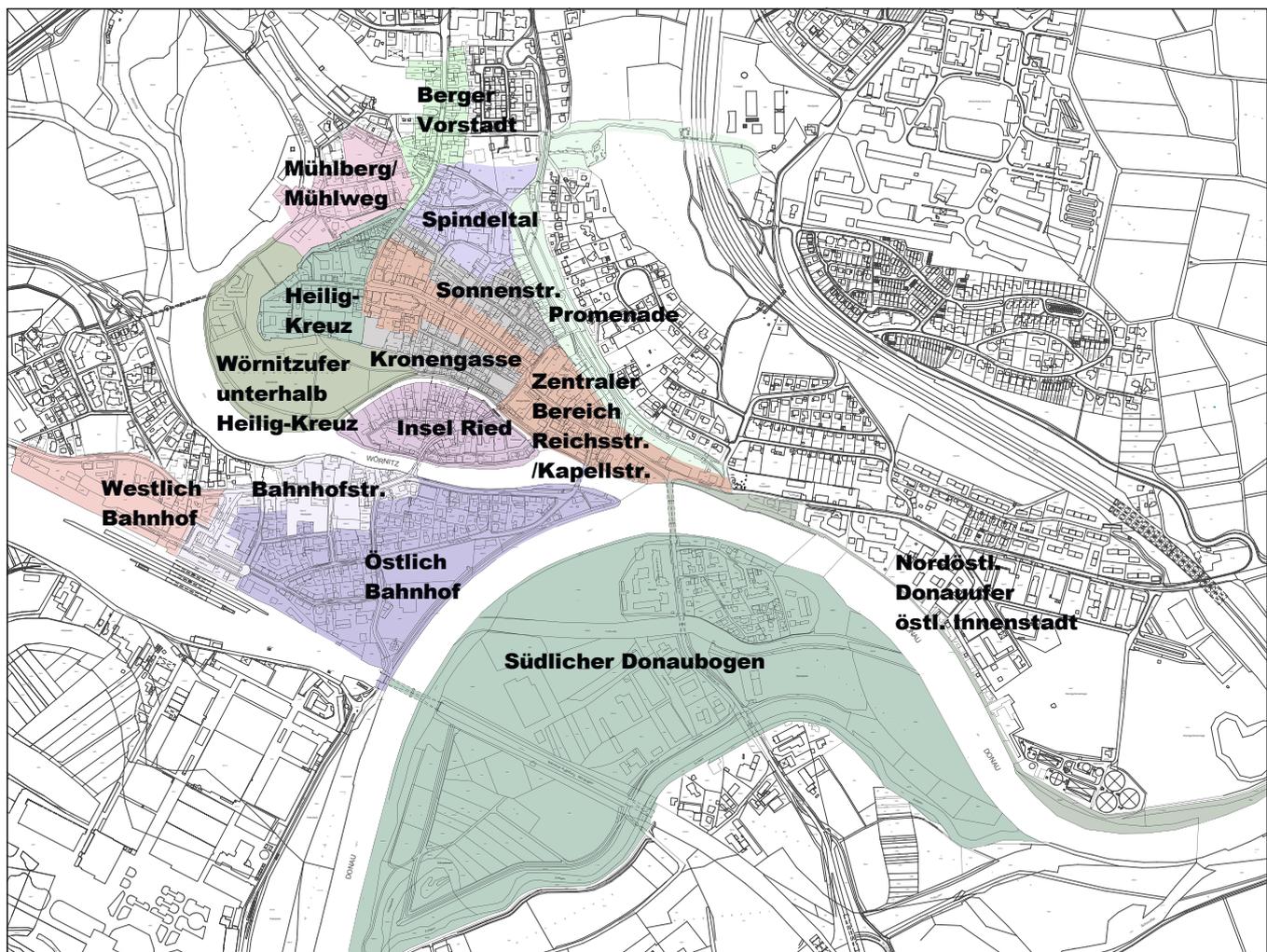
I. Rahmenbedingungen

Bahnhofsviertel:

- Verlauf der Bahnhofstraße
- Bereich östlich Bahnhofsvorplatz
- Bereich westlich Bahnhofsvorplatz

Donaubogen:

- Bereich im südlichen Donaubogen
- Nordöstliches Donauufer östlich der Innenstadt



Quartiersweise Gliederung

I. Rahmenbedingungen

3.2 Stadtgeschichtliche Entwicklungsstufen, Lage und Topographie

Die Große Kreisstadt Donauwörth liegt im Norden des bayerischen Regierungsbezirks Schwaben an den südwestlichen Ausläufern der Frankenalb und den Ostausläufern der Schwäbischen Alb am Zusammenfluss von Wörnitz und Donau.

