

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

1. Bauliche und räumliche Struktur

1.1 Baustruktur, Dichte und gesamtstädtische Zusammenhänge

■ Altstadt

Zentraler Bereich im Verlauf Reichsstraße – Kapellstraße:

Die Reichsstraße bildet die auf die mittelalterliche Stadtgründung zurückgehende Hauptachse und Hauptdurchgangsstraße der Stadt Donauwörth. Prägendes Merkmal sind die fast ausschließlich giebelständigen drei- bis viergeschossigen historischen sowie historisierend oder in historischer Kubatur nach dem zweiten Weltkrieg wiederaufgebauten Bürgerhäuser. In relativ gleichmäßigen Abständen finden sich dazwischen die herausragenden stadtbildprägenden Einzelgebäude, wie das ehemalige Fuggerhaus, das Liebfrauenmünster, das Tanzhaus oder das Rathaus, die durch Höhe oder Freistellung aus dem regelmäßigen Bild der Bürgerhäuser hervortreten. Die Höhenentwicklung des Stadtaufbaus, wobei die Bürgerhäuser von Ost nach West aufsteigen, wiederholt die Form des Stadthügels. An der höchsten Stelle, außerhalb der geometrischen Mitte erhebt sich die Stadtkirche St. Maria. Auch die Parzellenbreiten der Hofstätten sind im oberen Teil überwiegend breiter als im unteren, östlichen Abschnitt.

Die Hauptachse wird jeweils vom Fuggerhaus und dem Rathaus begrenzt, der weitere Straßenverlauf durch Versprünge unterbrochen und ist in der Heilig-Kreuz-Straße bzw. in der Kapellstraße schmaler und räumlich untergeordnet. Hier finden sich vermehrt traufständige Gebäude.

Eine sehr hohe Dichte der Bebauung findet sich auch im rückwärtigen Bereich. Funktional ist der historische Straßenmarkt auch heute noch das Zentrum für Handel und Dienstleistung der Stadt.

Nach einem Versprung am Rathaus findet sich eine Fortsetzung der baulichen Strukturen in der eher vorstädtisch geprägten Kapellstraße mit weniger repräsentativen Gebäuden und geringerer städtischer Zentralität. Hier ist als herausragendes Einzelgebäude das Deutschordenshaus zu nennen. Dieser Bereich ist erst mit der zweiten Stadterweiterungsphase Teil der befestigten Kernstadt geworden und entsprechend dem zentralen Straßenmarkt untergeordnet. Dort wo der Kaibach quert, war ehemals das Hauptausgangstor nach Osten.



*Blick in die
Reichsstraße vom
Rathaus*

re.: Sonnenstraße

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Übrige Bereiche innerhalb des Mauerrings:

- Quartier um Sonnenstraße:

Der Verlauf Klostersgasse – Sonnenstraße geht auf die in der mittelalterlichen Stadtgründung als nördliche Parallelstraße zum dominierenden Straßenmarkt angelegte Struktur zurück, die sich im Süden in der Kronengasse spiegelt.

Der Straßenzug ist schmaler als die Reichsstraße und mit dieser durch enge Quergassen verbunden. Die Verbindungsgasse vom Tanzhaus zur ehemaligen Burg im Spindeltal hebt sich dabei durch eine deutlichere Breite ab. Das Quartier ist durch meist zweigeschossige giebel- und traufständige, vereinzelt auch eingeschossige Gebäude geprägt. Hauptsächlich sind dies Wohngebäude, mit Handel und Gastronomie durchsetzt. Historisch ist es ein handwerklich-bürgerlich geprägtes Quartier. Durch die großen Parzellentiefen der Grundstücke in der Reichsstraße konnten sie von hier rückseitig beliefert werden.

Als Einzelgebäude überragt die viergeschossig aufragende Mädchenrealschule die umliegende Bebauung.

- Quartier um Kronengasse:

Das Quartier liegt im rückwärtigen Bereich südlich der Reichsstraße, mit deutlich schmaleren Straßenquerschnitten und schmalen Gassen, und ist Teil der mittelalterlichen Stadtgründung. Der parallele Verlauf der Kronengasse ist das südliche Pendant zur Sonnenstraße. So wie dort finden sich auch hier meist zweigeschossige giebel- und traufständige Gebäude, vereinzelt auch eingeschossig. Hauptsächlich handelt es sich um Wohngebäude, vereinzelt mit Handel und Dienstleistung durchsetzt. Es gibt zahlreiche untergenutzte Grundstücke mit Garagen und kleinen Nebengebäuden sowie Baulücken. Durch die großen Parzellentiefen der Grundstücke in der Reichsstraße konnten sie auch von hier rückseitig beliefert werden, teilweise befinden sich hier neuzeitliche durchgehende Handels- und Dienstleistungsflächen oder deren rückwärtige Parkplätze.

Berger Vorstadt



re.: Stadtmauer an der kleinen Wörnitz



Den Abschluss nach Süden zur kleinen Wörnitz bildet die erhaltene historische Stadtmauer, welche vom Kugelplatz her bebaut und von dort kaum wahrnehmbar ist.

- Quartier um Heilig-Kreuz-Straße/Pflegstraße:

Das Quartier ist durch die Hangkante über der Wörnitz im Verlauf der Stadtmauer der zweiten Stadterweiterung zu drei Himmelsrichtungen geschlossen.

Die Heilig-Kreuz-Straße ist die östliche Fortsetzung der Reichsstraße nach einem leichten Versatz am Fuggerhaus mit räumlichem Abschluss am Platz vor dem Heilig-Kreuz-Kloster. Heute ist sie geprägt durch die großen Einzelbaukörper des Neubaus Landratsamt, Verlagsgebäude Auer-Verlag und Kloster mit Kirche Heilig-Kreuz. Historisch wurde das Gebiet um Heilig-Kreuz erst in der zweiten Erweiterung in die Stadtbefestigung einbezogen. Durch den schmaleren Straßenquerschnitt und überwiegend traufständige Bebauung ist sie der Reichsstraße räumlich untergeordnet.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Die Hadergasse ist geprägt durch dicht stehende, giebelständige zweigeschossige Gebäude, die rückseitig direkt an die Stadtmauer gebaut sind.

Die Pflegstraße bildet historisch die Fortsetzung der Reichsstraße und ist auch heute noch ihre Fortsetzung als Hauptverkehrsstraße nach Norden. Mit trauf- und giebelständigen Wohnhäusern findet eine zunehmende Auflösung der geschlossenen Blockrandbebauung stadtauswärts Richtung Norden statt. Sie folgt dem Verlauf des Höhengrades, der die historische Innenstadt mit der Berger Vorstadt verbindet. In der ersten mittelalterlichen Entwicklungsstufe bildete ihr Verlauf nach der 90° Drehung zur Reichsstraße die Begrenzung der befestigten Innenstadt, in der zweiten Stadterweiterung befand sich das Stadttor nach Norden bei der Invalidenkaserne.



*Bereich Bärenberg/Bäckenberg
– Rückseite Kloster
St. Ursula*

*re.: Neue Einfamilienhaussiedlung
am Mühlberg*

Nördliche Bereiche des Mauerrings:

- Spindeltal:

Die Burg Mangoldstein im Bereich des Spindeltals bildete wohl den Ausgangspunkt der Stadtgründung Donauwörth. Nach der Zerstörung der Burg wurde der Bereich in die mittelalterliche Stadtbefestigung einbezogen. Im Bereich der heutigen Mangoldschule lag das Bürg-Viertel, welches durch ein Bombardement im Zweiten Weltkrieg komplett zerstört wurde.

Die Wiederbebauung des ehemaligen, eng parzellierten Altstadtquartiers erfolgte als offene Bebauung durch den Solitär der Mangoldschule und diverse Anbauten. Die stadträumliche Fassung des Platzes Spindeltal ist erst in jüngster Zeit erfolgt und noch nicht abgeschlossen. Im nördlichen Rückbereich des Klosters St. Ursula ist die Raumkante zum Bärenberg/Bäckenberg nicht gefasst.

Nördlich des Stadtmauerverlaufs liegt die neu gestaltete Parkanlage um den Brabanter Weg mit dem Freilufttheater. Hier verlief im nördlichen Abschluss im Bereich der Promenade bis ca. 1870 die Eisenbahntrasse, von deren Existenz der noch vorhandene Tunnel zeugt.

- Berger Vorstadt:

Entlang der Hauptverkehrsstraße Pflegstraße im Übergang zur Straße Berger Vorstadt befindet sich eine offene, vorstädtische Bebauung mit meist giebelständigen, zweigeschossigen Wohnhäusern, oftmals funktionale Nachkriegsbauten. Hervorzuheben ist das ehemals unmittelbar vor dem Stadttor gelegene historische Gebäude des ehemaligen Kapuzinerklosters, welches heute das Käthe-Kruse-Puppenmuseum beherbergt. Außerdem wird der Hauptstraßenverlauf durch die Solitäre der Christuskirche sowie der St.-Johanneskirche flankiert. Rückseitig zur Christuskirche liegt die Platzanlage des Kappeneck, welche von einer undifferenzierten Bebauung aus Wohnhäusern, teilweise mit Vorgärten, Garagen und einem Gemeindehaus umgeben ist. Der Platz wird überwiegend als Parkplatz genutzt und stellt in seiner heutigen Ausprägung einen städtebaulichen Missstand dar.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

- Mühlberg-Mühlweg:

Südlich des Verlaufs Mühlberg können die der Invalidenkaserne zugehörigen Gärten als Fortsetzung des innerstädtischen Grünrings betrachtet werden. Zwischen Mühlberg und Mühlweg entsteht ein Wohngebiet mit teilweise regional unpassenden Haustypen („Toskanahaus“) im unmittelbaren Anschluss an die historische Stadtbegrenzung (Stadtmauer/Invalidenkaserne).

Im Norden befindet sich ein großer Privatgarten mit Bebauungspotential für Nachverdichtungen mit Erschließung vom Ruhetal. Am westlichen Abschluss im Talgrund liegen historische Mühlengebäude unterschiedlicher Bauphasen an der Wörnitz.

Bereich um Promenade im östlichen Anschluss an die Altstadtbefestigung:

Die der Stadtmauer vorgelagerten Befestigungsanlagen wurden zu Beginn des 19. Jahrhunderts zurückgebaut. Dem Verlauf der Stadtmauer und des Kaibachs folgend, verlief hier im 19. Jahrhundert die erste Eisenbahntrasse Donauwörth, welche um 1870 an die heutige Position verlegt wurde. Heute bildet die Parkanlage mit wertvollem Baumbestand als östlicher Teil des innerstädtischen Grünrings eine ausgedehnte, wichtige Erholungsfläche.

Östlicher Wörnitzuferbereich unterhalb des Heilig-Kreuz-Klosters:

Die Wörnitzauen unterhalb der Hangkante des Stadthügels liegen im Überschwemmungsgebiet der Wörnitz und wurden ehemals als Klostergärten genutzt. Heute befinden sich hier eine Grünanlage, Parkplätze und verschiedene Sportplätze.

Im Osten liegen Gebäude und Nebengebäude der Adolph-Kolping-Schule in offener Bauweise der 1960er Jahre. Großflächige, teilweise versiegelte Parkplätze befinden sich südlich des Heilig-Kreuz-Klosters.

Insel Ried:

Die Insel Ried, welche möglicherweise schon um 500 n. Chr. besiedelt war, bildete immer eine eigene Vorstadt außerhalb der Stadtbefestigung Donauwörth, wohl meist von Fischern besiedelt.

Auch heute noch erscheint sie als eigenständiges Stadtquartier auf der Wörnitzinsel, geprägt durch meist giebelständige, zweigeschossige Gebäude mit einigen herausragenden Solitärgebäuden, z.B. Heimatmuseum oder dem Haus „Hohes Meer“. Sie wird vom neuzeitlichen Lauf der innerstädtischen Achse vom Rathaus zum Bahnhof im Bereich der Hindenburgstraße und des Fischerplatzes durchquert, hier findet sich eine Konzentration von Gastronomie und Handel.

Gasse auf der
Insel Ried

re.: Am Fischer-
platz



II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Im Norden der Insel befindet sich eine dichte, mehrstufige Bebauung mit Erschließung durch Stichgassen, die im rückwärtigen Bereich zur kleinen Wörnitz mit meist lang gestreckten Gartenparzellen endet.

Im Südwesten liegen neuere Gebäude des Adolph-Kolping-Bildungswerks in offener Bauweise, im westlichen Anschluss die überwucherte, unzugängliche westliche Inselfspitze. Im Südosten der Insel auf der Rückseite der Bebauung Hindenburgstraße gibt es heute zahlreiche Baulücken mit provisorischer Nutzung als Parkplätze, innerhalb des Bebauungsplans „Insel Ried-Ost“, wobei die bauliche Erschließung hier bereits hergestellt ist.



*Bahnhofstraße
mit Blick auf das
Stationsgebäude*

■ Bahnhofsviertel:

Verlauf der Bahnhofstraße:

Das Gebiet lag vor der Anlage des Bahnhofs außerhalb der Stadt, hier trennte sich die Fernstraße nach Süden und Westen.

Der Straßenzug vom Bahnhof bis zur Insel Ried bildet die logische Fortsetzung der heute wichtigen Hauptwege- und Funktionsverbindung Reichsstraße – Rathausvorplatz – Spitalstraße – Fischerplatz – Hindenburgstraße – Bahnhof. Neben der historischen Hauptachse Pflegstraße – Reichsstraße – Kapellstraße ist sie seit der Anlage des zweiten Bahnhofs eine wichtige innerstädtische Verbindung. Die offene Bauweise geht auf den ursprünglich dort charakteristischen Bautypus einer Stadtvilla aus dem frühen 20. Jahrhundert zurück, wie er im Bereich vor dem Wörnitzufer noch mehrfach vorhanden ist und die damals neu angelegte Bahnhofstraße baulich prägte, wie in vielen anderen Städten auch.

Spätere groß dimensionierte Bauten, insbesondere das WOHA-Kaufhaus und zwei Fachmärkte sowie eine mehrgeschossige Wohnanlage an der nördlichen Straßenseite bestimmen heute das Bild. Zusammen mit einer gewissen Konzentration von Handel und Dienstleistung in diesem Bereich übernimmt der Straßenabschnitt eine Versorgungsfunktion im Quartier und für die Gesamtstadt.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Bereich östlich des Bahnhofsvorplatzes:

Gegenüber dem Stationsgebäude befinden sich die großvolumigen Sonderbauformen des Postgebäudes aus den 1930er Jahren mit brutalistischen Erweiterungsbauten (Telekomgebäude). Im östlichen Anschluss an das Bahnhofsgebäude liegt unmittelbar an den Bahngleisen eine Fläche für ehemalige Bahnbetriebsanlagen mit teilweisen Leerständen oder Unternutzung.

In weiterem Verlauf folgt die Genossenschaftssiedlung mit traufständiger, dreigeschossiger Blockrandbebauung im Bereich Obermayerstraße, Dietrichstraße und Offizial-Schmid-Straße, hier befinden sich in den Blockinnenbereichen zusätzliche, neuzeitliche Wohnbebauungen sowie private Freiflächen.

Im nördlichen Bereich zur Bahnhofstraße erstreckt sich der zwei- bis dreigeschossige WOHA-Kaufhaus-Komplex über den gesamten Blockinnenbereich und ein Großparkplatz im Block zwischen Bahnhofstraße und Langemarckstraße. Im übrigen Bereich sind meist zweigeschossige Ein- und Mehrfamilienwohnhäuser in offener Bauweise, in den Blockinnenbereichen zusätzliche Wohnbebauung und private Freiflächen.

Der südöstliche Teil des Gebietes ist durch eine große Freifläche im Bereich der ehemaligen Schwabenhalle geprägt, die heute als Großparkplatz und Wohnmobilabstellplatz genutzt wird. Entlang des Donauufers befindet sich ein Grünstreifen mit Uferweg bis zu einer kleinen Parkanlage (Bürgermeister-Gebhardt-Platz) an der äußersten Westspitze, dem „Donauspitz“.

Genossenschafts-
Wohnhäuser im
Bereich Dietrich-
straße / Ober-
mayerstraße

re.: Leerstand
an der Dillinger
Straße



Bereich westlich des Bahnhofsvorplatzes (Wettbewerbsgebiet):

Die westliche Begrenzung des Bahnhofsvorplatzes bildet die ehemalige Eisenbahnersiedlung aus der frühen Nachkriegszeit mit traufständiger, dreigeschossiger, offener Blockrandbebauung. Im weiteren Verlauf nach Westen schließen sich unterschiedliche Gebäudetypen in offener Bauweise mit zahlreichen Nebengebäuden, weitgehenden entlang der Dillinger Straße, an. Es existieren hier mehrere Leerstände, dazwischen Brachflächen und untergenutzte Flächen.

Im Blockinnenbereich befinden sich private Grünflächen sowie Kleingärten und im näheren Umfeld der Bahngleise großflächige Brachflächen.

Im direkten Anschluss parallel zu den Gleisen steht der viergeschossige Baukörper des neuen P+R („Park and Ride“) Parkhauses.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

■ Donaubogen:

Der inselartige Bereich südlich des Donaubogens bis zum nördlichen Ufer der Zusam war ehemals Überschwemmungsgebiet. Hier liegt östlich der Augsburgener Straße eine gartengeprägte Wohnsiedlung mit meist ein- und zweigeschossigen Einfamilienhäusern, die nach Osten mit den leerstehenden Betriebsgebäuden einer ehemaligen Spedition und Einfachstbehausungen abschließt. Südlich der Siedlung befindet sich ein Sportplatz, im östlichen Anschluss bis zur Zusammenmündung in die Donau schließt sich offener Landschaftsraum an.

Westlich der Augsburgener Straße bis zur Bahnlinie Augsburg – Nördlingen liegt eine Gewerbesiedlung mit teilweise sehr großen Betriebshallen sowie die Standorte der Feuerwehr, des Bauhofs und des Zollamts als geschlossene Anlage. Nach Südwesten öffnet sich die Siedlung in den offenen Landschaftsraum, welcher sich südlich der Bahnlinie fortsetzt.

Der nördliche Donauuferstreifen östlich der Innenstadt bis zur Brücke der Bundesstraße 2 ist nicht bebaut. Im direkten Anschluss finden sich kleinere überwiegend gewerblich genutzte Solitärbauten, das dreigeschossige moderne Arbeitsamt sowie eine Kleingartensiedlung und eine Kläranlage.

Im direkten östlichen Anschluss an die Donaubrücke befindet sich der Bereich des ehemaligen Donauhafens. Dieser findet bereits im 16. Jahrhundert Erwähnung und entwickelte sich später zum Endpunkt der Donaudampfschiffahrt nach Regensburg. Seit deren Einstellung 1913 begann der Verwitterungsprozess.



