

# III. Ziele

## 1. Stadtgrundriss und Stadtgestalt

### ■ Altstadt, Spindeltal, Insel Ried

#### Zusammenfassende Bewertung

Die Altstadt und die direkt angrenzenden Innenstadtbereiche bilden ein zusammenhängendes und gut funktionierendes Ensemble, das durch die Sanierungsmaßnahmen der letzten fünfundzwanzig Jahre zielgerichtet saniert und im Sinne des historischen Stadtgrundrisses ergänzt wurde. An der Umsetzung dieser Ziele wird, wie derzeit im Bereich des Spindeltals, kontinuierlich weiter gearbeitet.

Am nördlichen und südöstlichen Eingang in die Altstadt besteht jedoch Handlungsbedarf:

Die fehlende Nutzung auf der Brachfläche im Bereich der verrohrten Kaibach-Mündung an der Kapellstraße beeinträchtigt städtische Funktionszusammenhänge, Ortsbild und Stadtsilhouette negativ. Im Norden besteht durch die Leerstände im Bereich Pflegstraße/Hadergasse ein zwar kleinräumiger, aber strukturell vergleichbarer Missstand.

In allen Bereichen sind für Sanierungen und Nachverdichtungen die historischen Strukturen in Größe und Parzellenzuschnitt der angemessene Maßstab und Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung. Noch ausstehende Einzelmaßnahmen können bausteinartig in den Stadtgrundriss eingefügt werden.

Hervorzuheben ist die Notwendigkeit einer gestaltenden Neuordnung und Aufwertung des Bereichs um den Stadthof und am Hirtenberg/Lammwirtsgasse.

#### Ziele

- Erhalt, Ergänzung und Stärkung der Stadtsilhouette, des historischen Stadtgrundrisses und des Stadtensembles,
- Fortsetzung der Sanierung privater Bürgerhäuser, insbesondere denkmalgeschützter und stadtbildprägender Gebäude,
- Fortsetzung der Sanierung von öffentlichen Gebäuden,
- Fortsetzung der Sanierung und Freilegung der Stadtmauer,
- Nachverdichtung und Lückenschluss im Maßstab der vorhandenen Stadtstruktur,
- Aufnahme stadtbildprägender Beziehungen durch Baukörper und Wegeverbindungen,
- Förderung der Wohnnutzung,
- weitere Sanierung des Stadtgrundrisses im Bereich Spindeltal

### ■ Bahnhofsviertel

#### Zusammenfassende Bewertung

Das Gebiet zwischen Wörnitz, Bahngleisen und Donau ist durch eine heterogene ein- bis viergeschossige Bebauungsstruktur des 20. Jahrhunderts geprägt, die jedoch in Teilbereichen Ensembles herausbildet. Das Rückgrat bildet die Bahnhofstraße vom Bahnhof bis zur Sebastian-Franck-Brücke als wichtige Fußwegeverbindung, die sich über die Insel Ried bis zur Reichsstraße fortsetzt, einen dichten Besatz an Einzelhandel, Dienstleistung sowie teilweise auch Gastronomie aufweist und einen Hauptfunktionsbereich der Stadt Donauwörth darstellt.

Der westliche Bereich und die Flächen entlang der Bahn sind überwiegend Brachflächen und mit Leerständen durchsetzt, für das ehemalige Wettbewerbsgebiet ist ein Bebauungsplan in Aufstellung. Der östliche und südliche Bereich ist sowohl straßenbegleitend als auch in den Innenbereichen überwiegend mit zwei- bis dreigeschossigen Ein- und Mehrfamilienhäusern bebaut. Im Südosten öffnet sich das Gebiet zur Donau; hier liegt ein großer öffentlicher Parkplatz, der den Zugang blockiert.

Den Auftakt der prägenden Bahnhofstraße bildet die nach der Neuanlage des Bahnhofs 1877 errichtete charakteristische Villenbebauung; im weiteren Verlauf ist die Bahnhofstraße heterogen bebaut, verliert sich seitlich in großflächig versiegelten Parkieranlagen und endet am attraktiv gestalteten Bahnhofsvorplatz neben dem leerstehenden Postgebäude aus den 1930er Jahren.

Die Fläche östlich des Stationsgebäudes ist von einer Unternutzung geprägt.

Der Großparkplatz entlang der Donau hat sich über die Grundfläche der ehemaligen Schwabenhalle ausge dehnt und schneidet das gesamte südliche Stadtgebiet von der attraktiven Lage an der Donau ab.