Die historische Altstadt liegt auf einem vorgeschobenen Hügel am Südrand des Juragebirges und ist im Westen und Süden durch den Verlauf der Wörnitz und Ihrer Überschwemmungsgebiete bis zur Mündung in die Donau am südöstlichen Innenstadtrand begrenzt. Im Osten bildet der Verlauf des Kaibachs und die Senke vor dem Anstieg zum Schellenberg die natürliche Innenstadtgrenze. Nach Norden vollzieht sich der Übergang der mittelalterlichen Stadt zu der eher ländlich geprägten Siedlung Berg über die Berger Vorstadt auf einem Grat des Stadthügels.



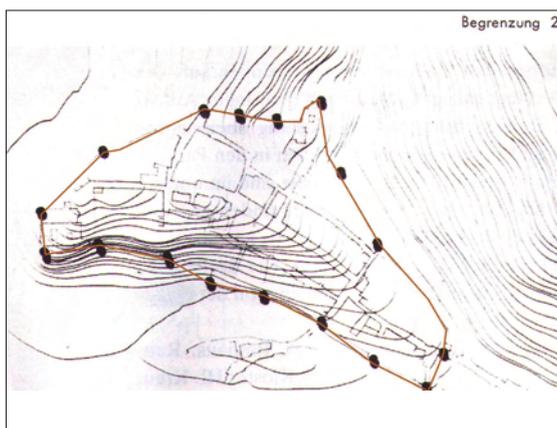
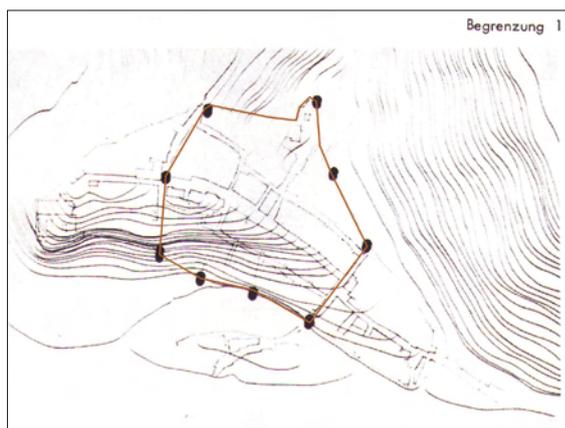
Topografische Karte im Bereich um Donauwörth

I. Rahmenbedingungen

Durch die topografische Lage und die geostrategische Bedeutung ist auch die Entstehung der Stadt begründet. In diesem Gebiet trafen im Mittelalter die Stämme der Schwaben, Baiern und Franken aufeinander, welche den wichtigen Donauübergang an der Kreuzung zweier Fernhandelsrichtungen kontrollieren wollten.

Die Urzellen der Stadt sind die Insel Ried, deren Besiedlung möglicherweise schon um 500 n. Chr. erfolgte sowie die Burg Werd, später Mangoldstein im Bereich des heutigen Spindeltals, deren erste Erwähnung auf das Jahr 1030 zurückgeht. Die eigentliche Stadtgründung erfolgte in der Stauferzeit in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Die erste Stadtanlage umfasst einen Bereich, den im Norden die Burg und im Süden das Wörnitzufer begrenzt. Von Westen erstreckt sie sich von der Pflugstraße bis zur Spitalstraße. Von dieser Stadtumgrenzung sind heute keine sichtbaren Teile mehr erhalten.

Die Haupteinschließung der Stadt ist ein breiter, ansteigender Straßenmarkt (der spätere Verlauf der Reichsstraße), der die Nord-Süd-Straße aufnimmt, nachdem sie jeweils unmittelbar vor den Stadttoren um 90° abknickt. Er folgt der Oberflächenform des vorhandenen Stadthügels. Auch die Straßenzüge der zwei parallel verlaufenden Straßenzüge (Kronengasse, Sonnengasse) sowie die verbindenden Quergassen sind bereits vorhanden. Eine breitere Quergasse verbindet die Burg Mangoldstein mit dem Straßenmarkt. Dieser Grundriss ist als typische Gründungsanlage aus Staufischer Zeit zu betrachten.