*Brache westlich
des Bahnhofs –
„Wettbewerbs-
gebiet“*

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

1.2 Einwohner- und Sozialstruktur

In den vorausgegangenen Vorbereitenden Untersuchungen (Siehe I, 5. Planungsgrundlagen) erfolgten für Teilbereiche des Untersuchungsgebietes bereits umfassende Analysen zur Einwohnerentwicklung.

Aktuell wurden für die Gesamtstadt Donauwörth folgende Bevölkerungsprognosen verglichen:

- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), 2006
- Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (BLfSD), 2010
- Institut für Sozialplanung, Jugend- und Altenhilfe, Gesundheitsforschung und Statistik (SAGS), 2010
- Bertelsmann Stiftung, 2005

Dabei gehen die vier Prognosen deutlich auseinander:

Die großräumigen und weniger aktuellen Betrachtungen des BBR von 2006 und die Prognose der Bertelsmann Stiftung aus dem Jahr 2005 gehen von einer positiven Entwicklung aus: In der Karte des BBR zur Entwicklung der Bevölkerung und Beschäftigung befindet sich Donauwörth in einem Gebiet mit dem Trend des geringen Wachstums.

Auch die Prognose der Bertelsmann Stiftung geht von einem positiven Trend aus und nimmt für die Stadt Donauwörth bis zum Jahr 2025 eine leicht positive Bevölkerungsentwicklung (1,1%) an.

Im Gegensatz dazu stehen die aktuellen und fokussierteren Prognosen des BLfSD und des Instituts SAGS: Vom BLfSD wird dem Donauwörth zugehörigen Landkreis Donau-Ries im Zeitraum von 2008 bis 2028 eine negative Entwicklung von -3,8 Prozent prognostiziert. Dies deckt sich mit der Prognose des Instituts SAGS für den Landkreis Donau-Ries (-4,0%). Für die Stadt Donauwörth fällt die Bevölkerungsprognose von SAGS noch negativer aus: Hier beträgt der prognostizierte Bevölkerungsrückgang sogar -6,5 Prozent im Zeitraum 2009 bis 2028.



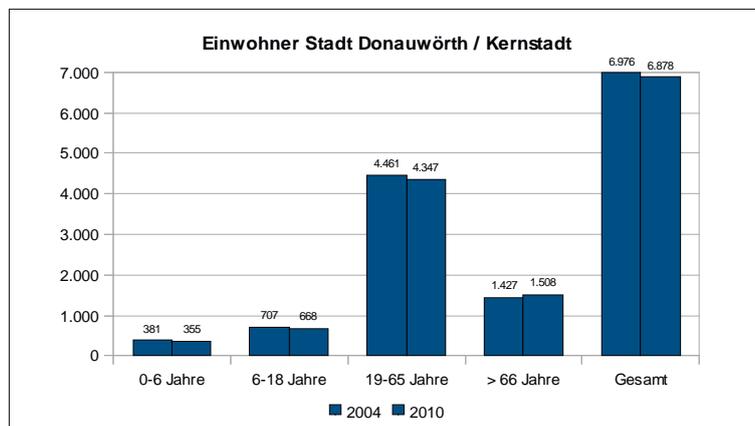
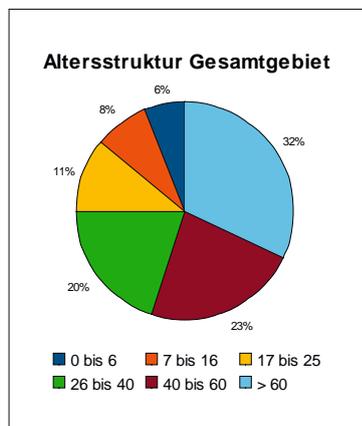
Generationentreff
am Fischerplatz

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

In der Bilanz sind die divergierenden Prognosen gegeneinander abzuwägen: Im Gegensatz zu den positiven Ergebnissen des BBR und der Bertelsmann Stiftung sind die negativen Prognosen des BLfSD und des Instituts SAGS aktueller und raumschärfer. Abgeschwächt wird die negative Prognose jedoch durch die aktuelle Arbeitsmarktentwicklung, wobei die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), als Europas größter Luft-, Raumfahrt- und Rüstungskonzern, in naher Zukunft 800 bis 900 neue Arbeitsplätze in der Stadt Donauwörth schaffen wird.

Zudem befindet sich Donauwörth im südlichen Teil des Landkreises Donau-Ries, welcher stabile oder sogar leicht wachsende Bevölkerungszahlen aufweist. Auch die relativ stabilen Bevölkerungszahlen Donauwörths der letzten zehn Jahre und das positive Pendlersaldo sprechen eher für Stagnation als für einen deutlichen Bevölkerungsrückgang.

Daher kann man zusammenfassend sagen, dass die Bevölkerungsentwicklung wahrscheinlich im Bereich zwischen Stagnation und leichter Schrumpfung liegt.



Altersstruktur im Bereich des Bahnhofsgebietes (Stand 2001)

re.: Einwohnerentwicklung von 2004-2010 im Bereich der Kernstadt Donauwörths

1.3 Brach-, Frei- und Entwicklungsflächen

Altstadt

Zentraler Bereich im Verlauf Reichsstraße – Kapellstraße:

Im innerstädtischen Bereich bieten die Reichsstraße und Kapellstraße ein einheitliches und geschlossenes Bild ohne Brachen. Im Rückbereich der Kapellstraße am Stadthof / Rathausrückseite findet sich eine undifferenzierte, vorwiegend als Parkplatz genutzte Fläche, die als bauliche und grünplanerische Entwicklungsfläche betrachtet werden kann.

Außerdem ist der östliche Stadteingang auf Höhe der Verrohrung des Kaibachs durch untergenutzte Flächen und Brachen bestimmt. An dieser Stelle befand sich das östliche Stadttor (Lederertor) nach der zweiten Stadterweiterung. Hier besteht ebenfalls die Entwicklungsmöglichkeit in baulicher und grünplanerischer Hinsicht, um den innerstädtischen Grüngürtel zu schließen und einen attraktiven Zugang zur Donau zu schaffen.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

*Bereich Stadthof /
Rathausrückseite*

*re.: Brache am
östlichen Stadt-
eingang auf Höhe
Verrohrung des
Kaibachs*



Übrige Bereiche innerhalb des Mauerrings:

- Quartier um Sonnenstraße:

Hier finden sich vereinzelte Baulücken oder untergenutzte Grundstücke im Privatbesitz sowie ein hoher Versiegelungs- und Verdichtungsgrad der privaten Freiflächen in den Blockinnenbereichen.

- Quartier um Kronengasse:

Es gibt zahlreiche Baulücken oder untergenutzte Grundstücke im Privatbesitz.

- Quartier um Heilig-Kreuz-Straße/Pflegstraße:

Das Gebiet direkt um das Heilig-Kreuz-Kloster ist durch einen teilweise öffentlich zugänglichen, parkartig gestalteten Garten geprägt. Eine sehr große versiegelte Freifläche liegt zwischen dem Heilig-Kreuz-Kloster und dem Auer-Verlag. Baulücken finden sich an der Pflegstraße und im Rückbereich der Münzgasse, hier besteht die Möglichkeit der Nachverdichtung.

Nördliche Bereiche des Mauerrings:

- Spindeltal:

Größere Frei-, Grün- und Brachflächen liegen an der Rückseite der Mädchenrealschule St. Ursula. Freiflächen um die Mangoldschule werden derzeit bebaut. Eine parkartige Gestaltung um die neue Freilichtbühne ist bereits umgesetzt. Zwischen dem derzeit im Bau befindlichen „Forum für Bildung und Energie“ und der Promenade befindet sich eine weitere Freifläche, die im Zuge der Baumaßnahme neu gestaltet wird.

- Berger Vorstadt:

Ein untergenutzter Bereich befindet sich an der östlichen Seite der Pflegstraße (25-27) gegenüber der Christuskirche.

*Brache / unterge-
nutzte Fläche in
der Klostersgasse
im Quartier um die
Sonnenstraße*



*re.: Freifläche an
der Rückseite des
Auer-Verlages
zum Heilig-Kreuz-
Kloster*



II. Allgemeine städtebauliche Analyse



Brache auf der Rückseite vom Kloster St. Ursula

re.: Kleingärten an der Invalidenkaserne

- Mühlberg/Mühlweg:

Eine größere zusammenhängende, derzeit als Parkplatz extensiv genutzte Fläche liegt zwischen Mühlberg und Mühlweg in der Nähe zur Pflegstraße/Kappeneck. Baulücken befinden sich noch innerhalb des neuen Wohngebietes. Ein großer Privatgarten des Grundstücks Ruhetal 8 hat Entwicklungspotential für Wohnbebauung. Der Bereich nördlich der Invalidenkaserne mit Kleingartennutzung kann als Teil des innerstädtischen Grüngürtels betrachtet werden, der dem Verlauf unmittelbar vor der ehemaligen Stadtmauer folgt.

Bereich um Promenade im östlichen Anschluss an die Altstadtbefestigung:

Als östlicher Teil des Grüngürtels um die Altstadt, auf ehemaligen Flächen der Stadtbefestigung, ist die Promenade eine gut frequentierte Grünanlage mit wertvollem Baumbestand, die durch den offenen Verlauf des Kaibachs geprägt ist.

Östlicher Wörnitzuferbereich unterhalb des Heilig Kreuz Klosters:

Die Flussauen und bewaldeten Hangbereiche unterhalb des Klosters Heilig-Kreuz werden als parkartiger Landschaftsraum sowie für Sportplätze und als teilweise großflächig versiegelter Privatparkplatz des Internats im Heilig-Kreuz-Kloster genutzt. Der Parkplatz ist in den Landschaftsraum schlecht eingebunden und weithin einsehbar.

Insel Ried:

Größere Private Gartenparzellen liegen im nordöstlichen Bereich zur kleinen Wörnitz. An der Westspitze ist ein unzugänglicher, überwuchertes Uferbereich, an der Ostspitze eine kleine Grünfläche mit Blick zur Wörnitzmündung vorhanden, jedoch schwer zugänglich. Im Bereich des Kolping-Bildungswerkes sind großflächige, derzeit durch Parkplatznutzung blockierte, versiegelte Hofflächen. Zahlreiche meist geschot-



Parkplatz in den Flussauen unterhalb des Klosters Heilig-Kreuz

re.: Ostspitze der Insel Ried

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

terte Baulücken liegen innerhalb des Bebauungsplans „Insel Ried Ost“ und sind derzeit überwiegend als Parkplätze genutzt. Zwei attraktive, neu gestaltete Platzflächen befinden sich am Heimatmuseum und vor dem Rieder Tor.

■ Bahnhofsviertel

Verlauf der Bahnhofstraße:

Der Parkplatz des WOHA-Kaufhauses bildet eine große Brachfläche im Blockinnenbereich südlich der Bahnhofstraße zwischen Offizial-Schmid-Straße und Schodererstraße. Hierzu gehört eine Baulücke auf dem Grundstück Bahnhofstraße 16.

Einige private Freiflächen nördlich der Bahnhofstraße sind großflächig versiegelt und als Parkplätze untergenutzt.

Bereich östlich des Bahnhofsvorplatzes:

Entlang der Bahnlinie sind großflächig brachliegende oder extensiv genutzte ehemalige Bahnbetriebsflächen als langfristige Entwicklungsflächen vorhanden. Der Bereich zwischen Gartenstraße und Donau im Bereich der ehemaligen Schwabenhalle wird als Großparkplatz und Wohnmobilstellplatz genutzt und bildet ein großes Entwicklungspotential, um das südliche Stadtgebiet über eine Parkanlage an das Donauufer anzubinden.

Bereich westlich des Bahnhofsvorplatzes:

Die großflächigen Brachen, durchsetzt mit Leerständen und undifferenzierter Bebauung, wurden als „Wettbewerbsgebiet“ bereits mehrfach überplant und stellen derzeit die größte zusammenhängende Entwicklungsfläche Donauwörth dar.

*Baulücke in der
Bahnhofstraße mit
Parkplatz des
WOHA-Kauf-
hauses*



*re.: Parkplatz an
der ehemaligen
Schwabenhalle als
Potentialfläche für
den „Donaupark“*



II. Allgemeine städtebauliche Analyse

■ Donaubogen

Im Bereich südlicher Donaubogen zwischen Donau und Zusam liegt ein weitläufiger Landschaftsraum, zum Teil ackerbaulich genutzt. Kleinere bewaldete Flächen befinden sich vor allem im nördlichen Teil. Die Flutmulde als markanter Landschaftsteil, wie auch die Bahnlinie, zerteilen den Raum in Ost-West-Richtung, die Augsburgsberger Straße von Nord nach Süd. Heterogene Siedlungsbereiche, Sportflächen und Gewerbebrachen liegen beidseitig der Augsburgsberger Straße.

Der nördliche Donauuferstreifen östlich der Innenstadt zwischen dem Bereich des ehemaligen Donauhafens bis zur Brücke der Bundesstraße 2 ist ein teils baumbestandener Grünzug mit einem informellen Grasweg. Nutzungsspuren sind vorhanden, teilweise Fundamente früherer Möblierungselemente sichtbar.



Die Flutmulde im Bereich südlicher Donaubogen

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

2. Gebäude

2.1 Nutzungsarten

Aussagen zu Nutzungsänderungen und Erhebungen zu Nutzungsarten finden sich ausführlich in den bereits erwähnten Abschlussberichten der Vorbereitenden Untersuchungen zu den vorhandenen Sanierungsgebieten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die historischen Nutzungen und Funktionen sich im heutigen Stadtbild immer noch spiegeln:

Im wichtigsten Bereich der Reichsstraße zwischen Fuggerhaus und Rathaus findet sich nach wie vor die höchste Konzentration von Handel, Gastronomie, Dienstleistung und öffentlichen Einrichtungen, dies auch in hohem Maße in den Obergeschossen. Dies setzt sich in der Verlängerung in der PflögstraÙe und KapellstraÙe abgeschwächt und mit Leerständen durchsetzt fort.

In den parallelen StraÙenzügen der BäckerstraÙe – KlosterstraÙe - SonnenstraÙe im Norden und um die Kronengasse im Süden ist die Tendenz zu einer Verdichtung von Handel, Gastronomie und Dienstleistung in den Erdgeschossen ebenso ablesbar. In den Erdgeschossen findet hier zum großen Teil auch Wohnnutzung statt, in den Obergeschossen nahezu ausschließlich.

In der neuzeitlichen Stadtachse vom Rathaus über die Insel Ried und die BahnhofstraÙe zum Bahnhof zeigt sich ein ähnliches Bild: Auf der Insel Ried im Bereich der HindenburgstraÙe eine Konzentration von Gastronomie und Handel, die sich in der BahnhofsstraÙe mit dem Schwerpunkt auf Handel und Dienstleistung fortsetzt. In den Obergeschossen liegt hier der Schwerpunkt auf Wohnnutzung. In den SeitenstraÙen der Insel Ried sowie des Bahnhofsgebietes findet nahezu ausschließlich Wohnnutzung statt.



*Leerstand ehem.
Postamt am
Bahnhof*

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

2.2 Leerstände

Leerstände im Bereich Wohnen und Gewerbe finden sich im Zentrumsbereich um die Reichsstraße und deren Nebenstraßen kaum. Eine gewisse Konzentration zeigt sich jeweils an den Eingängen zur Innenstadt, im Zusammenhang mit stark sanierungsbedürftigen und immissionsbelasteten Häusern im Bereich Pflugstraße sowie, in geringerem Umfang, auch um die Kapellstraße zwischen Spitalstraße und der Einmündung Umkehr und im peripheren Bereich der Innenstadt.

Außerdem finden sich auf dem sogenannten Wettbewerbsgebiet westlich des Bahnhofs leerstehende Mehrfamilienwohnhäuser.

Als herausragende Leerstände mit besonderem Reaktivierungspotential sind in Donauwörth hervorzuheben:

- Der Mühlenkomplex an der Wörnitz unterhalb des Mühlbergs mit besonders qualitativollen Gebäuden unterschiedlicher Epochen insbesondere im Hinblick auf eine kulturelle Nutzung.
- Das leerstehende Postgebäude aus den 1930er Jahren am Bahnhofsvorplatz, das ein wichtiger Bestandteil des Bahnhofsensembles ist.



Sanierungsbedürftiges Einzeldenkmal Kugelplatz 7

re.: Einzeldenkmal Villa in der Bahnhofstraße

2.3 Denkmale und Ensembles

Trotz des geschlossenen historischen Stadtbildes gibt es in Donauwörth relativ wenige Einzeldenkmäler im Sinne der bayerischen Denkmalliste, was an den schweren Zerstörungen während des Zweiten Weltkriegs liegt. Neben den denkmalgeschützten großen Solitərbauten findet sich eine gewisse Konzentration an denkmalgeschützten Bürgerhäusern am östlichen Ende der Reichsstraße, im Umfeld des Rathausplatzes sowie auf der Insel Ried.

Die in der Denkmalliste erfassten Einzeldenkmäler sind überwiegend in gutem Zustand oder gerade saniert. Ausnahmen hiervon sind folgende sanierungsbedürftige Einzeldenkmäler:

Pflugstraße 8; Eichgasse 1 und Kapellstraße 3 (beide zugehörig zum Deutschordenshaus – werden derzeit saniert); Kugelplatz 7; Hindenburgstraße 29; Sonnenstraße 1.

Aufgrund des Wiederaufbaus in historischen Kubaturen und auf historischem Grundriss sowie einer großen Anzahl an stadtbildprägenden Einzelgebäuden ohne ausdrückliche Denkmaleigenschaft, finden sich zahlreiche Bereiche in der Innenstadt, die eine hohe Ensemblequalität haben.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Hervorzuheben sind hierbei folgende Bereiche:

- Der gesamte Verlauf der Reichsstraße mit ihren giebelständigen Gebäuden und den akzentuierenden Solitärbauten.
- Der Bereich Hadergasse im Kontext mit der Stadtmauer und Invalidenkaserne.
- Die zentrale Wegeverbindung im Verlauf der Spitalstraße über das Rieder Tor, den Fischerplatz und die Hindenburgstraße auf der Insel Ried.
- Bereiche der Straßenzüge Sonnenstraße und Ölgasse.
- Die Stadtmauer der zweiten Stadterweiterung, die über weite Strecken noch vorhanden oder ablesbar ist. Insbesondere an der kleinen Wörnitz mit den integrierten Bauten des Kugelplatzes, dem Färbertörl und dem Rieder Tor, im Bereich der Promenade am östlichen Innenstadtrand sowie bei der Invalidenkaserne. Ein bis auf wenige Bereiche umlaufend geschlossener Grüngürtel verdeutlicht ihren Verlauf. Insbesondere im Bereich der ehemaligen Stadtausgänge im Osten und Norden besteht hier jedoch noch besonderer Gestaltungsbedarf. In Teilabschnitten der gesamten Stadtmauer besteht Sanierungsbedarf.
- Der Bahnhofsvorplatz mit den umgebenden Gebäuden der 30er und 50er Jahre des 20. Jahrhunderts.
- Der Bereich des „Alten Hafens“, historischer Endpunkt der Donaudampfschiffahrt. Teile von Drehkränen, historischen Pflastern und Stufen sind noch vorhanden.