#### Ziele

- Erhalt und Ergänzung der vorhandenen Struktur in Maßstäblichkeit und Bauweise des charakteristischen Bestandes, insbesondere Fortsetzung der offenen Bauweise in der Bahnhofstraße,
- Erhalt und Stärkung geschützter und stadtbildprägender Bauten,
- Beseitigung und Vermeidung von Gestaltungsmängeln,
- Fortsetzung der städtebaulichen Entwicklung des Bereichs westlich des Stationsgebäudes als Mischgebiet,
- Öffnung der Stadt zum Fluss, insbesondere durch Neuorganisation des Großparkplatzes an der Donau,
- Sanierung und Erhalt der ehemaligen Eisenbahnerwohnhäuser im Bahnhofsensemble,
- Bauliche und räumliche Fassung des Bereichs zwischen Bahnhofstraße und Langemarckstraße (WOHA-Parkplatz)

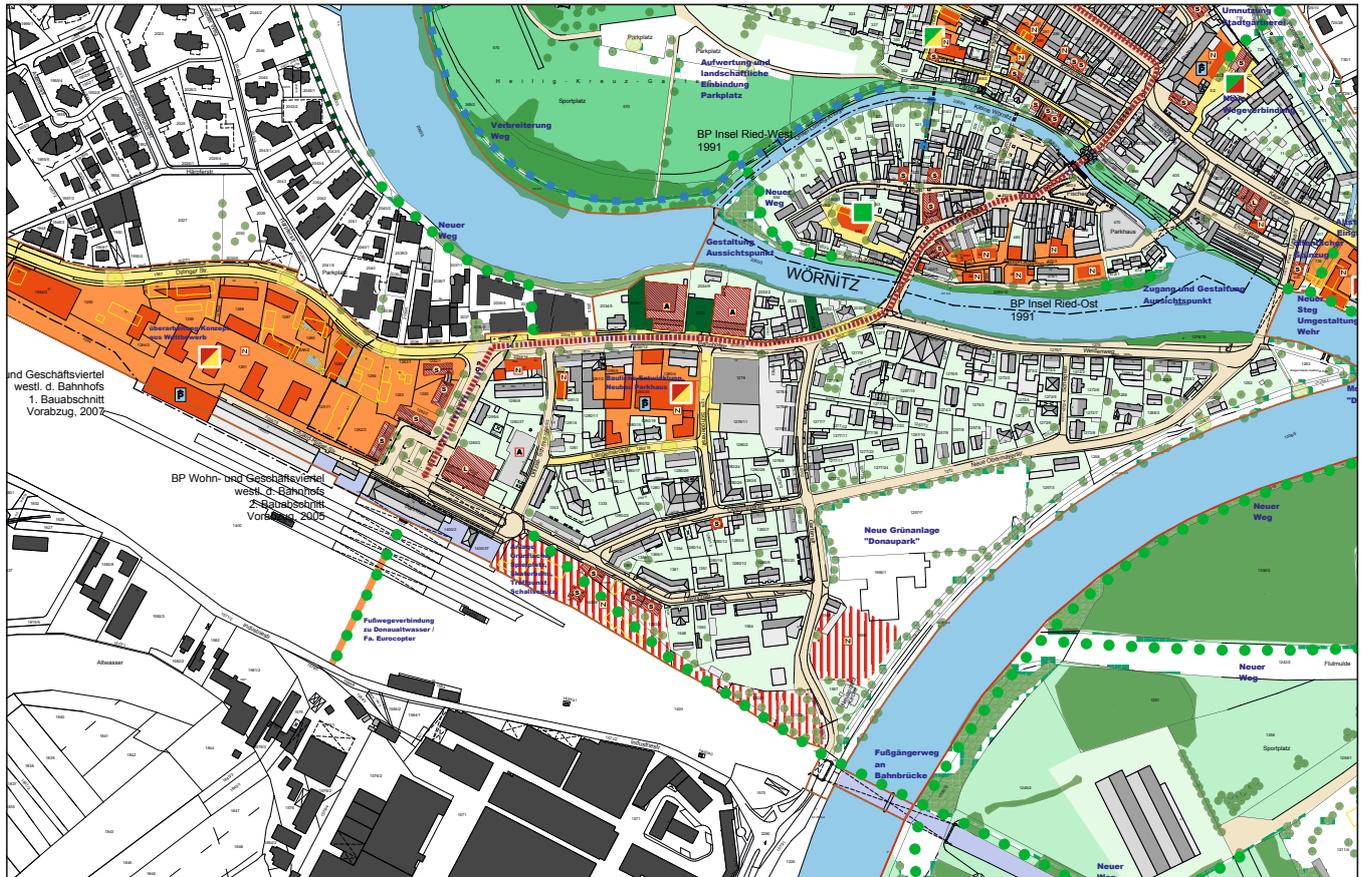


*Erhalt, Ergänzung und Stärkung der Stadtsilhouette, des historischen Stadtgrundrisses und des Stadtensembles ist eines der primären Ziele*