Die Begrenzung (1) der Stadt zur Zeit der Staufer im 12. Jahrhundert

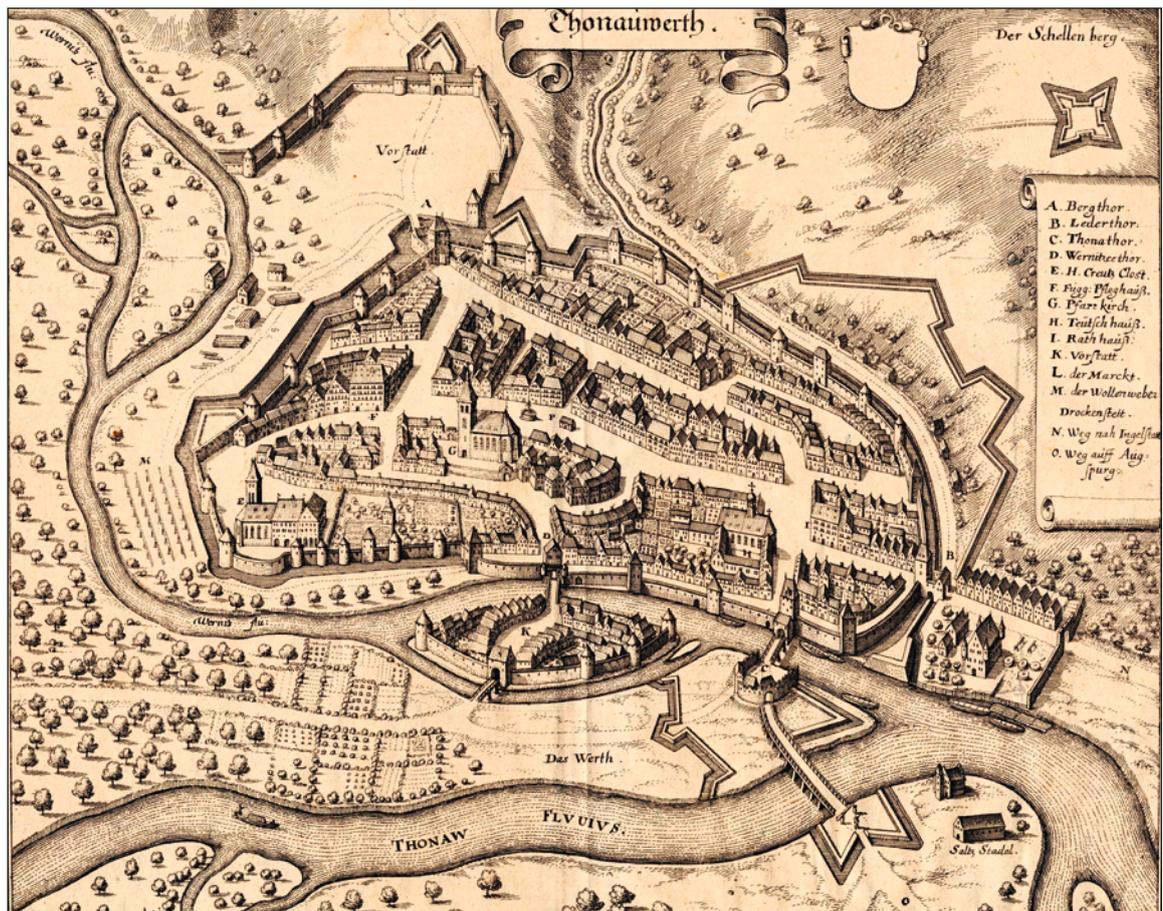
re.: Der Verlauf der Stadtbegrenzung (2) nach der zweiten Stadterweiterung im 14. Jahrhundert (Punkte markieren Stadttore)

Nach Vereinnahmung der Stadt durch die Wittelsbacher im Jahr 1301 wird die Stadt zur Reichsstadt erhoben. Der Bereich der hierbei zerstörten Burg wird Teil der Stadtmauer.

Es erfolgen weitere Phasen der Stadterweiterung ab dem Beginn des 14. Jahrhunderts, wobei im Westen der Bereich um das Heilig-Kreuz-Kloster und im Osten die sogenannte Lederervorstadt (Bereich um die Kapellstraße zwischen Rathaus und Kaibach) mit in die Stadtbegrenzung einbezogen werden. Teile dieser Stadtmauer sind heute am Wörnitzufer und entlang des Kaibachs vorhanden. Im 14. bis 16. Jahrhundert entstehen auch die heute noch stadtbildprägenden, übergeordneten Gebäude, wie das Rathaus (ab 1308), das Tanzhaus (um 1400), die Spitalkirche (um 1423), die heutige Stadtpfarrkirche (ab 1444) oder das Fuggerhaus (1539) entlang des Hauptstraßenzuges. Die heutige Reichsstraße ist als Straßenmarkt nicht nur die größte Platzanlage sondern auch der vornehmste und wichtigste Freiraum der Stadt. Die parallel verlaufenden Straßenzüge (Kronengasse, Klosterstraße, Sonnenstraße) dienten der Belieferung der Handelshäuser in der Reichsstraße von der Rückseite. Die Erschließung der erweiterten Stadt ist durch diesen Straßenmarktzug bestimmt, in dessen Verlängerung in der Pflugstraße, in der Kapellstraße und in der Spitalgasse sich die Hauptstraßentore befanden.

Im Jahr 1607 besetzen bayerische Truppen im Zuge der Reichsexekution die Stadt, die von da an mit kurzer Unterbrechung bayerische Landstadt blieb.