Dementsprechend kann ein Antrag auf Ausweisung als StadtDenkmal begründet werden: Da im Landkreis Donau-Ries die Nachqualifizierung der Bayerischen Denkmalliste weder abgeschlossen noch begonnen ist, wird in den nächsten Jahren hierzu keine Maßnahme erfolgen.

Außerdem ist der Bereich der gesamten Altstadt sowie die Fläche der Insel Ried als großflächiges Bodendenkmal gelistet. Hier ist flächendeckend mit dem Vorhandensein zahlreicher untertägiger, mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Siedlungsteile zu rechnen. Hierzu gehören insbesondere untertägige Teile des Münsters „Zu unserer Lieben Frau“ des 13. Jahrhunderts, untertägige Teile des ehemaligen Judenfriedhofs des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit im Bereich Ölberg, sowie untertägige Teile und Vorgängerbauten des Klosters Heilig-Kreuz und der Veitskapelle.

Besonders hervorzuheben sind außerdem die Ausgrabungen im Bereich der ehemaligen Burg Mangoldstein, die als bauvorgreifende Rettungsgrabungen im Zuge des Neubaus des „Forums für Bildung und Energie“ 2008 und 2009 durchgeführt wurden. Aufgrund der überraschend guten Ergebnisse werden freigelegte Teile der mittelalterlichen Burg künftig im Kellergeschoß des Neubaus zugänglich sein.

Invalidenkaserne, Innenhof mit Stadtmauer



re.: Rathaus und Bürgerhäuser an der Reichsstraße



II. Allgemeine städtebauliche Analyse

3. Städtebauliche Qualitäten und Mängel

3.1 Sichtachsen, Raumkanten, Barrieren

Als wichtigste innerstädtische Sichtachse ist der Verlauf der Reichsstraße im Westen auf das Fuggerhaus (heute Landratsamt) gerichtet und im Osten mit Blick auf das Rathaus begrenzt. Entsprechend prächtig sind die Fassaden der beiden Gebäude ausgestaltet.

Wichtige flankierende Sichtbezüge dieser Achse sind das erhöhte Tanzhaus, das den Abzweig zur ehemaligen Burg markiert sowie der Turm des Liebfrauenmünsters am höchsten Punkt des Stadthügels, die den historischen Straßenmarkt gleichmäßig akzentuieren. In der Weiterführung der historischen Achse ist von der Kapellstraße im Bereich des ehemaligen Stadtores die Sichtachse ebenfalls auf den Turm des Liebfrauenmünsters gerichtet.



*Blickbeziehung
von der Wörnitz-
brücke zur Altstadt*

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Auf der zweiten, neuzeitlichen Stadtachse von der Spitalstraße über die Hindenburgstraße und Bahnhofstraße zum Bahnhof bildet abermals die Rathausfassade den Auftakt. Es folgen als herausragende, flankierende Elemente der „Achse“ das Rieder Tor mit einem wichtigen Sichtbezug von innen und außen, das Haus „Hohes Meer“, der neu gestaltete Brückenkopf am Wörnitzufer, das Eckhaus Bahnhofstraße 14 sowie die massive Fassade des WOHA-Kaufhauses. Den Abschluss bildet die Fassade des Bahnhofsgebäudes.

Hinsichtlich der Fernwirkung ragen die Kirchtürme und einige besonders aufragende Dachgiebel, wie die des Tanzhauses oder des Fuggerhauses aus der aufsteigenden Silhouette der Stadt hervor.

Nach Norden haben insbesondere das neu errichtete Gebäude des Landratsamtes sowie die Invalidenkaserne Fernwirkung, die jedoch durch das neue Wohngebiet am Mühlberg gestört wird. Über die Stadtzufahrt über die Westspange oder im Zug von Norden kommend, hat die Westfassade der Heilig-Kreuz-Kirche eine herausragende, das Stadtbild bestimmende Fernwirkung.

Hinsichtlich bedeutender Raumkanten sind zunächst die beschriebenen Bereiche mit hoher Ensemblequalität zu nennen. Aber auch die übrigen Bereiche der Innenstadt weisen ein sehr geschlossenes Stadtbild auf.

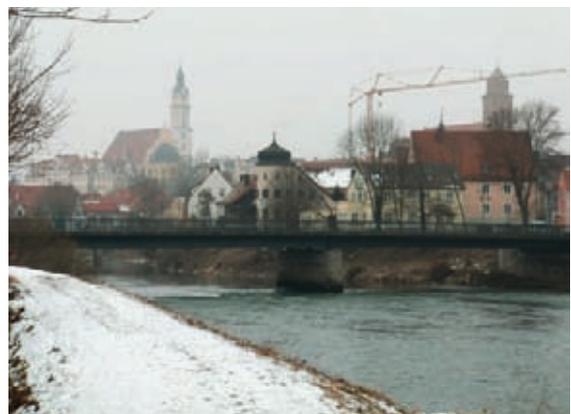
Fehlende oder mangelnde Raumkanten treten lediglich in folgenden Bereichen gehäuft auf:

- In der Kronengasse findet sich eine Häufung von untergenutzten Grundstücken (Garagen, Nebengebäude etc.) und Baulücken.
- Im Bereich Spindeltal sind die historisch geschlossenen Blockstrukturen weitgehend nicht hergestellt; die laufenden Maßnahmen um die Mangoldschule werden jedoch eine räumliche Fassung des Bereichs zur Promenade herstellen.
- Städtebaulich ungeordnete und unschlüssige Situationen finden sich im Bereich der zwei Stadteingänge im nördlichen Bereich Pflegstraße zur Einmündung Mühlberg sowie am südöstlichen Stadteingang Kapellstraße in der Kreuzung mit dem Kaibach/Promenade.
- Am Ufer der Insel Ried im Bebauungsplangebiet „östliche Insel Ried“ wird die Stadtsilhouette durch zahlreiche Brachen gestört.
- Entlang der Bahnhofstraße finden sich zahlreiche strukturelle Störungen: Die ursprünglich vorhandene offene Bebauung mit einem Villentypus, wie im unmittelbaren Bereich zum Wörnitzufer heute noch erhalten, ist durch zahlreiche überdimensionierte Gebäude und Baulücken erheblich gestört. Im Übergang zur Dillinger Straße sind Raumkanten durch eine Zunahme von Brachflächen und ungeordnet stehenden Gebäuden kaum mehr ablesbar.

*Blickbeziehung
innerhalb der
Bahnhofstraße*



*re.: Blickbeziehung
von der Donau zur
Altstadt*



II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Neben den natürlichen Barrieren der Flüsse und des Anstiegs zum Schellenberg bilden insbesondere Straßenstrassen und die Bahnlinie Barrieren, deren Überwindung vor allem für den Langsamverkehr Schwierigkeiten darstellt.

Im innerstädtischen Bereich sind dies die Hauptverkehrsstraßen Berger Vorstadt – Pflegstraße – Reichsstraße – Kapellstraße und Dillinger Straße – Bahnhofstraße – Weidenweg – Umkehr, deren Querung aufgrund des starken Verkehrsaufkommens und zu weniger Querungshilfen / Fußgängerüberwegen eine Barriere darstellen.

Als äußere Abgrenzung der Innenstadt bilden die Bundesstraße 2 im Osten sowie die Bahntrasse im Süden künstliche Barrieren, insbesondere im Zugang zu den Landschaftsräumen der Donauauen.

Außerdem trennt der Großparkplatz im Bereich der ehemaligen Schwabenhalle die südliche Innenstadt und das Bahnhofsgebiet vom Zugang zum Donauufer ab.



*Blickbeziehung
vom Rathaus zum
Rieder Tor*

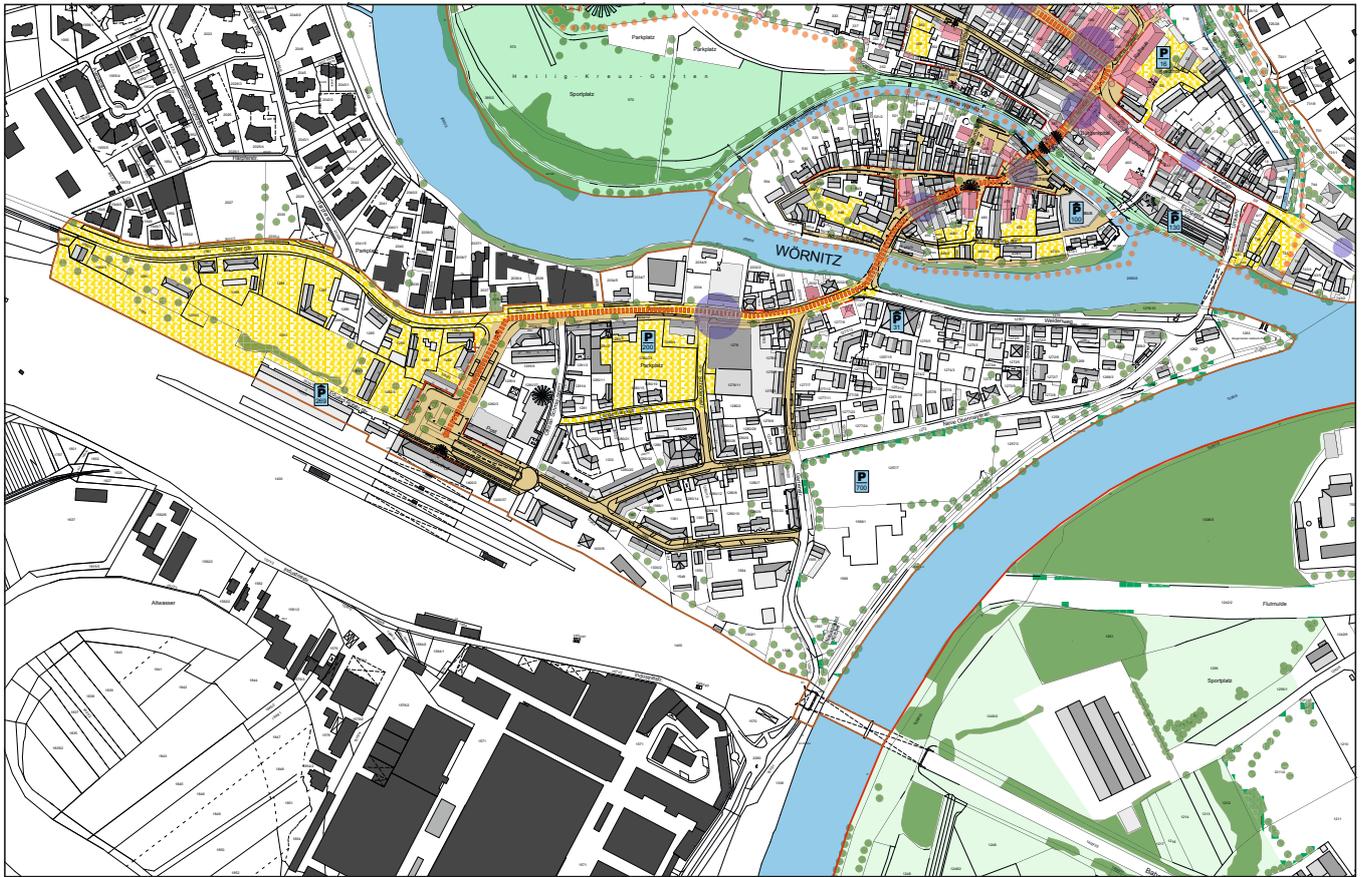
II. Allgemeine städtebauliche Analyse



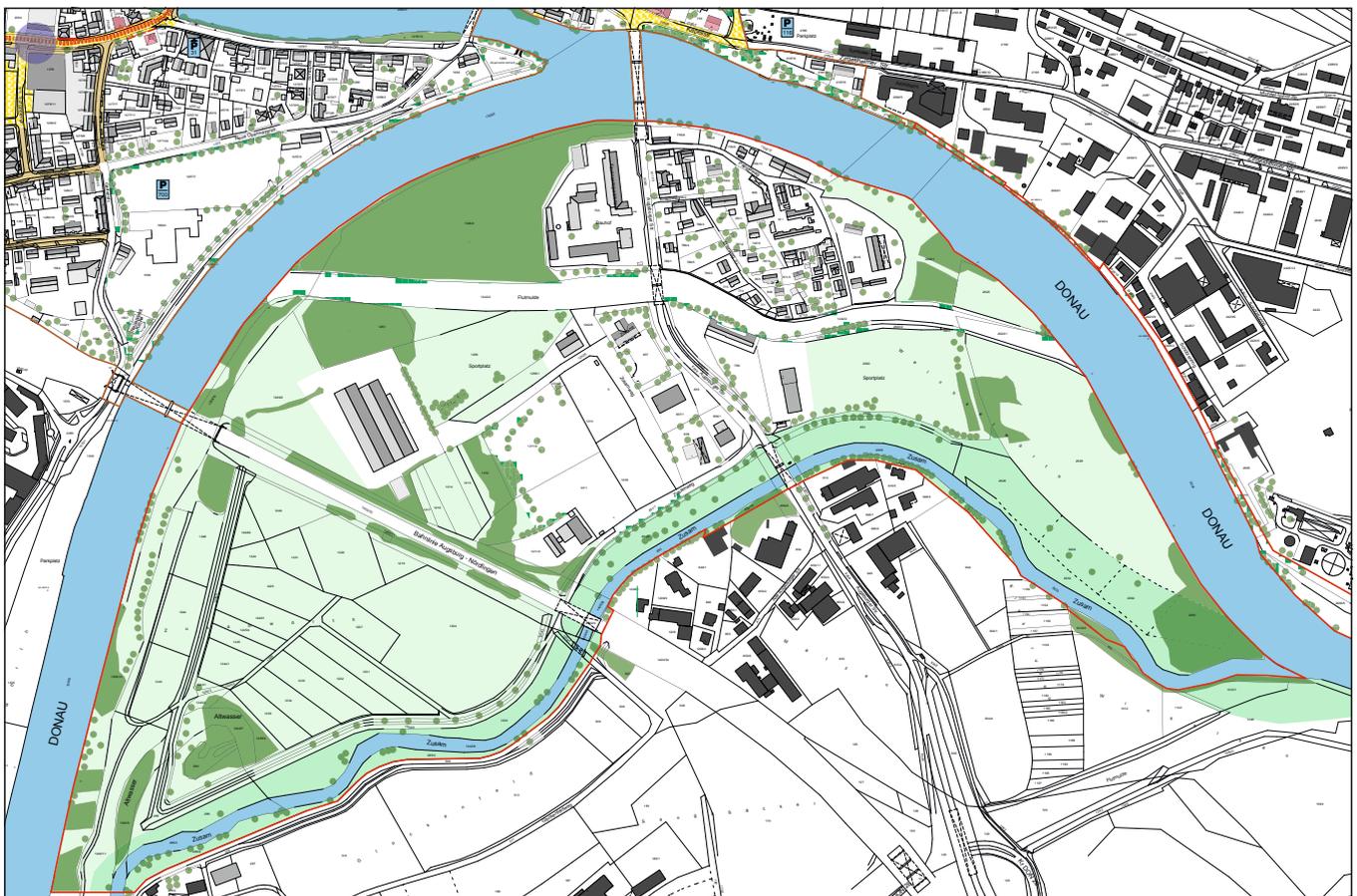
Qualitäten und Potentiale, Altstadt (Maßstäbliche Darstellung des Gesamtplans – s. gesonderten Band: Planteil und Anhang)

Legende			
	Gebäude / Nebengebäude Bestand		Einzeldenkmal, Gebäude
	Flurstücksgrenze		Kiendenkmal (Figur, Brunnen, Stadtmauer etc.)
	Straßen-/Platzraum, gestaltet		Gebäude mit Stadtbildprägender Fernwirkung
	Straßen-/Platzraum mit Aufwertungspotential		Raubegrenzung mit Ensemblequalität
	Fläche mit Entwicklungspotential Bauplanerisch		Konzentration von Handel, Dienstleistung und Gastronomie
	Fläche mit hoher Qualität und Bedeutung für das Landschaftsbild		wichtige fußläufige Wegeverbindung
	Landschaftlicher Erholungsraum		Gefölz im Bestand
	Fläche mit Entwicklungspotential, Grünplanerisch		Baum im Bestand