I. Rahmenbedingungen



Der Stich um 1644 zeigt die Stadt mit Stadtmauer, vorgelagerten Befestigungsanlagen und der Insel Ried als Vorstadt



Uraufnahme Stadtblatt Donauwörth aus dem Jahr 1816: Im Stadtgrundriss wie um 1844 blieb die Stadt rund 200 Jahre strukturell unverändert. Kartengrundlage: © Landesamt für Vermessung und Geoinformation 2011

I. Rahmenbedingungen

Aufgrund der günstigen geografischen Lage wurde Donauwörth bereits 1847 an das Eisenbahnnetz angebunden, was mit einer Ansiedlung von Industrie und einem Bevölkerungswachstum verbunden war. Der Bereich der im 19. Jahrhundert teilweise abgetragenen Stadtbefestigung diente teilweise als Trasse der Eisenbahn. Dies ist bis heute im Bereich der Promenade und des Tunnels noch ablesbar.

Durch das Anfügen neuer Siedlungen und die Entfernung der Befestigungen wurden die Konturen der Altstadt teilweise verwischt.

Die Stadterweiterung um die Bahnhofsvorstadt erfolgte ab Ende des 19. Jahrhunderts durch die Verlegung des Bahnhofs vom unmittelbaren nordöstlichen Altstadtrand in den Bereich südlich der Wörnitz, wobei die Erschließung mit Hochwasserschutzmaßnahmen im ehemaligen Überschwemmungsgebiet verbunden war.

Das Ortsblatt von 1909 zeigt die um 1870 verlegte Eisenbahntrasse mit dem Bahnhof an heutiger Position und den Stadterweiterungen um die Bahnhofstraßen und Berger Vorstadt. Gründerzeitliche Stadterweiterungen finden außer im Bereich der Bahnhofstraße kaum statt. Im ausgehenden 19. Jahrhundert und Anfang des 20. Jahrhunderts werden in Donauwörth zahlreiche Schulen eröffnet, wie das Cassianeum, die Mädchenschule im Kloster St. Ursula, eine Mittelschule und berufsbildende Schulen.

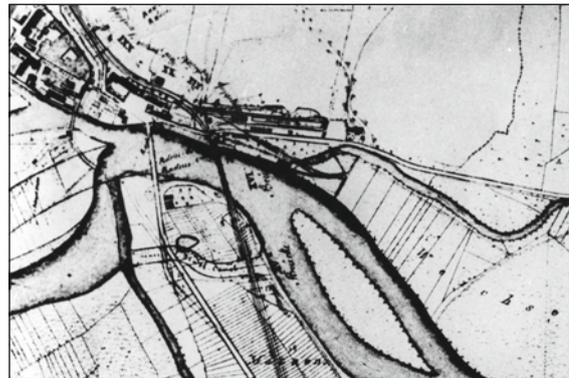


Historisches Ortsblatt von 1909, der Bahnhof ist nach der Verlegung an der heutigen Position im Bereich südlich der Wörnitz

I. Rahmenbedingungen

Postkarte
„Donauwörth –
Bahnhofstraße“,
Fotograf Benedikt
Bastian (1879-
1953) um 1940

re.: Verlauf der
ersten Eisenbahn-
trasse: Die Züge
querten die Donau
im Bereich „Alter
Hafen“, der Bahn-
hof befand sich an
der Promenade.



In den letzten Kriegstagen des zweiten Weltkrieges wird Donauwörth zu 75 Prozent zerstört und wenige Tage später von den Amerikanern besetzt. Die sehr schweren Kriegsschäden im Innenstadtbereich sind auch heute noch ablesbar. Dabei wurden insbesondere ein Großteil der Gebäude in der Reichsstraße, der Bereich um das Spindeltal, der östliche Stadteingang in der Kapellstraße, der Bahnhof sowie die Donaubrücken völlig zerstört.

Während im Kernbereich rund um die Reichsstraße ein historisierender Wiederaufbau das historische Stadtbild und den historischen Stadtgrundriss nachvollziehbar machen, zeigen sich insbesondere im Bereich der Altstadteingänge im Norden und Osten sowie der Bahnhofsvorstadt noch heute stadtstrukturelle Störungen.

Das ehemals kleinteilig parzellierte Stadtquartier um das Spindeltal wurde nicht wiedererrichtet. An dieser Stelle entstand in den 1950er Jahren der voluminöse Baukörper der Mangoldschule in offener Bauweise. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass alle Schulen Donauwörths völlig zerstört oder schwer beschädigt waren, und neben der Wohnraumbeschaffung die Schulraumnot eines der gravierendsten Probleme der Nachkriegszeit war.

Kriegszerstö-
rungen im Bereich
Reichsstraße,
hier wurden die
Gebäude in den
historischen
Kubaturen auf den
alten Parzellen
wiedererrichtet

re.: Kriegszerstö-
rungen im Bereich
Spindeltal und
der Bürg. Dieser
Bereich wurde
nicht in den alten
Strukturen wieder-
errichtet. Heute
Standort der
Mangoldschule
und weiterer
Neubauten



Weitere Stadterweiterungen und Eingemeindungen erfolgten hauptsächlich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und sind überwiegend ohne bebaute Übergangsbereiche satellitenartig um die Kernstadt gestreut und nicht Bestandteil der Untersuchungen zum Thema „Städtebaulicher Denkmalschutz“.

Auf die (hier zusammengefasste) ausführliche Beschreibung der geografischen und historischen Vorgaben und ihrer Auswirkungen auf die Stadtgestalt im Abschlussbericht der VU Altstadt von 1986 wird verwiesen.

I. Rahmenbedingungen

4. Regionalplan

Die Große Kreisstadt Donauwörth liegt im Südwesten Bayerns im Landkreis Donau-Ries, ca. 20 Kilometer östlich der Grenze zu Baden-Württemberg und ca. 20 Kilometer nördlich des Verdichtungsraums um Augsburg. Donauwörth hat 18.240 Einwohner (Stand 31.12.2010) und ist im Zentrale-Orte-System als Mittelzentrum eingestuft. Donauwörth liegt im Norden der Region Augsburg (Region 9), wobei diesem Teilraum bei Planungen und Maßnahmen zur Stärkung des ländlichen Raumes der Vorrang eingeräumt werden soll. Besondere Bedeutung kommt dabei der Bereitstellung vielseitiger, qualifizierter Arbeitsplätze in Wohnortnähe zu, insbesondere für Frauen.

Der Regionalplan sieht vor, dass in Donauwörth zentralörtliche Einrichtungen ergänzt und auf die Stärkung der gewerblich-industriellen Struktur sowie der Arbeitsplatzzentralität hingewirkt werden soll. Die Beseitigung städtebaulicher und funktionaler Mängel soll angestrebt werden.

Als vorrangige regionalplanerische Funktionen werden die Mittelpunktfunktion, Kultur und Fremdenverkehr festgelegt.

Parkanlagen, Alleen und sonstige Grünflächen, insbesondere in Verbindung mit Gewässern sollen erhalten und ergänzt werden.

Für eine Siedlungsentwicklung sind die Bereiche der überregionalen Entwicklungsachsen nach Augsburg sowie nach Höchstädt a.d. Donau und in Richtung Rain a. Lech besonders geeignet.

Die Wohnfunktion des Stadtkerns soll erhalten und gestärkt werden, insbesondere durch eine Verbesserung der Bausubstanz am Rande der Altstadt.

Als Ort mit historischem Stadtkern soll der Städtetourismus weiterentwickelt werden. Dabei gilt es auch kulturelle Veranstaltungsreihen, wie die Donauwörther Kulturtage fortzuführen und in ihrer Breitenwirkung zu stärken, die Museen zu regionalen Schwerpunktmuseen zu entwickeln und öffentliche Bibliotheken auszubauen.

Hinsichtlich Freizeitfunktionen ist auf eine Verbesserung der Anbindung des Wander- und Radwegenetzes, insbesondere auch in den Donauauen hinzuwirken. Außerdem bedarf es eines Hallenbades im Zusammenhang mit Schulzentrum und zentralen Sportanlagen mit Stadion.

Insbesondere beim ruhenden Verkehr könnte durch Schaffung weiterer Parkmöglichkeiten die Attraktivität des Stadtkerns für die Bevölkerung im Verflechtungsbereich des Mittelzentrums weiter gestärkt werden und der Zugang zum zentralen Geschäftszentrum erleichtert werden.

I. Rahmenbedingungen

Hinsichtlich der überregionalen Landesentwicklung Bayerns liegt Donauwörth am Kreuzungspunkt mehrerer Entwicklungsachsen, diese setzen sich wie folgt fort:

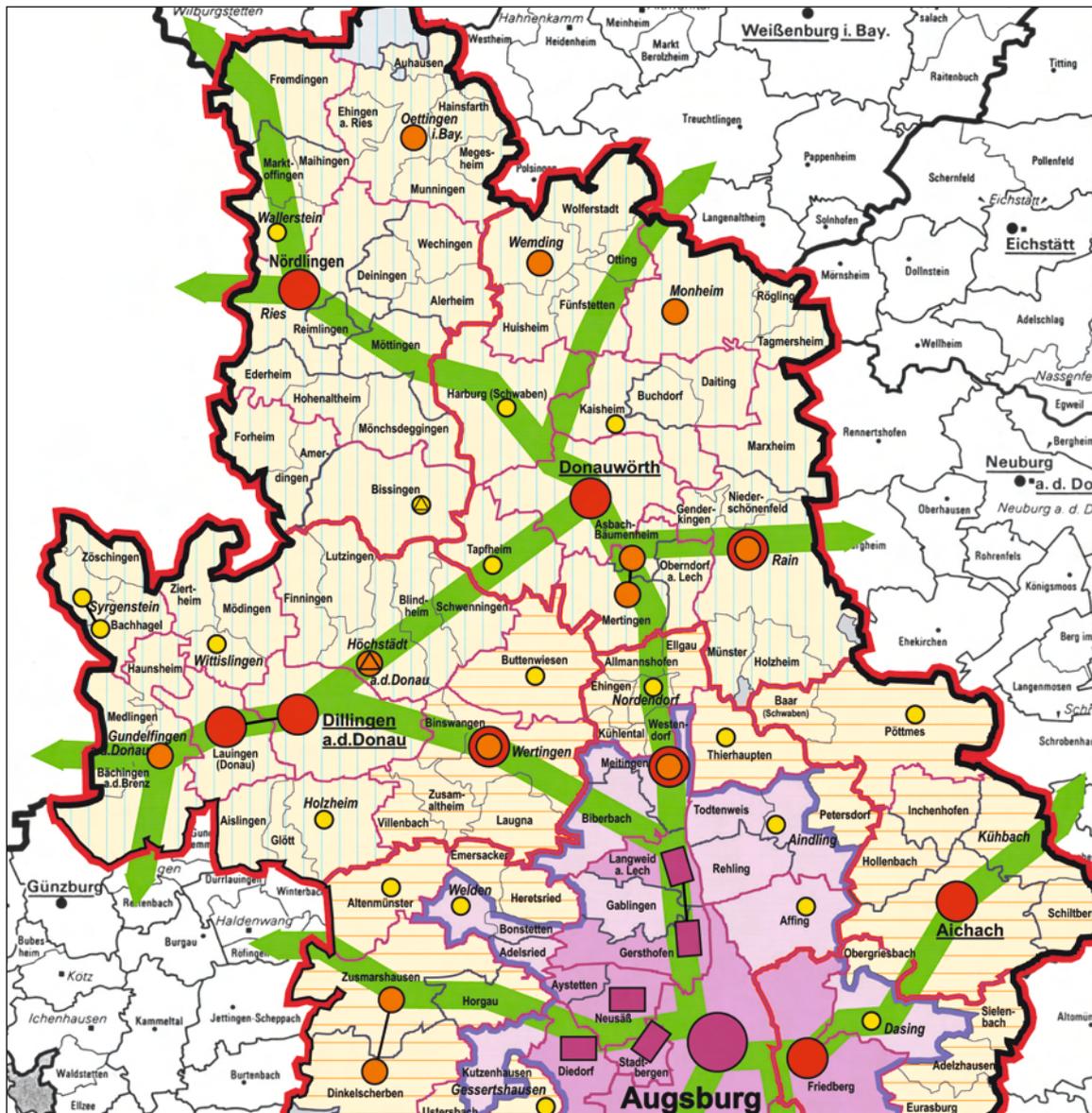
Nach Nordwesten Richtung Nördlingen – Dinkelsbühl – Feuchtwangen;

Nach Norden Richtung Treuchtlingen – Weißenburg – in den Verdichtungsraum um Nürnberg;

Nach Osten in Richtung Rain a. Lech – Neuburg a.d. Donau – in den Verdichtungsraum um Ingolstadt;

Nach Süden über Mertingen – Meitingen in den Verdichtungsraum um Augsburg;

Nach Südwesten über Dillingen a.d. Donau – Lauingen – Günzburg – Leipheim in den Verdichtungsraum um Ulm.