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

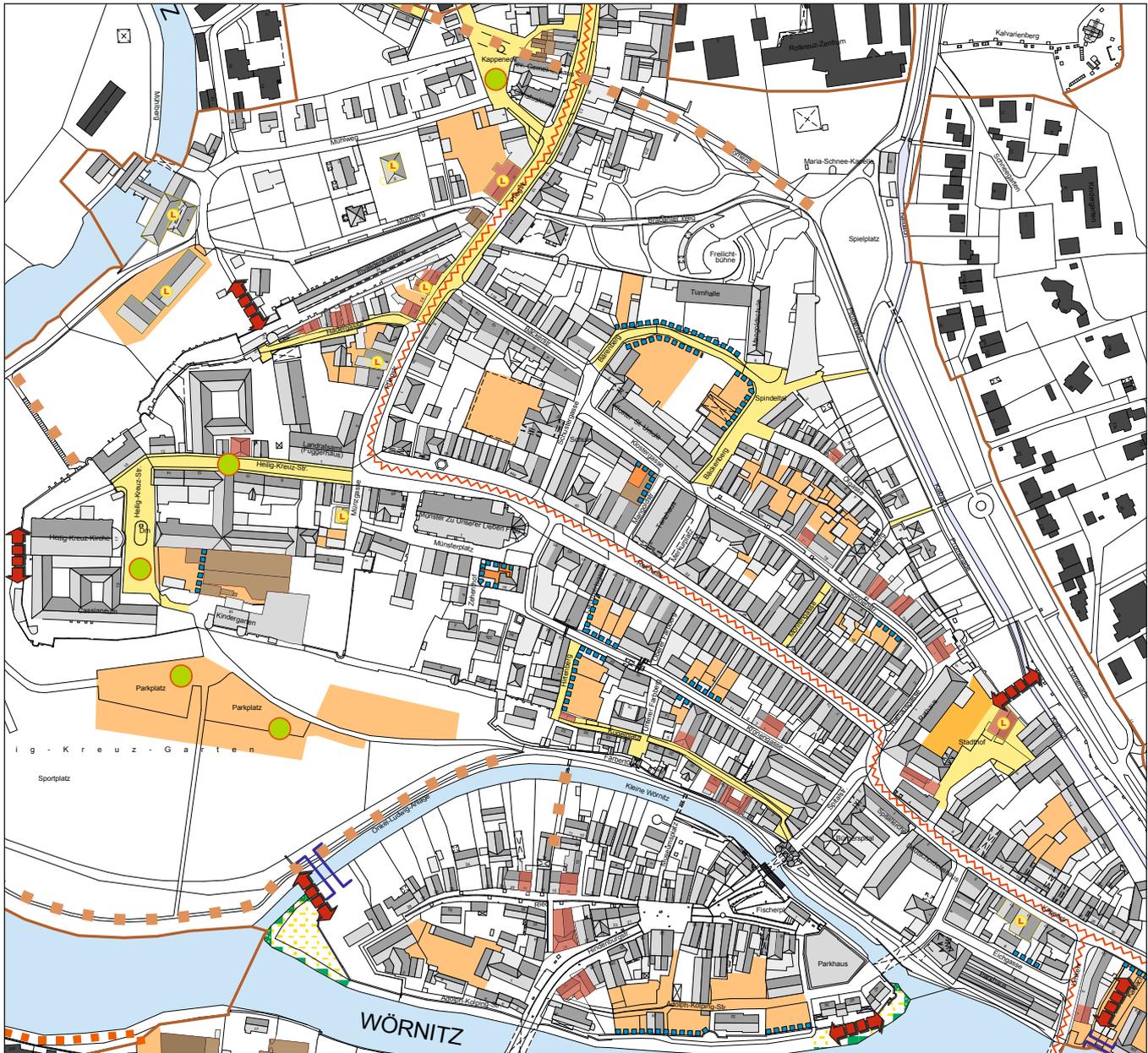


Qualitäten und Potentiale, Bahnhofsgelände (Maßstäbliche Darstellung des Gesamtplans – s. gesonderten Band: Planteil und Anhang)



Qualitäten und Potentiale, Donaubogen (Maßstäbliche Darstellung des Gesamtplans – s. gesonderten Band: Planteil und Anhang)

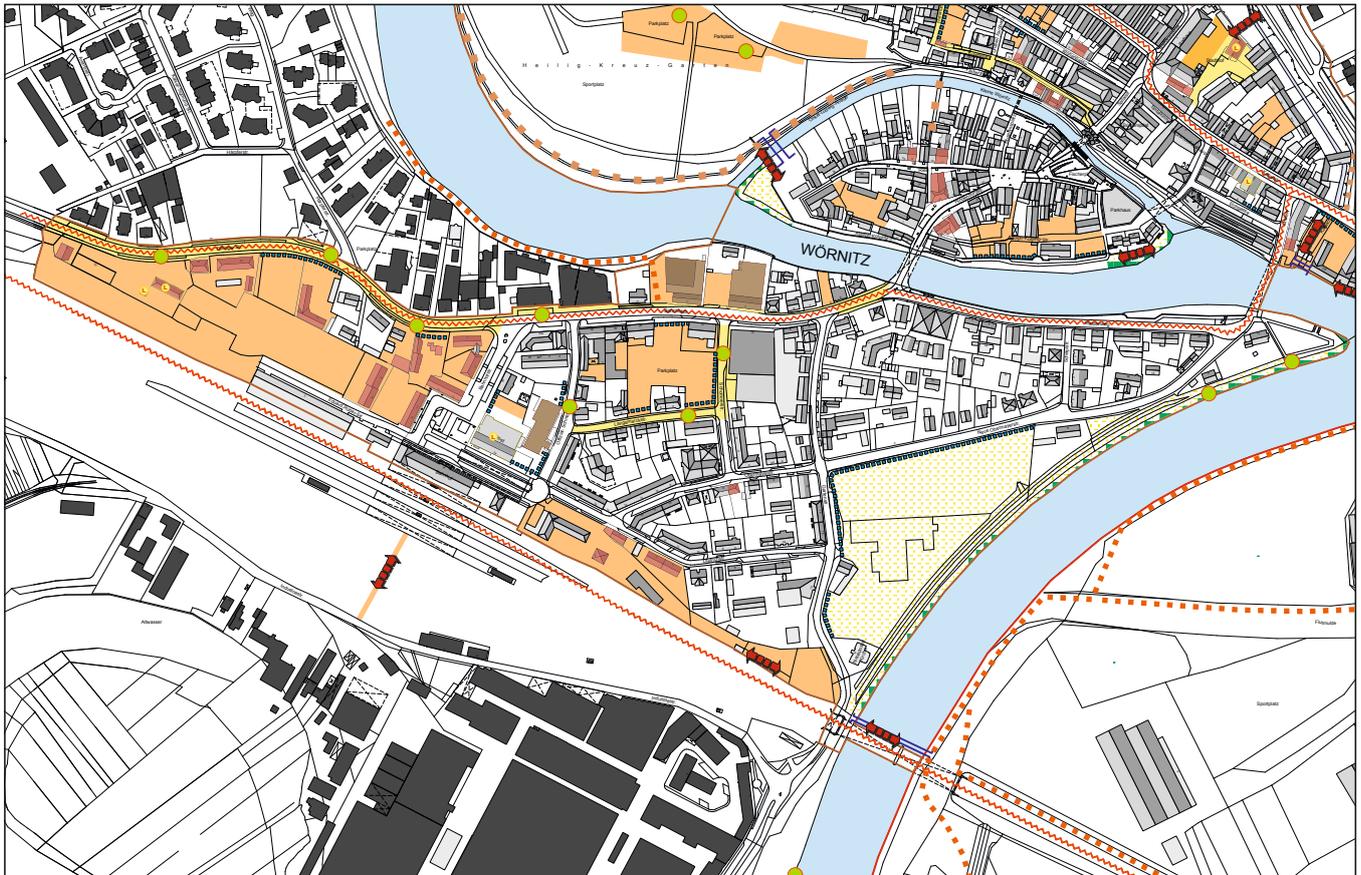
II. Allgemeine städtebauliche Analyse



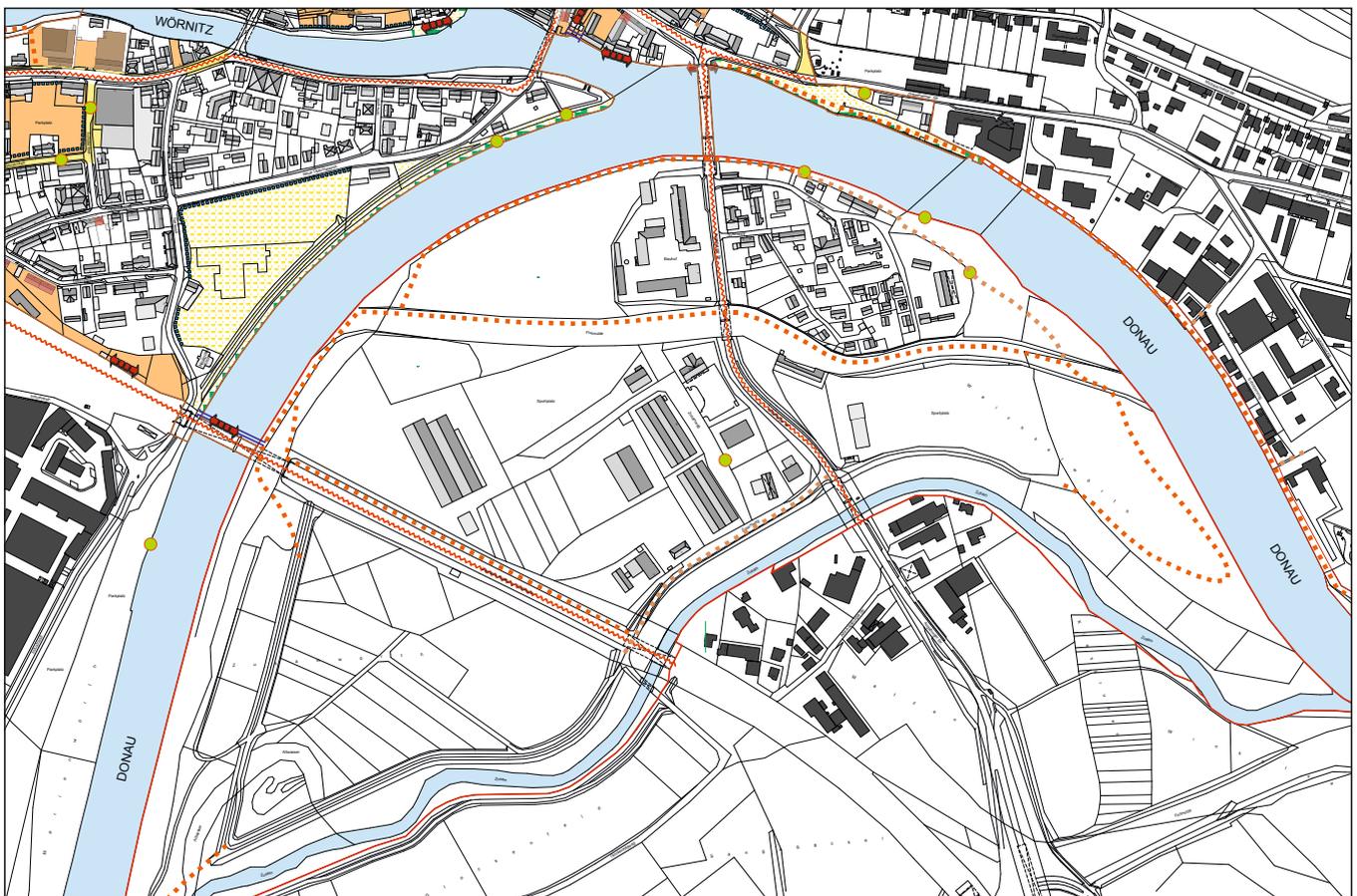
Nutzungskonflikte und Mängel, Altstadt (Maßstäbliche Darstellung des Gesamtplans – s. gesonderten Band: Planteil und Anhang)

Legende			
	Untersuchungsgebiet		Weg für Langsamverkehr mit Mangel
	Nachrichtliche Übernahme von Zielen		fehlender Weg für Langsamverkehr
	Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf		fehlende Wegeverknüpfung Langsamverkehr
	Gebäude mit (Teil-)Leerstand		fehlende Brücke Langsamverkehr
	Gebäude mit gestalterischem Mangel/ stadtstrukturell störendes Gebäude		Immissionsbeeinträchtigung durch sehr starkes Verkehrsaufkommen
	fehlende oder mangelnde Raumkante		Bereich mit fehlender oder mangelhafter Begrünung
	mangelhaft gestaltete, stadtraumwirksame Privatfläche		
	mangelhaft gestaltete Straßen und Platzflächen		
	mangelhaft gestaltete öffentliche Grünfläche / Freizeitsfläche		

II. Allgemeine städtebauliche Analyse



Nutzungskonflikte und Mängel, Bahnhofsgelände (Maßstäbliche Darstellung des Gesamtplans – s. gesonderten Band: Planteil und Anhang)



Nutzungskonflikte und Mängel, Donaubogen (Maßstäbliche Darstellung des Gesamtplans – s. gesonderten Band: Planteil und Anhang)

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

3.2 Gebäudebestand

Der Bereich der Altstadt und der Insel Ried zeigt heute, auch als Ergebnis der Ausweisung als Sanierungsgebiet vor über 20 Jahren, das geschlossene Bild eines sehr gepflegten Gebäudebestands.

Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf finden sich nur vereinzelt. Lediglich im Bereich Hadergasse / Pflegstraße sowie am östlichen Stadteingang um die Kapellstraße ist eine gewisse Konzentration an sanierungsbedürftigen Gebäuden und Leerständen festzustellen.

Im Bahnhofsbereich findet sich östlich des Bahnhofsvorplatzes ein weitgehend qualitativvoller Gebäudebestand, wobei auch hier seit der Ausweisung des Sanierungsgebietes viele Sanierungen und die Ergänzung durch Neubauten durchgeführt wurden oder gerade durchgeführt werden.

Im Bereich zwischen der Dietrichstraße und den Bahngleisen weisen die untergenutzten oder leerstehenden bahnbetrieblichen Gebäude einen mangelhaften Zustand auf.

Westlich des Bahnhofsvorplatzes im Bereich des Wettbewerbsgebietes findet sich eine hohe Dichte an sanierungsbedürftigen oder baufälligen Gebäuden. Davon sind vor allem die Mehrfamilienwohnhäuser der ehemaligen Bahnarbeiterblöcke betroffen. Insbesondere der Leerstand und Verfall des Wohnblocks Dillinger Straße 28 stellt einen Missstand dar. Die charakteristischen Wohngebäude der 1950er Jahre nordwestlich des Stationsgebäudes übernehmen eine wichtige Funktion in der sozialen Kontrolle des Bahnhofsvorplatzes. Hier könnte die Möglichkeit einer Sanierung überprüft und die derzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne angepasst werden.



Leerstand Wohnblock Dillinger Straße 28

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

3.3 Öffentliche Straßen und Plätze

Zahlreiche innerstädtische Straßen und Plätze wurden in den letzten Jahren gestalterisch und baulich aufgewertet. Dies erfolgte durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, Regelung der Parkierung und Begrünungsmaßnahmen. Außerdem wurden großflächig qualitativ hochwertige, neue Straßen- und Gehwegbeläge verlegt. Hinzu kommt die Neumöblierung des öffentlichen Raumes mit Bänken, Abfalleimern oder Pollern.

Hierbei sind insbesondere hervorzuheben:

- Der Verlauf der Reichsstraße und der anschließenden Parallelstraßen (Münsterplatz – Kronengasse; Bäckerstraße – Klostersgasse – Sonnenstraße) mit hoher Qualität der Oberflächengestaltung und Parkierungsregelung.
- Der verkehrsberuhigte bzw. Fußgängerbereich im Verlauf Spitalstraße – Fischerplatz – Hindenburgstraße mit hoher Aufenthaltsqualität in Verbindung mit Gastronomie und Handel.
- Die Uferbereiche an der kleinen Wörnitz entlang der Stadtmauer sowie auf der Gegenseite um den neu gestalteten Museumsplatz mit parkartiger Aufenthaltsqualität am Wasser.
- Der unmittelbar auf das Bahnhofsgebäude führende Abschnitt der Bahnhofstraße im Übergang zum neuen Busbahnhof mit Begrünung, Parkierungsregelung, großzügigen Gehwegen und der hochwertigen Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Bushaltestellen.
- Diverse Wohnstraßen im Bahnhofsviertel sowie der südliche Gehwegbereich der Bahnhofstraße im Verlauf von der Gartenstraße bis zur Einmündung Dillinger Straße mit Parkierungsregelung, Begrünung und ansprechender Gehweggestaltung.



Attraktive Straßenraumgestaltung in der Kronengasse

re.: Gestalteter Platzraum am Fischerplatz

Mängel finden sich häufig durch einen hohen Versiegelungsgrad, enge oder schadhafte Straßen- und Gehwegbeläge sowie mangelnde Barrierefreiheit. Nutzungskonflikte entstehen durch ungeordnetes Parkieren oder hohe Verkehrsbelastung. Mangelnde Begrünung und Ausstattung mit Straßenmobiliar schaffen wenig Aufenthaltsqualität.

Straßen und Plätze mit gestalterischen und funktionalen Defiziten und Handlungsbedarf sind vor allem folgende:

- Die Pflegstraße und in ihrer Verlängerung die Berger Vorstadt als stark belastete Hauptverkehrsstraße mit schmalen Gehwegen ohne jegliche Gestaltungselemente und mit mangelhafter räumlicher Qualität.
- Der weitgehend versiegelte Bereich um das Kappeneck mit derzeit überwiegender Nutzung als Parkplatz.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

- Der Straßenraum Hadergasse mit schadhaftem Belag und Konflikten durch die Parkhauserschließung.
- Der Straßenraum Heilig-Kreuz-Straße und dabei insbesondere der sehr große und versiegelte Platz vor dem Kloster. Hier ist der Anlieferungsbereich des Auer-Verlages besonders störend.
- Der Straßenzug Bärenberg – Bäckenberg – Spindeltal mit schadhaften Belägen.
- Der Straßenzug Hirtenberg – Kugelplatz mit provisorischem Belag.
- Der Platzraum Stadthof, die Anlage ist derzeit sehr undifferenziert gestaltet und dient hauptsächlich als Parkplatz.
- Unattraktive Abschnitte der Bahnhofstraße zur Stärkung der Verbindung Bahnhof – Rathaus.
- Der gesamte Straßenraum der Dillinger Straße ist stark verkehrsbelastet und ungestaltet.
- Bereiche am östlichen Stadtzugang in der Kapellstraße mit hohem Verkehrsaufkommen und mangelhafter Aufenthaltsqualität.
- Der Bereich Pappelweg/Erlenweg im Siedlungsgebiet südlich der Donau mit undifferenzierten Straßenräumen innerhalb des Wohngebiets.
- Der Zusamweg westlich der Augsburgur Straße mit undefinierten Straßenbreiten, fließenden Übergängen in Gewerbehöfe und ohne Randbegrenzungen oder Begrünung.

*Handlungsbedarf
für Platzraum-
gestaltung am
Kappeneck*

*re.: Positive
Gestaltung des
öffentlichen
Raumes am
Mercurplatz*



*Neugestalteter
Park im Bereich
Brabanter Weg*

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

3.4 Öffentliche Grün- und Freiflächen

Die Innenstadt ist von einem Grüngürtel umgeben, der weitgehend dem Verlauf der historischen Stadtbefestigung folgt, in einigen Abschnitten fehlen jedoch Lückenschlüsse.

Besonders qualitativ ist der neugestaltete Bereich um das Freilufttheater und den Brabanter Weg im Übergang zur Promenade. Hier befindet sich ein besonders hochwertiger, alter Baumbestand, wobei die parkartige Anlage etwas in die Jahre gekommen scheint. Auch im Bereich Stadthof besteht landschaftsplanerischer Handlungsbedarf.

Im Bereich nordwestlich der Donaubrücke befindet sich der ehemalige Hafen der Stadt Donauwörth. Die alte Hafenmauer ist noch vorhanden sowie auch Teile des alten Bodenbelags. Der Bereich wirkt vernachlässigt und wenig gepflegt. Eine Nutzbarkeit des historisch bedeutsamen Ortes ist nicht gegeben.

Der nördliche Uferbereich der kleinen Wörnitz entlang der Stadtmauer ist von besonders hoher Aufenthaltsqualität, es fehlen jedoch attraktive Anschlüsse zur Vernetzung in einem städtischen Grünsystem.

Im Bereich der Wörnitzauen, dem sogenannten Heilig-Kreuz-Garten ist der relativ große Parkplatz, insbesondere im versiegelten Bereich als Störung zu betrachten, da es ihm an landschaftlicher Einbindung und Begrünung mangelt. Positiv zu bewerten ist die Verbindungsfunktion der Grünflächen um das Cassianeum vom Ufer der kleinen Wörnitz bis hin zur Alten Stadtmühle.

Das Bahnhofsviertel weist einen deutlichen Mangel an Grünflächen und Spielplätzen auf. Neben Bereichen des Wettbewerbsgebietes und brachliegenden Bahnbetriebsflächen bietet sich die derzeit als Großparkplatz genutzte Fläche um die ehemalige Schwabenhalle teilweise zum Umbau als großzügige Grünanlage am Donauufer an.

Der Bürgermeister-Gebhardt-Platz (Donauspitz) erscheint gestalterisch und hinsichtlich seiner Ausstattung veraltet. Ein Bezug zu dem landschaftsräumlich bedeutenden Bereich der Wörnitzmündung ist kaum feststellbar und wird während der Vegetationsperiode durch den dichten Vegetationsbestand behindert.

Außerhalb des Innenstadtbereiches liegen jenseits der Donau offene Landschaftsräume mit Feldern, Flussauen und Wäldchen. Diese Flächen haben hohes Potential für Naturerlebnis und Naherholung für die Bewohner der Stadt. Als landschaftsräumlich bzw. stadträumlich bedeutsam zu bezeichnen sind die Flutmulde, die Zusaamaue und -mündung, die kleinen Waldflächen im nördlichen Bereich sowie das Donauufer im Bereich der Augsburger Brücke und der Eisenbahnbrücke als „Gegenüber zur Stadt“. Die Erreichbarkeit der Landschaft im südlichen Donaubogen für Spaziergänger und Radfahrer ist derzeit als mangelhaft zu bewerten.



Uferbereich an der kleinen Wörnitz mit hoher Aufenthaltsqualität

re.: Wörnitzmündung in die Donau mit „Donauspitz“

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

3.5 Fuß- und Radwegeverbindungen

Die Innenstadt verfügt über ein vielfältiges Wegenetz des Langsamverkehrs, welches in Abschnitten Teil übergeordneter Rad- und Wanderwege ist und diese im Feinnetz ergänzt. Das Donauwörther Stadtgefüge und dessen Sehenswürdigkeiten können über geschlossene Rundwege den Rad- und Wandertouristen näher gebracht werden.

Folgende Lücken im innerstädtischen Netz werden als Mangel betrachtet:

- vom unteren Mühlberg zum Bereich der Stadtmauer östlich der Invalidenkaserne;
- ein Fußweg um das Heilig-Kreuz-Kloster entlang der oberen Hangkante;
- eine Fußwegeverbindung vom Heilig-Kreuz-Garten über eine Brücke am alten Wehr zur Westspitze der Insel Ried mit einer Fortsetzung am Südufer bis zur Ostspitze;
- eine Fußwegeverbindung vom Stadthof zur Promenade;
- eine Fortsetzung des Wörnitz-Uferwegs von der Umkehr mit einer Unterführung der Donaubrücke, den Bereich des „Alten Hafens“ querend, weiter am Donauufer entlang nach Osten;
- vom Wörnitzufer zur Promenade;
- die fußläufige Anbindung der Gebiete südlich der Bahngleise, insbesondere zu den Eurocopter-Werken;
- die Anbindung der Landschaftsräume südlich der Donau.

Neben den Lücken gibt es auch vorhandene Wege, die in funktionaler und gestalterischer Weise Mängel aufweisen:

- als besonderes Unikat ist der noch vorhandene Tunnel der alten Bahntrasse am Innenstadtrand zu betrachten, der in seiner jetzigen Erscheinung deutlichen Aufwertungsbedarf und -potential hat. Als Teil des weithin bekannten „Donauradwegs“ sowie der „Kesseltal-Runde“ und der „Radrundtour ins Ries“ hat der Tunnel als Eingang in die Donauwörther Innenstadt hohe Bedeutung für den Radtourismus. Auch die Tunnelmünder werden derzeit der Stadttor-Funktion dieses Bereichs nicht gerecht. Der südliche Zugang zur Donauwörther Altstadt liegt für den Wander- und Radwandertourismus am Beginn der Promenade an der Förgstraße.
- der Uferweg südlich Heilig-Kreuz im Begegnungsverkehr von Radfahrern und Fußgängern;
- die Treppe vom Wörnitzufer zum Heilig-Kreuz-Kloster und deren Umfeld;
- die Wegeverbindung zum Kalvarienberg in Hinblick auf Verkehrssicherheit sowie Gestaltung des Umfeldes;

Westlicher
Tunnelrand mit
Verbauung

re.: Ehemaliger
Eisenbahntunnel
mit Aufwertungs-
bedarf als Fuß-
und Radweg



II. Allgemeine städtebauliche Analyse

3.6 Fließender Verkehr

Hinsichtlich der Verkehrslenkung und Steuerung für die Gesamtstadt liegt ein Maßnahmenkonzept mit alternativen Lösungsansätzen aus dem Jahr 2009 vor.

Im Bezug auf die Innenstadt ist hierbei insbesondere das hohe Verkehrsaufkommen in der Reichsstraße/Kapellstraße (13.050 Kfz/24h), in der Weiterführung Augsburgener Straße (Donaubrücke (10.150 Kfz/24h), der Bahnhofstraße/Dillinger Straße (13.650 Kfz/24h), deren Weiterführung Weidenweg (11.950 Kfz/24h) und der Gartenstraße (4.600 Kfz/24h) zu betrachten.

Prognosen für 2020 sehen unter Beibehaltung der vorhandenen Verkehrsführung noch eine Steigerung, insbesondere in der Bahnhofstraße/Dillinger Straße (ca.15.200 Kfz/24h) voraus.

Neben Maßnahmen zur Verkehrslenkung werden auch verschiedene Um- und Neubaumaßnahmen auf deren Wirkung für die künftige Entwicklung der Gesamtstadt untersucht. Hinsichtlich innerstädtischer Entwicklungen ist dabei eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Berger Vorstadt – Pflegstraße – Reichsstraße – Kapellstraße das dringlichste Ziel.

Um diese Situation zu verbessern wäre ein Konzept, das als Kernstück den Neubau einer Querverbindung von der Westspange zur B25 vorsieht, zielführend. Dies ist mit hohem Bauaufwand und Umwelteingriffen verbunden.

Ein weiteres Konzept mit positiver Wirkung lediglich für die südliche Innenstadt sieht den Neubau einer Donauquerung auf Höhe der bestehenden Eisenbahnbrücke vor und ist mit geringerem Bauumfang und weniger Eingriffen in die Umwelt verbunden.

Als Fazit des Gutachtens wird daher zunächst eine Realisierung weiterer flankierender Maßnahmen vorgeschlagen, um dann eines der vorangegangenen Konzepte optional als zweiten Schritt zu verwirklichen oder in der Folge gegebenenfalls beide.

Hinsichtlich der gegenwärtigen Situation im Untersuchungsgebiet ist festzustellen, dass der Verlauf Pflegstraße – Reichsstraße – Kapellstraße mit durchgehend asphaltierten, gleichmäßig breiten Fahrbahnen ausgestattet ist. Dies, verbunden mit wenigen vorhandenen Fußgängerüberwegen oder Querungshilfen, führt zu einem hohen Fahrtempo des Kfz-Verkehrs sowie Gefahren für Radfahrer und Fußgänger. Insbesondere im Bereich der Reichsstraße mit hoher Konzentration von Handel und Dienstleistungen sind die Querungsmöglichkeiten für die Kundenströme stark eingeschränkt. Das gleiche gilt auch für die Bahnhofstraße, insbesondere im hoch frequentierten Bereich um das WOHA-Kaufhaus.



Wenige Querungshilfen und durchgängig einheitlich breite Fahrbahn in der Reichsstraße

re.: Gestalteter Straßenraum mit wenig Verkehrsaufkommen in der Dietrichstraße östlich des Bahnhofs

Allgemeine städtebauliche Analyse

In den übrigen Nebenstraßen der Altstadt erscheint die Belastung durch Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs verträglich. Dies liegt auch an den in den letzten Jahren weiträumig durchgeführten Straßenraumgestaltungen sowie der guten Ausstattung mit Parkhäusern und den Regelungen der Parkraumbewirtschaftung.

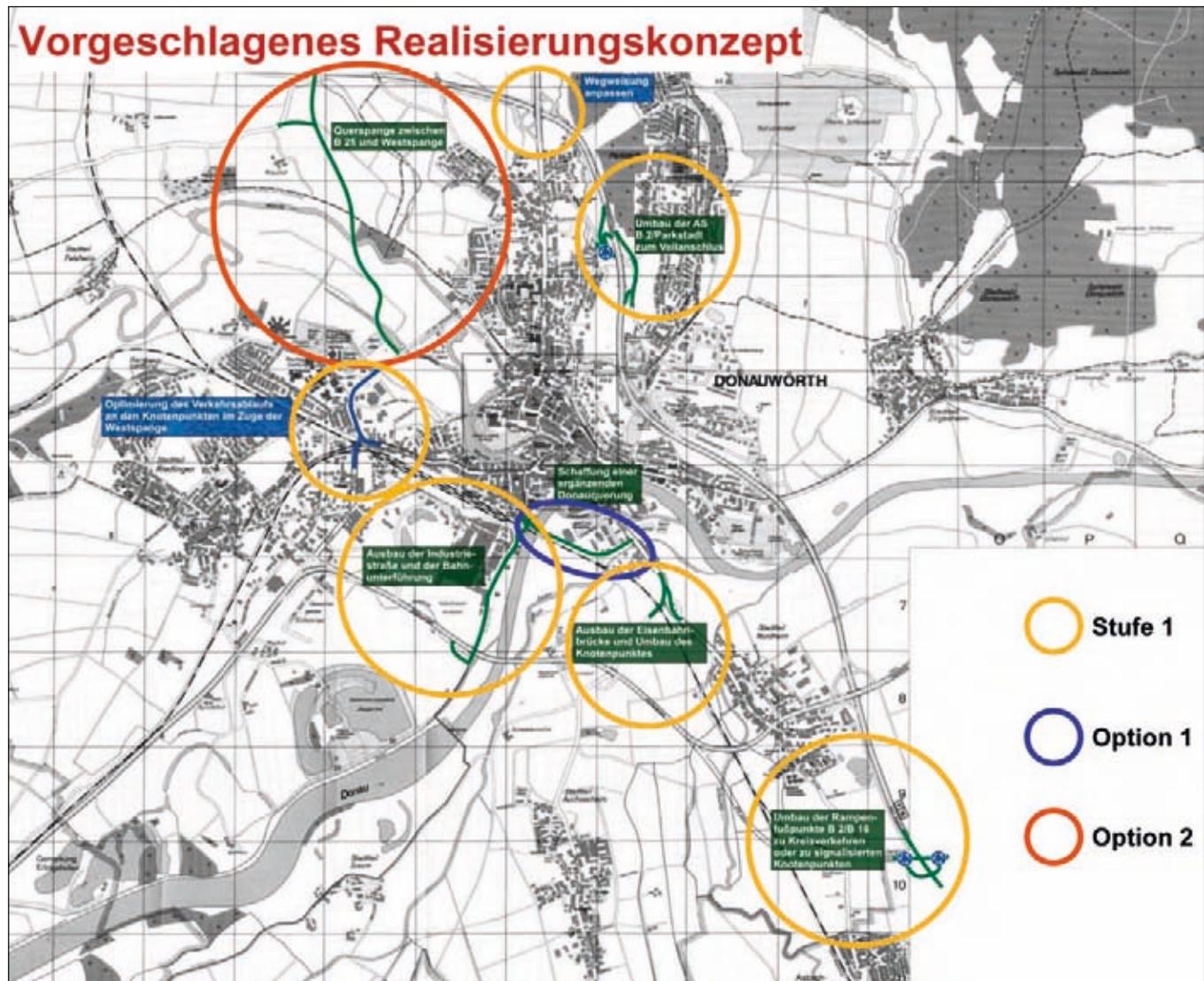
In den Seitenstraßen des Bahnhofsgebiets ist im Bereich um die Ein- und Ausfahrten des WOHA-Parkplatzes in der Schodererstraße und Langemarckstraße erhöhtes Verkehrsaufkommen zu beobachten. Außerdem hat die Gartenstraße ein erhöhtes Verkehrsaufkommen von ca. 4.600 Kfz/24h, da sich hier der Großparkplatz am Festplatz befindet und die Gartenstraße eine Verbindungsstraße von der Innenstadt in die Industriezone südlich der Bahngleise darstellt.

Die übrigen Wohnstraßen im Bahnhofsviertel sind wenig durch den MIV belastet. Die vorgeschlagene Einrichtung einer Tempo-30-Zone wurde aufgrund der verkehrlichen und baulichen Verhältnisse als nicht notwendig erachtet.



Hohes Verkehrsaufkommen in der Kapellstraße

Allgemeine städtebauliche Analyse



Maßnahmen zur Verkehrslenkung – Vorschlag Realisierungskonzept, aus dem Maßnahmenkonzept der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft von 2009

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

3.7 Ruhender Verkehr

Grundsätzlich sind bei der Parkraumplanung fünf Gruppen zu berücksichtigen, die unterschiedliche Ansprüche an das Parkraumangebot eines Gebietes stellen:

- die Bewohner,
- der Berufs- und Ausbildungsverkehr,
- der Einkaufs- und Besorgungsverkehr,
- der Besucherverkehr und
- der Liefer- und Wirtschaftsverkehr.

Stadtkernnahe Altbaugelände sind durch gemischte Wohnflächen und gewerbliche Nutzungen hoher Dichte geprägt. Der Erhalt bestehender Baustrukturen und Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes begrenzen die Möglichkeiten ausreichenden Parkraums für die Bewohner und den Berufs- und Ausbildungsverkehr zu schaffen. Soweit möglich, sollten jedoch die Bewohner mit Parkraum versorgt werden. Der gesamte Parkbedarf wird im Allgemeinen nicht zu befriedigen sein. Dies gilt insbesondere für den Bedarf des Berufs- und Ausbildungsverkehrs und des Besucherverkehrs. Ein Verdrängen der von Parkraumrestriktionen Betroffenen auf bereits hochbelastete Nachbargelände ist dabei zu vermeiden.

Im Stadtkern stehen verschiedene Parkplätze zur Verfügung. Im Folgenden werden die zentralen Parkflächen in Innenstadtlage, der Bahnhof und das Spindeltal näher betrachtet.

Die bestehenden Parkflächen (u.a. Reichsstraße, Hindenburgstraße, Sonnenstraße, Stadthof, Bahnhofstraße) im Innenstadtbereich sowie die bestehenden Parkhäuser und Tiefgaragen sind insbesondere durch den Besucherverkehr, den Einkaufs- und Besorgungsverkehr sowie den Berufs- und Ausbildungsverkehr stark nachgefragt. Darüber hinaus nutzen die Bewohner aus der Innenstadt diese Parkflächen, so dass das innerstädtische Parkraumangebot hochfrequentiert ist.

Am Bahnhof bietet das P+R-Parkhaus für Bahnpendler Parkraum an. Der tatsächliche Bedarf für Bahnpendler kann aber mit dem angebotenen Parkraum bei Weitem nicht befriedigt werden. Viele Pendler sind deshalb weiterhin auf Parkflächen am Festplatz und in den umliegenden Straßenzügen (Dietrichstraße, Bahnhofstraße, Dillinger Straße) angewiesen. Die Stadt stellt zudem seit Januar 2012 angrenzend an das Parkhaus am Bahnhof weitere Stellflächen für Bahnpendler zur Verfügung. Für diesen Zweck wurde von der Deutschen Bahn AG eine größere Fläche des ehemaligen Verladebahnhofs erworben. Um den tatsächlichen Bedarf an Pendlerplätzen in Relation zur Bedeutung des Bahnhofs Donauwörth als Drehscheibe Nordschwabens zu decken, sollte zudem die Erweiterung des bestehenden Parkhauses vorrangiges Ziel sein.

Durch das neu gestaltete Kulturzentrum im Spindeltal (Forum für Bildung und Energie, AWO-Kinderhaus, Mangoldschule, Stadtbad am Mangoldfelsen, St.-Ursula-Realschule, Wirtschaftsschule, Stadtbibliothek, Stadtsaal im Tanzhaus, Freilichttheater) wird ein enormer Besucher-/ Benutzerandrang generiert werden, der mit den bisherigen Parkraum nicht abgedeckt werden kann. Für diese Nutzer ist ein differenziertes Parkraumangebot vorzuhalten. Um hier allen Nutzern gerecht zu werden, ist eine Tiefgarage im Spindeltal zwingend erforderlich. Mit einer Tiefgarage/Parkhaus können ganz individuelle Parkraumangebote mit differenzierten Parkzeiten und Gebühren abgestimmt auf alle Benutzergruppen angeboten werden.

Quelle: Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Donauwörth; Stadt Donauwörth – Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung, 2012

Im Bereich der Innenstadt stehen fünf öffentliche Parkhäuser mit insgesamt ca. 450 Stellplätzen zur Verfügung. Zusätzlich existiert das P+R-Parkhaus am Bahnhof mit 269 Stellplätzen, welches in erster Linie Bahnreisenden und Pendlern vorbehalten ist. Außerdem sind in unmittelbarer Innenstadtnähe und im Bahnhofsviertel acht Parkplätze mit einer Gesamtkapazität von ca. 1.600 Stellplätzen vorhanden. Hinzu kommt noch der großflächig im Grünraum liegende Parkplatz im Heilig-Kreuz-Garten.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum wird in Donauwörth ein Konzept der Abschichtung von innen nach außen praktiziert:

- in der Altstadt mit dem Ziel einer hohen Umschlagfrequenz zur guten Erreichbarkeit des Einzelhandels und der Dienstleister: kurze Parkdauer und höhere Gebühren.
- an den Rändern der Innenstadt für Arbeits- und Ausbildungsparker, denen ein längerer Fußweg zugemutet werden kann: lange Parkdauer und niedrige Gebühren oder gebührenfrei.
- zusätzlich: Anliegerstellplätze in der Innenstadt.

Die Ausstattung mit Stellplätzen für Reisebusse in Altstadtnähe ist mit 3 Stellplätzen nicht ausreichend.