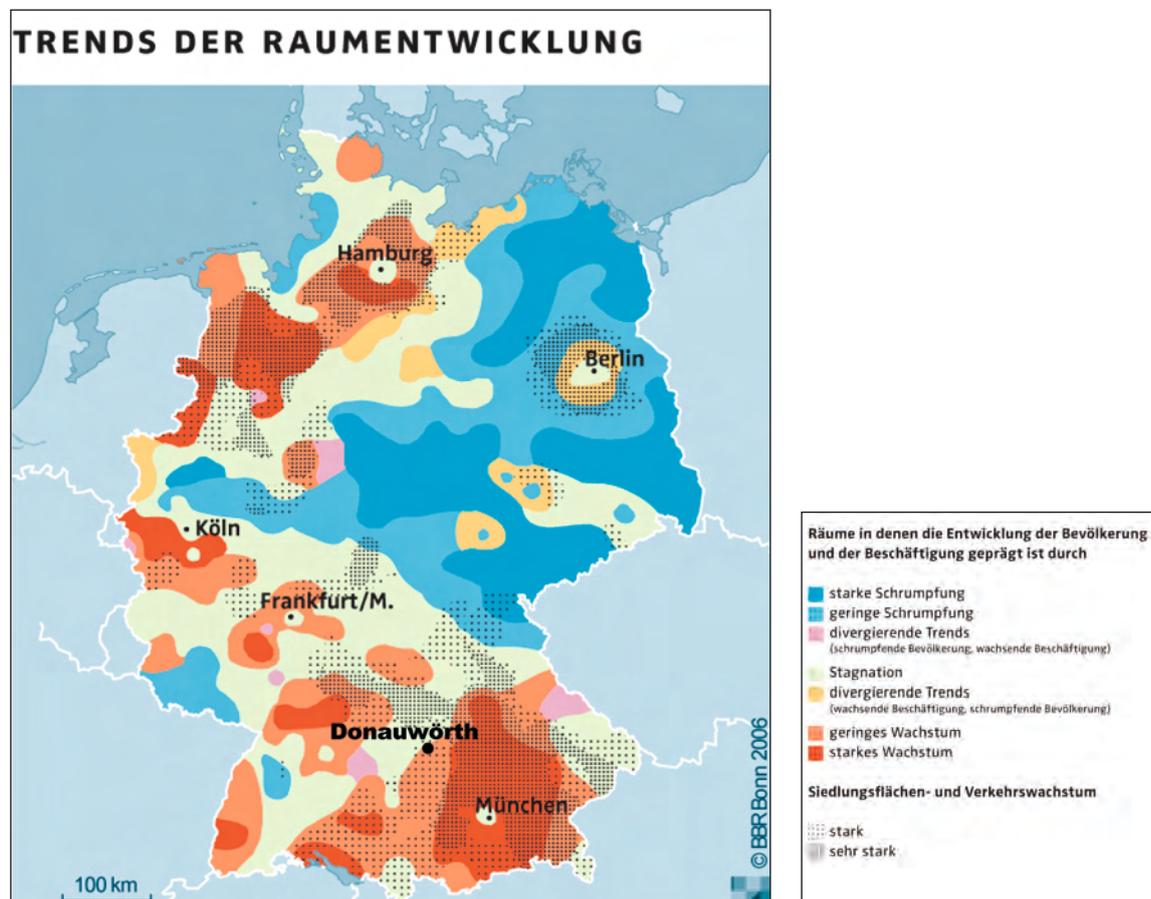


Entwicklungsachsen im Bereich Donauwörth, Ausschnitt Regionalplan der Region Augsburg (9) - Raumstrukturen

I. Rahmenbedingungen

Hinsichtlich bundesweiter Prognosen zur Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung bis 2020 liegt Donauwörth im Grenzbereich von drei möglichen Entwicklungen. Die Karte zeigt eine Prognose des Bundesamtes für Raumordnung, wobei Donauwörth im Grenzbereich zwischen Stagnation und geringem Wachstum liegt. Der Bereich des Starken Wachstums um den Großraum München bis Ingolstadt ist jedoch nicht weit.

Dies bedeutet als Fazit, dass Donauwörth nicht von einem großräumigen Trend determiniert wird und dementsprechend das Potential besitzt durch eigene Ziele und Maßnahmen die Entwicklung zu beeinflussen.



Trends der Raumentwicklung

I. Rahmenbedingungen

5. Planungsgrundlagen

Grundlage ist zunächst die Analyse der vorhandenen Sanierungsgebiete und der zugehörigen Vorbereitenden Untersuchungen. Dort formulierte Ziele und Maßnahmen wurden auf ihre Umsetzung bzw. noch bestehende Gültigkeit überprüft.

Die bestehenden Sanierungsgebiete sind:

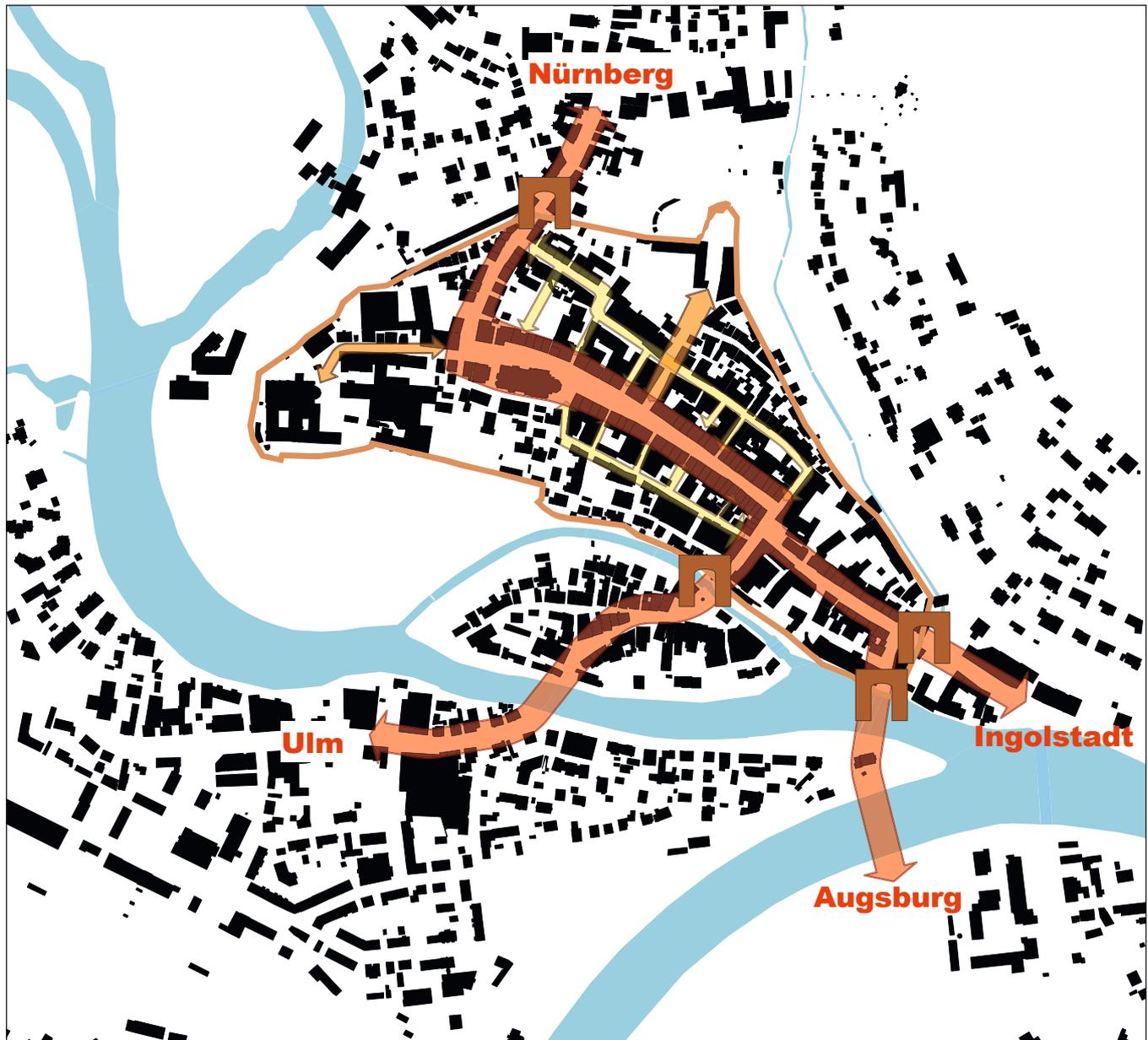
- Insel Ried und westliche Altstadt, VU 1999/2000
- Altstadt, VU 1999/2000
- Erweiterung Altstadt, VU 2002
- Bahnhofsviertel, VU 2002
- Spindeltal, VU 2005
- Bewerbung zur Regionalgartenschau, 2006

Weitere Handlungsfelder und Bereiche außerhalb der vorhandenen Sanierungsgebiete wurden aus heutiger Sicht ergänzt, analysiert und bewertet (siehe I, 3.1).

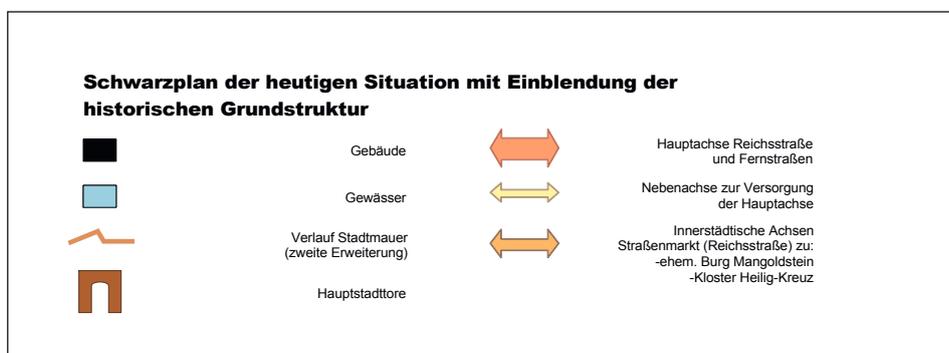
Als zusätzliche Gutachten liegen folgende Untersuchungen vor:

- Vorbereitende Untersuchungen zur Stadterneuerung, 1986
- Standortuntersuchung/GfK-Marktforschungsstudien, 1973, 1986, 2000
- Verkehrsuntersuchung Bahnhofsumfeld, 2001
- Econ-Consult-Einzelhandelskonzept Stadt Donauwörth, 2002
- Erlebniswege Donauwörth, WGF Landschaft Nürnberg, 2008
- City Initiative Nordschwaben – Parkraumsituation/-konzeption Insel Ried, 2004
- Stadt Donauwörth – Maßnahmen zur Verkehrslenkung, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, 2009

Allgemeine städtebauliche Analyse



Schwarzplan historisch



Allgemeine städtebauliche Analyse



Schwarzplan Konzept