Folgende Parkplätze stellen städtebauliche Missstände oder Störungen dar:

- Die weiträumigen, großenteils versiegelten Parkplätze im Heilig-Kreuz-Garten stellen eine Störung des naturnahen Landschaftsraumes dar.
- Der Parkplatz des WOHA-Kaufhauses im Bahnhofsviertel nimmt nahezu einen gesamten Block ein, bildet keine Raumkanten und blockiert höherwertige Nutzungen.
- Der Parkplatz Stadthof bildet eine Störung einer historischen Platzsituation mit hohem Potential an Aufenthaltsqualität und als Erweiterungsmöglichkeiten des Rathauses.
- Der Parkplatz Kappeneck behindert in seiner heutigen Dimensionierung jede andere Nutzung dieses kleinen Quartiersplatzes.
- Der Parkplatz auf dem Gelände der ehemaligen Schwabenhalle besetzt eine für das städtische Gefüge höchst wertvolle Freifläche.

Insbesondere in der Altstadt entsteht durch die Beseitigung der städtebaulichen Missstände ein zusätzlicher Bedarf an Stellplätzen: die Realisierung von den Stadtgrundriss ergänzenden Neubauten lässt Parkraum auf provisorisch genutzten Grundstücken verschwinden, während die Sanierung und der Neubau von Wohnungen die Anzahl der Bewohner und die Nachfrage erhöht.

Exemplarisch für diese Entwicklung steht die Insel Ried. Nach zwanzig Jahren erfolgreicher Stadtsanierung wurde im Jahr 2004 von der Stadt Donauwörth die Parkraumsituation detailliert untersucht. Für die 169 Bewohner wurde ein Stellplatzdefizit von mindestens 120 Plätzen ermittelt. Aufgrund fehlender Angebote konnte seitdem jedoch keine Anwohner-Parklizenz mehr vergeben werden; gleichzeitig stieg die Quote der Dauermieter in den öffentlichen Parkhäusern Ried und Weidenweg auf ca. 50 Prozent.

Aufgrund der Stadtstruktur kann die Situation auf der Insel Ried auch auf die übrigen, eher dichter bebauten Altstadtbereiche Donauwörths übertragen werden.



*Neu gestalteter
Brückenkopf am
Weidenweg mit
neuem Parkhaus /
Quartiersgarage*

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

3.8 Licht

Generell herrscht ein relativ niedriges Beleuchtungsniveau im städtischen Raum, das aber als ausreichend empfunden wird. In Teilbereichen ist die Gleichmäßigkeit der Straßenbeleuchtung jedoch sehr unterschiedlich. Dies ist oft durch unregelmäßige Standorte bedingt, die in der städtebaulichen Struktur begründet sind.

Qualitätsvolle historisierende Mastleuchten in der Altstadt und auf der Insel Ried schaffen eine stimmungsvolle Grundbeleuchtung. Zwei Leuchtentypen des gleichen Herstellers sind differenziert in unterschiedlichen Zonen eingesetzt. Einzelne Straßenzüge sind noch mit veralteten oder gestalterisch unpassenden Leuchten ausgestattet. Die Altstadtleuchten können aufgrund ihrer feingliedrigen Form nicht mit zusätzlichen Strahlern bestückt werden.

Plätze werden lichtgestalterisch nicht gesondert behandelt. Auf dem Fischerplatz sind im Bereich der Außen-gastronomie vom Betreiber zusätzliche Leuchten aufgestellt, die nicht in das Konzept integriert sind. Einzig der Bahnhofsvorplatz ist qualitativ gestaltet, wodurch aber zu den anschließenden Straßen eine hohe Diskrepanz in der Beleuchtungsstärke entsteht.

Fernwirkungen bestehen durch die flächige Anstrahlung des Turmes der Heilig-Kreuz-Kirche und des Münsters. In der Reichsstrasse wird neben dem Münster auch das Rathaus angestrahlt, wobei diese flächigen Anstrahlungen verbesserungsfähig sind. Die Blickbeziehungen innerhalb der Stadt sind in geringem Umfang vorhanden. Zur Aufwertung der räumlichen Situation müssten aber weitere Gebäude differenziert beleuchtet werden.

*Bahnhofsvorplatz:
Neue Substanz*



*re.: Fernwirkung in
der Reichsstraße*



*Reichsstraße,
Münster Fugger-
haus*



*re.: Tunnel an der
Promenade*



II. Allgemeine städtebauliche Analyse



Legende	
■ gute Beleuchtungssituation	 relevantes Gebäude (nach Farblegende)
■ verbesserungswürdige Beleuchtung	 Bereich (Farblegende)
	 Weg / Straße (Farblegende)
	 aus Marketing-Sicht relevanter Weg
	 Ufer-Beleuchtung (Farblegende)
	 markanter Punkt / Platz (Farblegende)
	 wesentliche Blickachsen, Fernwirkung

Bestandsituation Licht: Grüne Bereiche zeigen eine gute Beleuchtungssituation, gelbe Bereiche sind verbesserungswürdig

Die Anstrahlung historischer und/oder stadtbildprägender Gebäude ist größtenteils flächig und wenig differenziert. Daraus resultiert wenig räumliche Wirkung und eine zu geringe Wahrnehmung der Hauptachse „Bahnhof – Insel Ried – Reichsstraße“.

Es fehlen Illuminationen von historischen und/oder stadtbildprägenden Gebäuden, daher ist keine Erlebarkeit bei Dunkelheit möglich.

Die Promenade ist eine viel frequentierte Grünzone mit funktionalen Mastleuchten, die eine einfache, gestalterisch wenig ansprechende, Grundbeleuchtung schaffen. Vandalismus im Bereich des Kinderspielplatzes wird hierdurch nicht vermieden. Es gibt keine Akzentuierung der vielfältig vorhandenen Artefakte und keine Anstrahlung der Mauern der historischen Eisenbahnlinie. Der Mangoldfelsen wird angestrahlt und markiert so den Kreuzungspunkt der Fußwege. Die Situation könnte auch hier lichttechnisch verbessert werden. Eine leichte Blendung besteht durch einen Strahler auf dem Gelände des Rot-Kreuz-Zentrums.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Der Tunnel als Teil der Promenade ist nur minimal beleuchtet und wenig attraktiv zu durchschreiten. Von den Anwohnern wird der Tunnel aufgrund seiner attraktiven Wegführung viel frequentiert.

Die Stadtmauern und Tore entlang der kleinen Wörnitz sind beleuchtet und schaffen zusammen mit der Anstrahlung des Heimatmuseums eine stimmige Atmosphäre. Die Anstrahlung der Tore ist jedoch nur einseitig und am Färbertörl entsteht durch die Anstrahlung eine Blendung. Die Stadtmauer und das Ochsentörl im Bereich der Promenade sind nicht akzentuiert.

- Die Uferzone der kleinen Wörnitz entlang der Stadtmauer ist stimmungsvoll gestaltet, jedoch fehlen die optischen Bezüge zwischen Ufer und Fluss. Es gibt nur wenige Reflektionen auf der Wasseroberfläche, die die Beziehung zum Fluss spiegeln.
- An der kleinen Wörnitz ist im Bereich der Insel Ried der Fußweg größtenteils in Ordnung. Ab der Brücke in Verlängerung zur Eichgasse fehlt die Beleuchtung entlang der Parkhauswand bis zur Wörnitzbrücke komplett.
- Fischerplatz: Pollerleuchten sind vorhanden, jedoch keinerlei Akzentbeleuchtung auf dem Platz bzw. am Ufer im Bereich der Stufen.
- Wörnitz: Es gibt keinerlei Lichtakzente der Uferzonen, wobei aber momentan die Uferzone nur schwer erreichbar ist.
- Donauufer: weder Wege- noch Akzentbeleuchtung.
- Donauspitz: keinerlei Beleuchtung.

Die Brücken sind ausreichend beleuchtet. Jedoch fehlen meist gestalterische Akzente, die auf den jeweiligen Ort, die jeweilige Funktion oder Konstruktion Bezug nehmen.

Es existiert kein Leit- oder Orientierungssystem zur Unterstützung marketing-relevanter Ziele.

Die Schaufensterbeleuchtung ist durchschnittlich. Viele Unternehmen setzen zusätzlich an den Fassaden Außenleuchten ein, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

3.9 Handel

Hinsichtlich der Situation des Einzelhandels liegt eine Studie der Firma Econ-Consult aus dem Jahre 2002 vor. Diese wurde vor dem Hintergrund eines häufigen Ansiedlungsbegehrens großflächiger Einzelhandelsunternehmen erstellt. Ziel der Studie war es, die Attraktivität des Donauwörther Einzelhandels zu sichern, wobei die Situation im Bestand grundsätzlich als sehr positiv bewertet wurde.

Das Kaufkraftpotential wird in Donauwörth mit 107 Prozent des Bundesdurchschnitts und die Zentralität mit 175 Prozent des Bundesdurchschnitts sehr positiv gewertet, da insbesondere durch die geografische Lage abseits von größeren Oberzentren ein höherer Kaufkraftzufluss aus dem Umland besteht.

Die Donauwörther decken ihren kurzfristigen Bedarf nahezu ausschließlich vor Ort, lediglich bei mittel- und langfristigen Anschaffungen spielt Augsburg eine gewisse Rolle (je nach Branche durchschnittlich ca. 20% - Donauwörth ca. 60%).

Das Einkaufsverhalten hinsichtlich der Nutzung des Internets spielte um 2002 noch eine relativ geringe Rolle.

Hinsichtlich künftiger Entwicklungen wird ein Erhalt der hohen Zentralität als erstes Ziel formuliert, da eine Steigerung unrealistisch erscheint. Durch eine sinnvolle Ergänzung des Bestandes und durch Synergieeffekte für den bestehenden Handel soll eine Verringerung der Kaufkraftabflüsse erzielt werden.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Gemäß des Gutachtens von 2002 soll die Innenstadt weiterhin der wichtigste Standort für zentrenrelevante Sortimente sein; weitere großflächige Sondergebiete sollten nicht entwickelt werden, da im bestehenden Bereich Riedlingen noch Flächenpotential vorhanden ist und die vorhandenen, für PKW-Kunden wichtigen Einrichtungen (Kaufland, Marktkauf, BayWa etc.) als ausreichend erachtet werden.

In diesem Zusammenhang wurde auch empfohlen mit dem Instrument der Bauleitplanung verbindliche Festsetzungen der zentrenrelevanten Sortimente vorzunehmen.

Zusätzlich wurden branchenübergreifende Marketingmaßnahmen durch Kooperationen zwischen Unternehmen unterschiedlicher Branchen- und Wirtschaftszweige empfohlen.

Für die Standortbereiche in der Innenstadt wurden in der Studie folgende Empfehlungen gegeben:

Kernstadt:

Keine räumliche Ausdehnung der Haupteinkaufslage in der Reichsstraße durch eine Weiterentwicklung der Kapellstraße und Pflegstraße. Wenn möglich, sollten bestehende Flächenreserven ausgenutzt bzw. Ladenlokale zusammengelegt werden, um dem Bedarf nach größeren Verkaufsflächen nachzukommen.

Außerdem wird, wie auch in Befragungen geäußert, auf das Fehlen eines Lebensmittelanbieters in der Innenstadt hingewiesen.

Diese Ziele sind bis heute weitgehend nicht verwirklicht.

Insel Ried:

Hier sind die Vorschläge des Gutachtens (Beseitigung von Leerständen, weitere Aufwertung des öffentlichen Raums) mittlerweile umfassend umgesetzt. Einzelne Gebäude sind noch sanierungsbedürftig.

Bereich Bahnhof:

Hier wird die Entwicklung des Einkaufschwerpunkts im Bereich WOHA-Kaufhaus auch hinsichtlich Parken und Erreichbarkeit als übergeordnetes Ziel empfohlen. Im Bereich Bahnhofstraße wird darauf hingewiesen, dass ein bestehendes Planvorhaben mit 5000 m² Verkaufsfläche lediglich betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten eines möglichen Projektträgers folgt und Umverteilungen zu Lasten bestehender Anbieter nach sich ziehen würde. Eine Steigerung der Zentralität wäre so nicht zu erwarten, wohl aber eine wünschenswerte Arrondierung und Aufwertung des Bahnhofsbereichs.

Diese Ziele sind bis heute nicht verwirklicht.



*Cafe im Quartierszentrum
Bahnhofstraße*



*re.: Konzentration
von Einzelhandel
in der
Reichsstraße*

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

3.10 Tourismus

Die aufstrebende Entwicklung Donauwörths als Wirtschaftsstandort macht sich auch im Tourismusbereich bemerkbar, dem mit mehr als 100.000 Übernachtungen (2009) und schätzungsweise 500.000 Tagestouristen eine wichtige Rolle als Wirtschaftsfaktor zukommt. Ursache der in den letzten Jahren stetig wachsenden Tourismusbranche ist neben den attraktiven und vielfältigen Ausstattungsmerkmalen ein engagiert geführtes Tourismusmanagement hinsichtlich der Repräsentanz der Stadt.

Die Gäste der Stadt setzen sich aus Autoreisenden, Rad- und Wandertouristen, Tagungsteilnehmern, Monteuren und Geschäftsreisenden, Kulturinteressierten und Busgruppen zusammen.

Themen, die dem Tourismussektor zuzuordnen sind, stellen sich wie folgt dar:

- Freizeit:

Es besteht ein breites Angebot an Möglichkeiten zum Wandern, Radwandern, Wasser- und Bootswandern, Angeln sowie ein Golfpark.

Defizite stellen insbesondere hinsichtlich Wandern und Radwandern die Situation an den Stadteingängen (Tunnel im Nordwesten und der Bereich der Kapellstraße im Südosten) dar. Außerdem fehlt ein durchgängiger Radweg am Donauufer.

- Kultur:

Für Theateraufführungen ist die 2007 erweiterte und neu gestaltete Freilichtbühne am Mangoldfelsen besonders hervorzuheben, außerdem finden der „Kulturfrühling“, die Kulturtage sowie zahlreiche regelmäßige Veranstaltungen, Feste, Events und Märkte der „City-Initiative-Donauwörth“ statt.

Donauwörth bietet fünf Museen, wobei es jedoch in baulicher und konzeptioneller Hinsicht Mängel gibt: Die Museen sind dezentral über das Innenstadtgebiet verteilt, wobei es Defizite in der Ausschilderung und Auffindbarkeit der Zugänge gibt. Außerdem sind die Ausstellungsräume oft beengt und überwiegend nicht barrierefrei; Gruppenführungen sind schwierig durchzuführen. Veraltete Ausstellungskonzeption und nicht mehr zeitgemäße Auswahl und Präsentation der Exponate sind teilweise zu bemängeln. Wichtige Donauwörther Attraktionen, wie die „Hubschrauberstadt“ oder die Lage und enge Beziehung zu den Flüssen, sind kaum thematisiert.

- Historische Innenstadt:

Stadtbesichtigungen der geschlossen erscheinenden Altstadt mit den historischen oder historisierenden Gebäuden, ihrem großenteils wahrnehmbaren Befestigungsring und der Lage an Wörnitz und Donau stellen ein Kernstück touristischen Interesses dar.

Die Sanierung einiger historischer Gebäude sowie ein maßstablicher Baulückenschluss an diversen Straßenzügen sind noch erforderlich, außerdem eine Attraktivitätssteigerung der Grünanlagen sowie des innerstädtischen Grünrings dessen Verlauf im Kontext mit der Sichtbarmachung und Sanierung der ehemaligen Stadtmauer steht. Insbesondere der Bereich der ehemaligen Stadteingänge sollte aufgewertet werden.

Ein einheitliches, deutliches und informatives Beschilderungssystem ist derzeit noch nicht vorhanden.

- Beherbergungstätten und Gastronomie:

Für Übernachtungsgäste stehen in Donauwörth über 700 Betten in 8 Hotels und 5 Gasthöfen, 7 Pensionen und bei 9 Privatvermietern sowie 20 Ferienwohnungen zur Verfügung. Außerdem gibt es 111 Betten in der Jugendherberge und eine Zeltmöglichkeit am Wörnitzwehr sowie 8 Wohnmobilstellplätzen mit Wasser- und Stromanschluss am Festplatz an der Neuen Obermayerstraße.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Insgesamt wurden in Donauwörth im Jahre 2009 42.958 Gästeankünfte und 109.516 Übernachtungen registriert. Davon 69.019 Übernachtungen in Hotels, Gasthöfen und Pensionen, 11.907 Übernachtungen in der Jugendherberge und 3.207 Ankünfte/19.357 Übernachtungen in den Donauwörther Privatunterkünften, Ferienwohnungen und der Zeltmöglichkeit am Kanuclub.

Die Aufenthaltsdauer der Gäste liegt im Durchschnitt bei 2,55 Tagen.

Aufgrund der positiven Entwicklung ist der Bedarf für einen weiteren Hotelstandort vorhanden. Der gut ausgelastete Wohnmobilparkplatz kann erweitert und in das Konzept einer Parkanlage am Donauufer integriert werden.

Seitens der Gastronomie stehen in Donauwörth ca. 30 Restaurants und Gaststätten sowie rund 45 Cafés und Kneipen zur Verfügung. Hier wäre insbesondere im Bereich der Promenade sowie am Bahnhofsvorplatz ein ergänzendes Angebots wünschenswert.

- Anreise:

Für Besucher mit dem PKW stehen ausreichend preiswerte Parkplätze in Parkhäusern an verschiedenen Standorten in der Innenstadt zur Verfügung. Kostenloses Parken, auch mit dem Wohnmobil, ist mit einem kurzen Fußweg in die Altstadt verbunden.

Für Reisebusse besteht ein Mangel an innenstadtnahen Parkplätzen.

Reisende mit dem Zug passieren in der Regel die Hauptfußwegeverbindung über die Bahnhofstraße und die Insel Ried ins Zentrum. Hier bestehen Mängel in der Attraktivität und Ausschilderung am Bahnhofsvorplatz und in der Bahnhofstraße.

Radwanderer erreichen die Stadt in der Regel von Nordwesten über den ehemaligen Eisenbahntunnel, hier besteht gestalterischer Aufwertungsbedarf.

Von Süden und Südosten erreichen Radfahrer die Stadt über Hauptverkehrsstraßen, hier besteht Bedarf einer Radwegführung am Donauufer.



*Neu gestaltete
Freilichtbühne am
Mangoldfelsen
- Blickbezug zur
Altstadt*

*re.: Auftaktsitua-
tion am Bahn-
hofsvorplatz für
Bahnreisende*

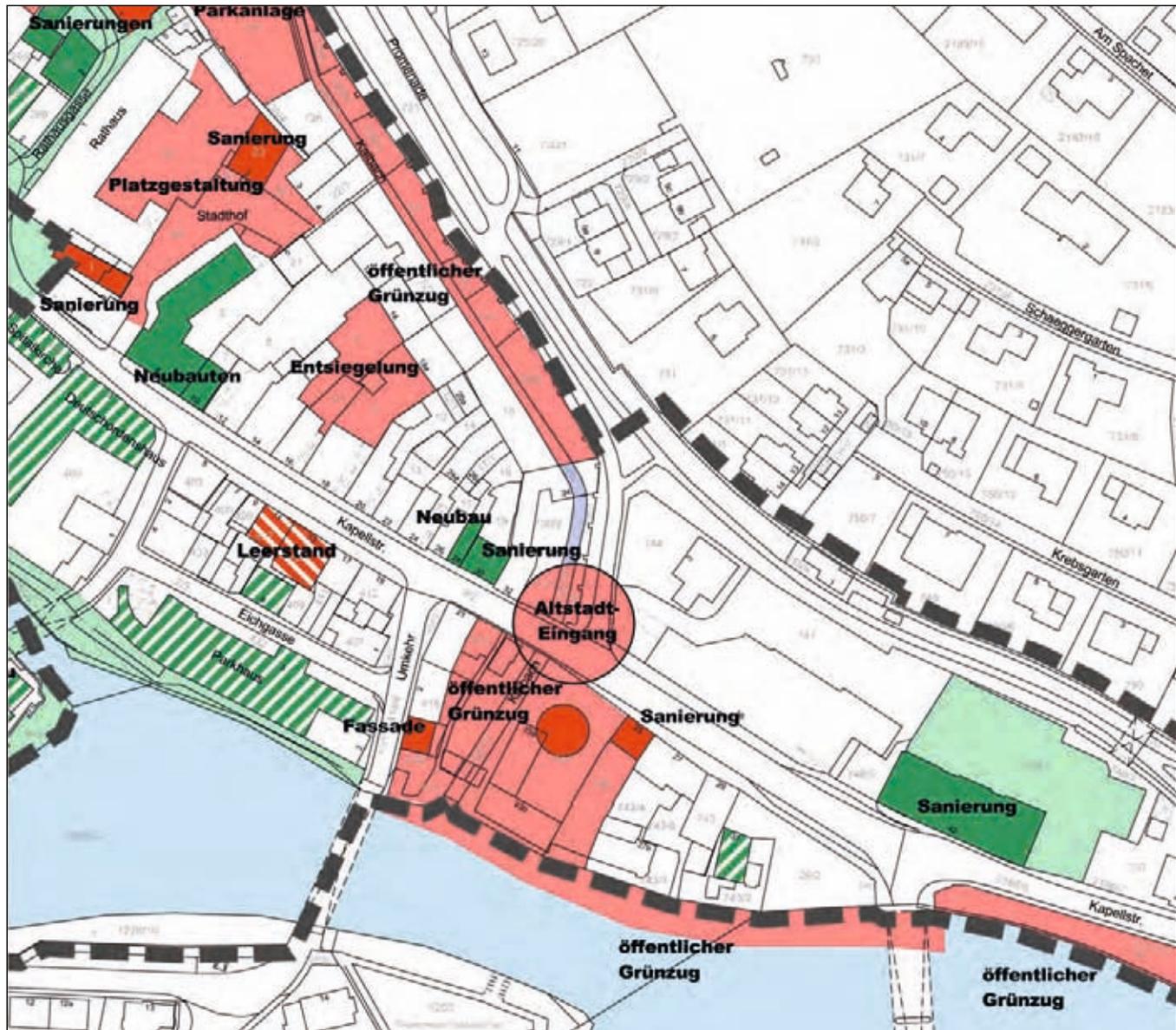
II. Allgemeine städtebauliche Analyse

4. Sanierungsbilanz

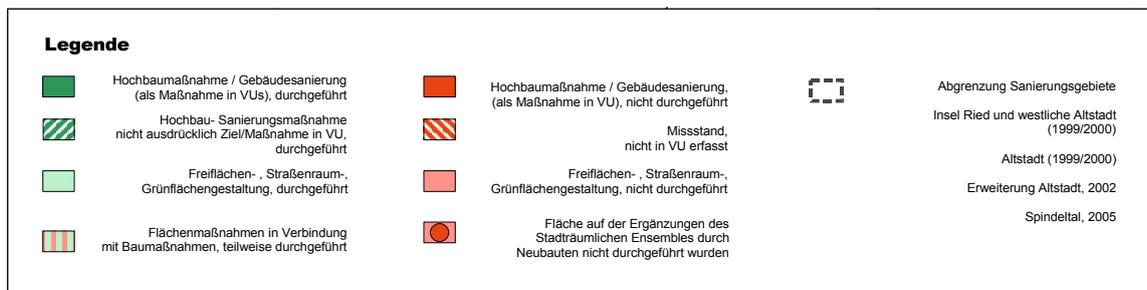


Zentraler Bereich um die Reichsstraße, Quartier um Sonnenstraße und Quartier um Kronengasse

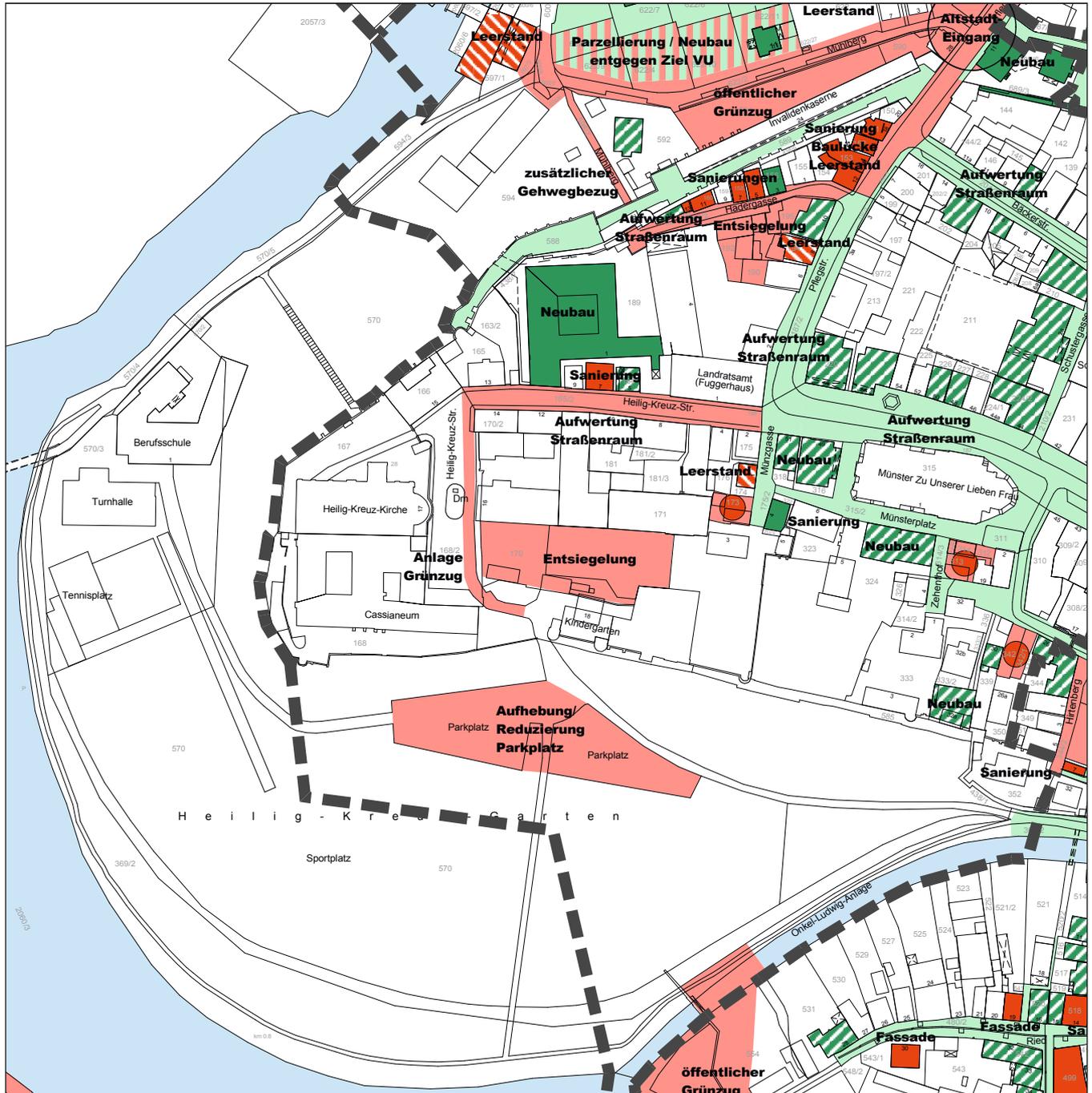
II. Allgemeine städtebauliche Analyse



Zentraler Bereich Ost um Kapellstraße



II. Allgemeine städtebauliche Analyse



Zentraler Bereich West, Bereich um Heilig-Kreuz-Straße,
Bereich östliches Wörnitzufer unterhalb
des Heilig-Kreuz-Klosters

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

4.1 durchgeführte Maßnahmen

■ Altstadt

Zentraler Bereich im Verlauf: Reichsstraße – Kapellstraße:

Hier erfolgte die Sanierung zahlreicher Bürgerhäuser, auch wenn die Einzelgebäude nicht ausdrücklich als in hohem Maße sanierungsbedürftig eingestuft waren. Heute befindet sich im Verlauf zwischen Fuggerhaus und Rathaus kein ausdrücklich sanierungsbedürftiges Gebäude mehr. Außerdem wurde der Straßenraum im südlichen Abschnitt Pflegstraße, Reichsstraße, Rathausgasse und Spitalstraße durch eine Erneuerung der Gehwege, der Fahrbahn sowie der Ausstattung mit Straßenmobiliar aufgewertet. Im Bereich der Kapellstraße finden sich vereinzelte Neubauten und Sanierungen, wobei die Sanierung des ehemaligen Hotel Krebs (Maximilium) besonders hervorzuheben ist.

Übrige Bereiche innerhalb des Mauerrings:

- Quartier um Sonnenstraße:

Insbesondere der ausdrücklich ausgewiesene Sanierungsbedarf bzw. die vorgeschlagenen Neubauten wurden umfassend ausgeführt, sodass auch im Zusammenwirken mit den Aufwertungen der Straßenräume in der Schustergasse, Mangoldstraße, Merkurplatz, Mohrengasse, Bäckerstraße, Klostersgasse, Sonnenstraße und Ölgasse ein sehr geschlossenes Bild von attraktiven Altstadtnebenstraßen und Gassen entstanden ist.

*Sanierungen und
Lückenschluss in
der Ölgasse*

*re.: Verwirklichtes
Ziel: Erweiterung
des Freilufttheaters
am Mangoldfelsen*



- Quartier um Kronengasse:

Umfangreiche Sanierungen von Gebäuden, deren Sanierungsbedarf nicht ausdrücklich ausgewiesen wurde sowie Aufwertungen des Straßenraums der Kronengasse und der Nebengassen in Verbindung zur Reichsstraße und Kugelplatz sind erfolgt. Eine sehr stimmige, parkartige Gestaltung der Uferanlage unterhalb der Stadtmauer an der kleinen Wörnitz wurde umgesetzt.

- Quartier um Heilig-Kreuz-Straße/Pflegstraße:

Nur wenige Sanierungen haben im Bereich Heilig-Kreuz-Straße, Pflegstraße und Hadergasse stattgefunden. Der Ergänzungsneubau des Landratsamtes ist als besonders stadtbildprägende Maßnahme ausgeführt worden. Der Straßenraum wurde im südlichen Abschnitt der Pflegstraße in derselben Qualität wie in der Reichsstraße sowie im unmittelbaren Umfeld der Invalidenkaserne aufgewertet.

Nördliche Bereiche des Mauerrings:

- Spindeltal:

Die Erweiterung des Freilufttheaters und die Aufwertung der umgebenden Parkanlage unter Einbeziehung des sanierten Komplexes um das Käthe-Kruse-Museum in einer zusammenhängenden, innerstädtischen Grünfläche sind erfolgt. Weitere Neubauten zur Platzeinfassung des Spindeltals wurden erstellt und umfangreiche Baumaßnahmen sind zur Zeit in Ausführung.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

- Berger Vorstadt:

Vereinzelte Sanierungen von Wohnhäusern haben in der Berger Vorstadt stattgefunden.

- Mühlberg/Mühlweg:

Vereinzelte Sanierungen von Wohnhäusern sowie vier Neubauten im Wohngebiet am Mühlweg sind zu verzeichnen. Der Bebauungsplan Mühlberg/Mühlweg wurde 2007 für dieses Gebiet festgesetzt, sieht aber entgegen den Empfehlungen der Vorbereitenden Untersuchungen auch eine Bebauung entlang des Mühlbergs vor, ein Einfamilienhaus ist hier bereits errichtet.

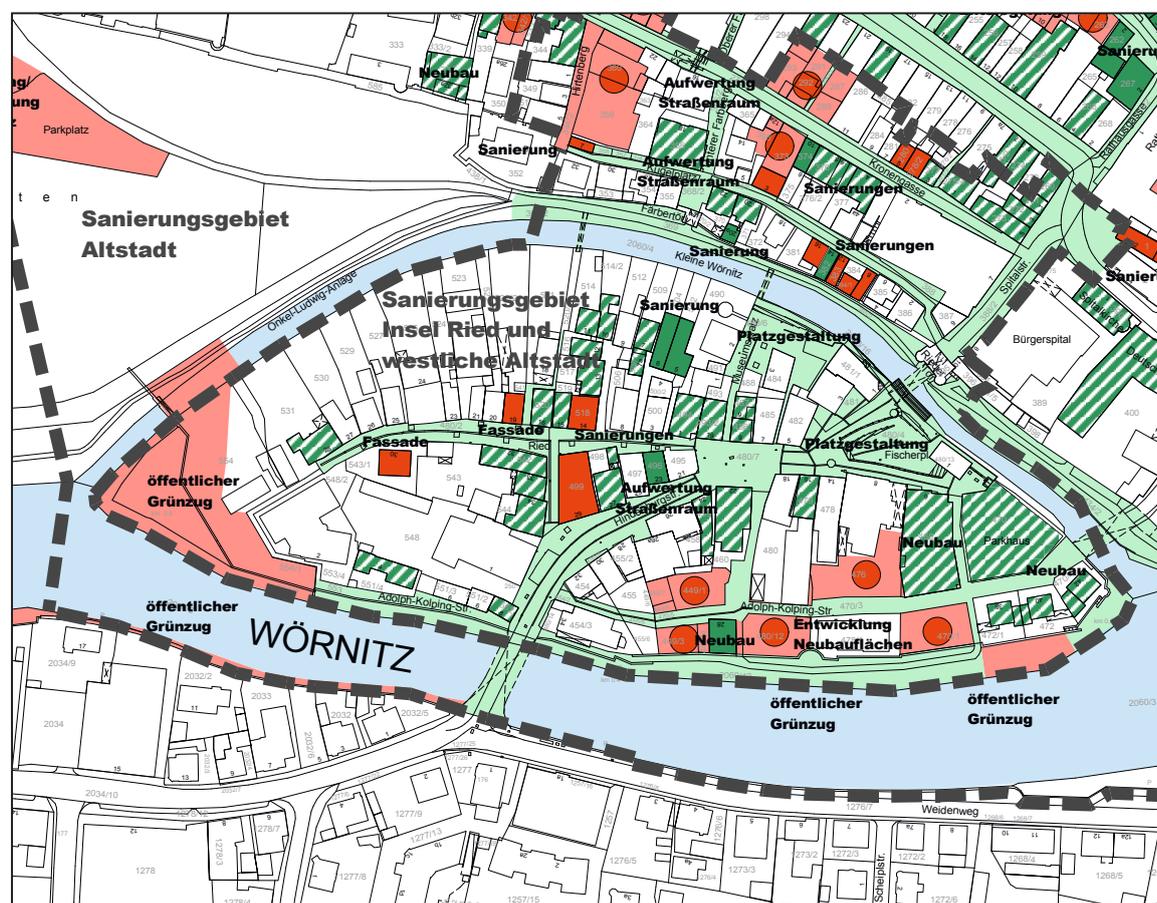
Östlicher Wörnitzuferbereich unterhalb des Heilig-Kreuz-Klosters:

Hier wurden keine Ziele aus den bestehenden Vorbereitenden Untersuchungen umgesetzt.

Insel Ried:

Umfangreiche Sanierungen und ergänzende Neubauten im Gebiet der gesamten Insel haben stattgefunden und zur Schaffung und Modernisierung von Wohnraum geführt.

Es erfolgte eine Aufwertung der Verbindung von der Sebastian-Franck-Brücke über die Hindenburgstraße zum Fischerplatz durch Anlage von Fußgängerbereichen und einer attraktiven Platzgestaltung. Im Bereich des Bebauungsplanes Insel-Ried-Ost wurde die bauliche Erschließung um die Adolph-Kolping-Straße erstellt. Straßenraum- und Platzgestaltung des Straßenzuges Ried, vor dem Heimatmuseum und der anschließenden Uferwege zum Fischerplatz wurden durchgeführt. Uferwege, verbunden mit Hochwasserschutzanlagen im Süden der Insel zur Wörnitz, wurden angelegt. Die Errichtung eines Parkhauses erfolgte am östlichen Zugang der Insel.



Insel Ried

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

■ Bahnhofsviertel

Verlauf der Bahnhofstraße:

Im Bereich des Brückenkopfes Sebastian-Franck-Brücke erfolgten Sanierungen und eine Schaffung von Neubauten mit überwiegender Wohnnutzung sowie einer neuen Quartiersgarage. Die Aufwertung im Straßenraum wurde an der Bahnhofstraße im Bereich zwischen Gartenstraße und Dillinger Straße nur auf der südlichen Seite durch die Anlage neuer Gehwege ausgeführt. Im Abschnitt vor dem Bahnhofsgebäude und um den Bahnhofsvorplatz wurde eine Aufwertung des öffentlichen Bereichs mit einer Neuanlage des kompletten Straßen- und Platzraumes verwirklicht.

Neben der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist insbesondere auch die Errichtung eines neuen Busbahnhofs im unmittelbaren östlichen Anschluss hervorzuheben.

Bereich östlich des Bahnhofsvorplatzes:

Gebäudesanierungen haben in großem Umfang, insbesondere der Mehrfamilienwohnhäuser der Baugenossenschaft“ stattgefunden. Eine Aufwertung des Straßenraums durch Baumpflanzungen, Neuanlage von Gehwegen, Stellplätzen und Fahrbahnen erfolgte in der Dietrichstraße, Obermayerstraße und Teilabschnitten der Schodererstraße und Gartenstraße.

Bereich westlich des Bahnhofsvorplatzes:

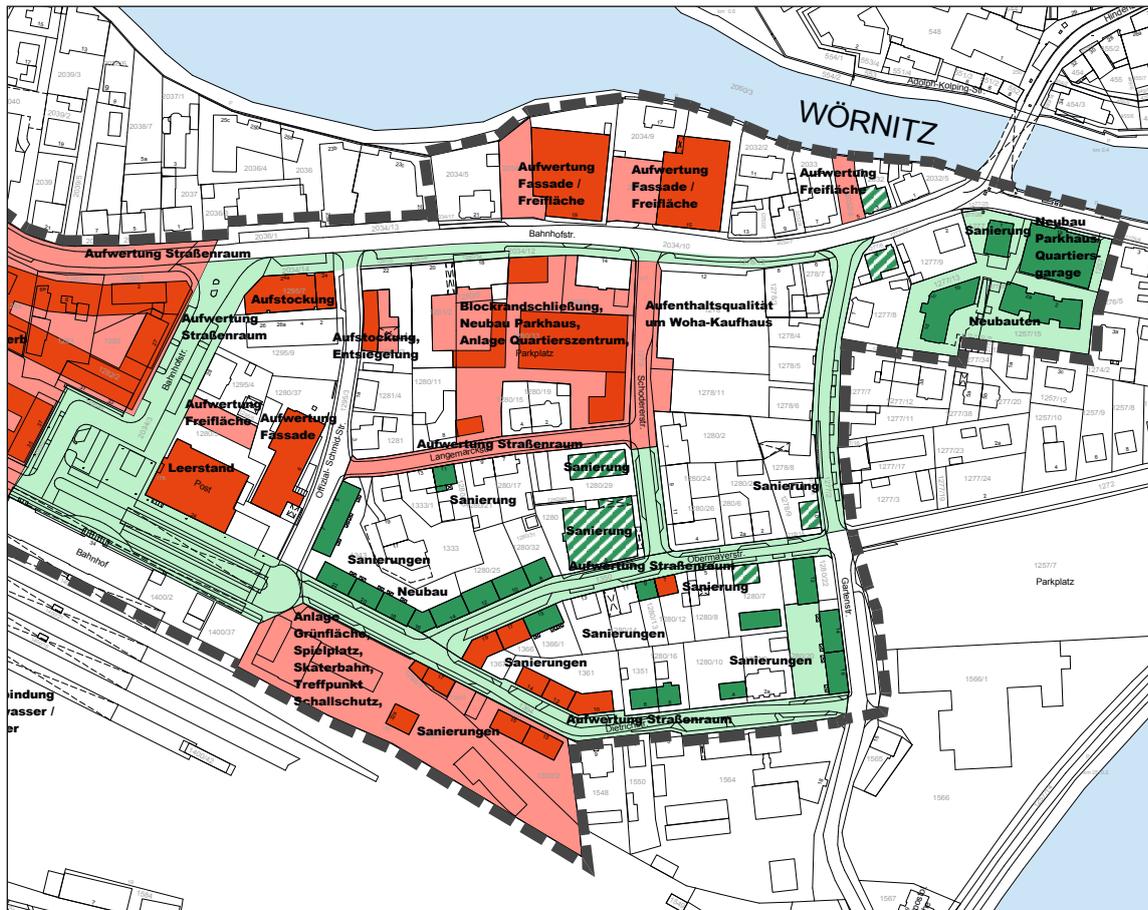
Der Neubau des P+R-Parkhauses sowie die Anlage von überdachten Fahrradabstellplätzen westlich des Bahnhofsgebäudes sind erfolgt.

Hinsichtlich der Situation des Einzelhandels liegt eine Studie der Firma Econ-Consult aus dem Jahre 2002 vor. Diese wurde vor dem Hintergrund eines häufigen Ansiedlungsbegehrens großflächiger Einzelhandelsunternehmen erstellt. Die Studie empfiehlt mit dem Instrument der Bauleitplanung verbindliche Festsetzungen der zentrenrelevanten Sortimente vorzunehmen; dies wurde in der Folge durchgeführt.

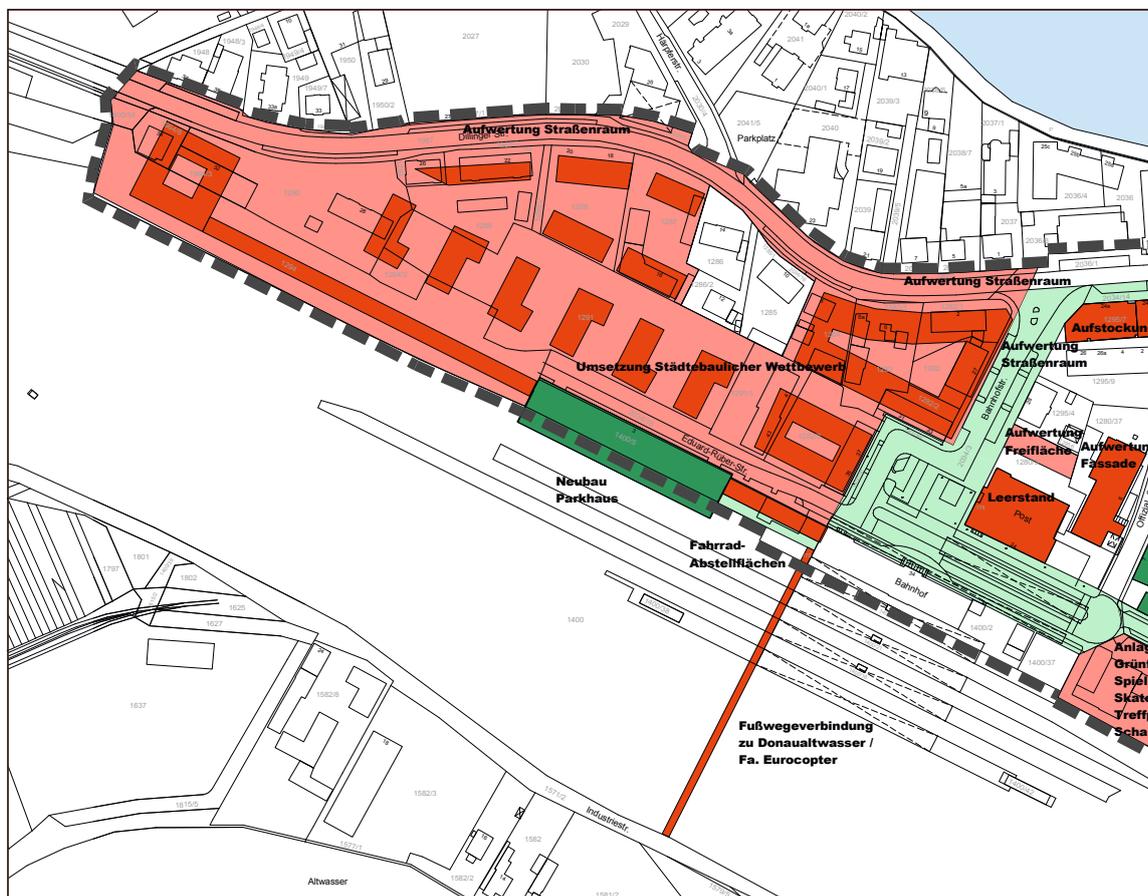


Neuer Busbahnhof und attraktive Platzgestaltung am Bahnhofsvorplatz

II. Allgemeine städtebauliche Analyse



Bereich östlich des Bahnhofsvorplatzes mit Verlauf der Bahnhofstraße



Bereich westlich des Bahnhofsvorplatzes

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

4.2 nicht durchgeführte Maßnahmen

Altstadt

Zentraler Bereich im Verlauf: Reichsstraße – Kapellstraße

Im Rückbereich des Rathauses gibt es am Stadthof noch zwei stark sanierungsbedürftige historische Gebäude. Die Neugestaltung des Platzes ist hier ebenfalls nicht erfolgt. Im Rückbereich der Stadtmauer ist an dieser Stelle auch die Umwandlung der Stadtgärtnerei in eine Parkanlage als Teil des innerstädtischen Grüngürtels bisher nicht erfolgt.

An der Kapellstraße häufen sich Sanierungsbedarf und Leerstände. Insbesondere der Bereich Stadteingang, am Übergang der Promenade im Mündungsbereich des Kaibachs ist bisher unverändert und stellt nach wie vor einen Missstand mit hohem Entwicklungspotential dar. Die Weiterführung eines Grünzuges und der Wegeverbindung am Donauufer nach Osten ist an dieser Stelle auch noch nicht verwirklicht.

Die Stadtgärtnerei ist noch nicht Teil des innerstädtischen Grüngürtels

re.: Bereich verrohrter Kaibach im Übergang der Promenade zum Donauufer



Das Ziel der Entsiegelung von Privathöfen wurde zum Teil nicht erreicht. Dies bleibt weiterhin als Empfehlung an den Eigentümer bestehen, wird aber künftig kein vordringliches Sanierungsziel mehr sein.

Die Privatgärten am Ostufer des Kaibachs im südlichen Bereich der Promenade wurden nicht Bestandteil des öffentlichen Grünzugs. Der unveränderte Zustand wird heute als Qualität angesehen und kann wie vorhanden belassen werden.

Übrige Bereiche innerhalb des Mauerrings:

- Quartier um Sonnenstraße:

Fünf dringliche Gebäudesanierungen der alten Vorbereitenden Untersuchungen sind bis heute nicht erfolgt, darunter auch das Einzeldenkmal Sonnenstraße 1. Am östlichen Ende der Sonnenstraße sowie im westlichen Übergang zur Klostersgasse ist die Ergänzung des stadträumlichen Ensembles durch Neubauten bisher nicht ausgeführt.

Die Privatgärten am östlichen Kaibachufer können wie vorhanden belassen werden

re.: Sanierungsbedarf und Baulücke um die Pflegstraße 2



II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Das Ziel der Entsiegelung von Privathöfen wurde zum Teil nicht erreicht. Dies bleibt weiterhin als Empfehlung an den Eigentümer bestehen, wird aber künftig kein vordringliches Sanierungsziel mehr sein.

- Quartier um Kronengasse:

Acht dringliche Gebäudesanierungen der alten Vorbereitenden Untersuchungen sind bis heute nicht erfolgt, darunter auch das Einzeldenkmal Kugelplatz 7. Hier findet sich auch eine Häufung von Bereichen, in denen die Ergänzung des stadträumlichen Ensembles durch Neubauten bisher nicht stattgefunden hat. Für die Straßenräume Kugelplatz und Hirtenberg besteht weiterhin Aufwertungsbedarf.

- Quartier um Heilig-Kreuz-Straße / Pflegstraße:

Im Bereich Hadergasse und dem daran anschließenden Abschnitt der Pflegstraße findet sich weiterhin eine hohe Konzentration von sanierungsbedürftigen Gebäuden, auch in Verbindung mit Leerständen. Die Aufwertung des Straßenraums in diesem Bereich ist nicht erfolgt. Dies gilt auch für die Heilig-Kreuz-Straße im ganzen Verlauf. Das Ziel der Entsiegelung von Privathöfen wurde zum Teil nicht erreicht. Dies bleibt weiterhin als Empfehlung an den Eigentümer bestehen, wird aber künftig kein vordringliches Sanierungsziel mehr sein. Im Rückbereich des Auer-Verlags, im Übergang zum öffentlichen Raum vor dem Kloster, besteht in dieser Hinsicht jedoch weiterhin Handlungsbedarf.

Nördliche Bereiche des Mauerrings:

- Spindeltal:

Auf der Rückseite des Klosters St. Ursula wurde der ehemals dort vorhandene Bauernhof bereits abgerissen; die Ergänzung des stadträumlichen Ensembles mit Neubauten steht aber noch aus.

In diesem Umfeld ist auch der Straßenzug Bäckenberg – Spindeltal – Bärenberg noch nicht aufgewertet.

- Berger Vorstadt:

Die Ergänzung des stadträumlichen Ensembles nördlich des Käthe-Kruse-Museums ist nicht erfolgt. Eine damit verbundene Anlage eines Fußwegs zur Promenade am Tunnelmund des ehemaligen Eisenbahntunnels ist ebenfalls nicht erfolgt; die Umsetzung erscheint allerdings aus funktionalen Gründen inzwischen nicht mehr notwendig. Der Straßenraum Berger Vorstadt – Pflegstraße ist bis auf vereinzelte Gehwegabschnitte nicht aufgewertet worden. Dies gilt auch für den Zugangsbereich des Friedhofs am Kappeneck sowie den gleichnamigen Platzraum auf der Rückseite der Christuskirche; dort war auch eine Neuordnung der vorhandenen Garagenanlagen als Ziel formuliert, die nicht umgesetzt wurde.

- Mühlberg/Mühlweg:

Die Ergänzung des stadträumlichen Ensembles hat im Bereich zwischen Mühlberg und Mühlweg im Übergangsbereich zur Pflegstraße nicht stattgefunden. Das gilt auch für den großen Privatgarten auf dem Grundstück Ruhetal 8.



Aufwertungsbedarf des Straßenraums im Bereich Pflegstraße / Berger Vorstadt

re.: Bereich zwischen Mühlberg und Mühlweg mit Möglichkeit zur Ergänzung des stadträumlichen Ensembles

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Der Straßenraum am Mühlberg wurde nicht aufgewertet und der geplante zusätzliche Fußweg vom Vorplatz der Mühle zum Bereich vor der Stadtmauer westlich der Invalidenkaserne bisher nicht hergestellt.

Die Mietergärten der Invalidenkaserne unmittelbar neben dem Mühlweg in einen öffentlichen Grünzug umzuwidmen, wurde nicht ausgeführt und sollte zukünftig nur in Form einer öffentlichen Durchwegung weiterverfolgt werden.

Östlicher Donauuferbereich unterhalb des Heilig-Kreuz-Klosters:

Das wichtige formulierte Ziel der Aufhebung bzw. Reduzierung des Parkplatzes im Heilig-Kreuz-Garten wurde nicht umgesetzt.

Insel Ried:

Vier dringliche Gebäudesanierungen der alten Vorbereitenden Untersuchungen sind bis heute nicht erfolgt, darunter auch das Einzeldenkmal Hindenburgstraße 29. Im Bereich der Adolph-Kolping-Straße ist die Entwicklung von Neubaufächen bauplanungsrechtlich umgesetzt. Das Gebiet ist bereits erschlossen, die Neubebauung steht jedoch größtenteils noch aus.

Ein durchgängiger öffentlicher Grünzug mit Wegeverbindung vom Heilig-Kreuz-Garten zur Ostspitze der Insel Ried ist an der Westspitze sowie im Zugangsbereich zur Ostspitze noch nicht geschlossen.

Im Bereich der Adolph-Kolping-Straße steht an mehreren erschlossenen Grundstücken die Neubebauung aus

re.: Mietergärten an der Invalidenkaserne



■ Bahnhofsviertel

Verlauf der Bahnhofstraße:

Im Verlauf der Bahnhofstraße wurden Fassadenaufwertungen verbunden mit einer Gestaltung der zugehörigen Freiflächen an zwei Einkaufsmärkten nicht durchgeführt. Die Aufstockung zweier Gebäude im Mündungsbereich Official-Schmid-Straße ist nicht erfolgt. Auch der Leerstand des Postgebäudes am Bahnhofsvorplatz besteht weiterhin.

Als zentraler Missstand kann auch weiterhin der Block Bahnhofstraße – Schodererstraße – Langemarckstraße – Official-Schmid-Straße betrachtet werden, dessen Innenbereich durch den Großparkplatz des WOHA-Kaufhauses blockiert ist. Hier ist weder der Neubau eines Parkhauses, die Aktivierung als Quartierszentrum noch die Raumkantenbildung zu den anliegenden Straßen verwirklicht worden. Auch die Aufwertung der Straßenräume um diesen Block ist nicht erfolgt. Als Quartierszentrum erscheint heute der Bahnhofsvorplatz attraktiver als der WOHA-Parkplatz.

II. Allgemeine städtebauliche Analyse

Bereich östlich des Bahnhofsvorplatzes:

Eine Aufwertung der Fassade des Telekom-Gebäudes ist nicht erfolgt. Sanierungen im Bereich der Wohnbebauung sind bis auf wenige Ausnahmen erfolgt oder werden derzeit ausgeführt.

Die Fläche der extensiv genutzten Bahnanlagen östlich des Bahnhofs ist unverändert. Hier wurden keine Sanierungen durchgeführt und auch die angedachte Umwandlung in eine Grünfläche mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten sowie Schallschutzmaßnahmen ist nicht erfolgt.

Bereich westlich des Bahnhofsvorplatzes:

Hier wurde eine Umsetzung des Wettbewerbsentwurfes für die gesamte Fläche vorgesehen, die bis auf die Errichtung des P+R-Parkhauses nicht erfolgt ist. Gebäude, die im Wettbewerbsentwurf zum Abriss vorgesehen waren, stehen heute teilweise leer, sind baufällig oder dringend sanierungsbedürftig. Der Bebauungsplanentwurf wird derzeit überarbeitet.

Für die künftige Entwicklung sollte geprüft werden, ob die dem Bahnhofsensemble zugehörigen Wohnhäuser an der Bahnhofstraße aus städtebaulichen Gründen erhalten und saniert werden können.

In vier vorausgegangenen Vorbereitenden Untersuchungen wurden zwischen 1999 und 2005 die städtebaulichen Qualitäten und Mängel im Untersuchungsgebiet festgestellt und daraus Sanierungsziele entwickelt.

In der vorliegenden Fortschreibung dieser Vorbereitenden Untersuchungen wurden die durchgeführten und nicht durchgeführten Sanierungsmaßnahmen bewertet (siehe Kapitel II Analyse – Sanierungsbilanz). Daraus kann nun abgeleitet werden, inwieweit die Sanierungsziele erreicht sind bzw. inwieweit sie ergänzt, fortgeschrieben oder aufgegeben werden können.

Die im Folgenden formulierten Ziele gelten für den jeweiligen Bereich, eine weitere räumliche und inhaltliche Differenzierung der Ziele erfolgt im Maßnahmenkonzept (siehe Kapitel IV Maßnahmen).



Gebäude in der Bahnhofstraße, deren Fassadenaufwertung sowie eine Gestaltung der Freiflächen noch aussteht

re.: Brache im Bereich westlich des Bahnhofsvorplatzes. Teil des Wettbewerbsgebiets. Im Hintergrund das neue P+R-Parkhaus am Bahnhof