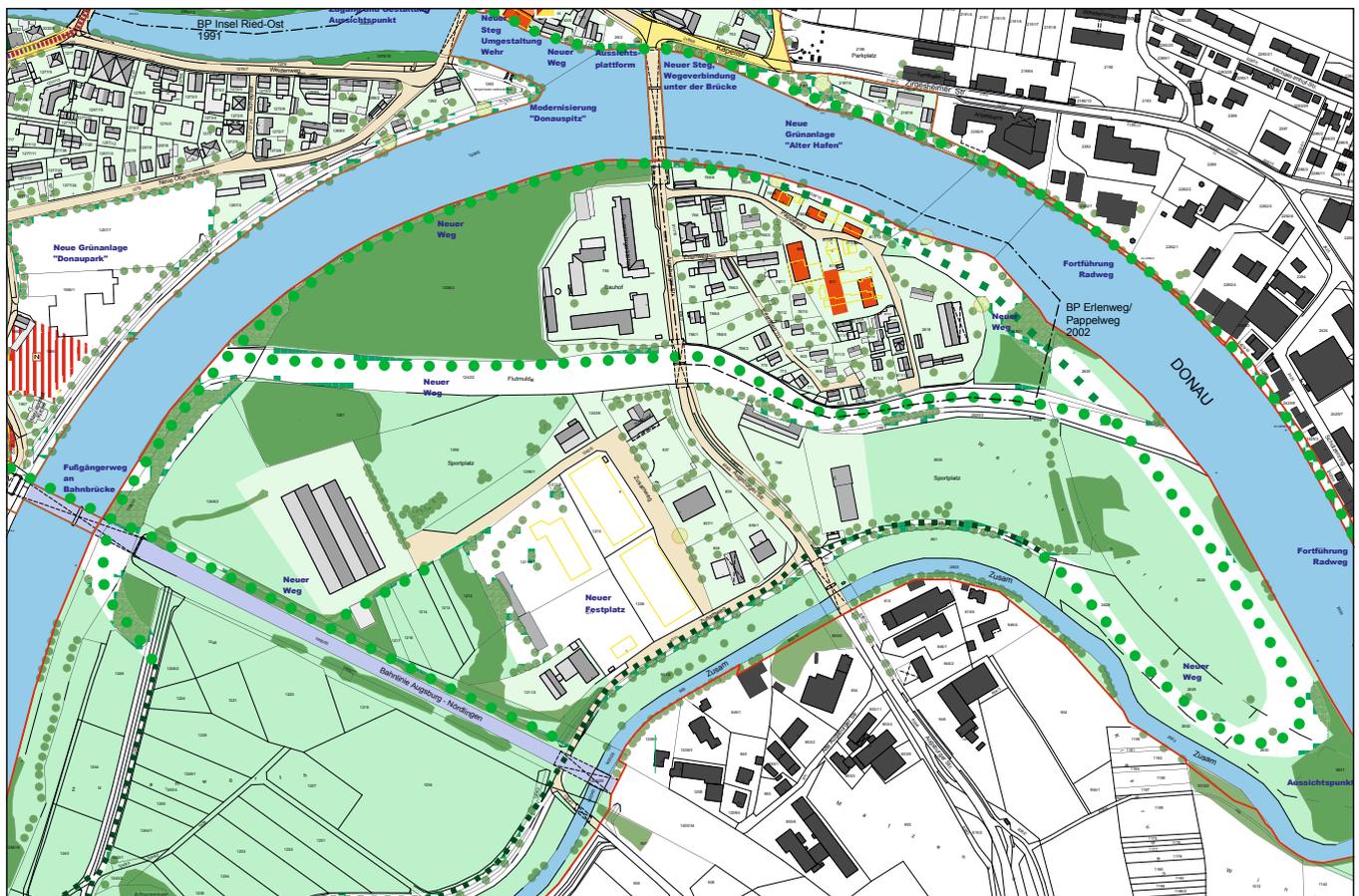
*re.:  
Unmaßstäbliche Eckbebauung in der Bahnhofstraße*



# III. Ziele



Ziele im Bereich Bahnhofsviertel (Maßstäbliche Darstellung des Gesamtplans – s. gesonderten Band: Planteil und Anhang)



Ziele im Bereich Donaubogen (Maßstäbliche Darstellung des Gesamtplans – s. gesonderten Band: Planteil und Anhang)

## III. Ziele

### 2. Öffentliche Räume, Grün- und Freiflächen, Wegenetz

#### ■ Altstadt, Spindeltal, Insel Ried

##### Zusammenfassende Bewertung

Altstadt und Innenstadt sind von prägenden und hochwertigen Landschaftsbereichen und Grünräumen umgeben. Diese Bereiche haben eine wichtige Funktion im täglichen Zusammenleben und für die Freizeitgestaltung der Bürgerinnen und Bürger.

Während die Straßen und Gassen in der Altstadt ein überwiegend hohes gestalterisches Niveau erreicht haben, besteht in der westlichen Alt- und Innenstadt noch Handlungsbedarf:

Hirtenberg, Heilig-Kreuz-Straße, Hadergasse, Mühlberg, teilweise Kapellstraße. Dies gilt auch für die Grünräume entlang der Wörnitz; insbesondere im Bereich Parkplatz Heilig-Kreuz-Garten, in dem ehemaligen Eisenbahntunnel, der Promenade, der Kaibachmündung und dem Bereich des alten Donauhafens.

Durch eine gestalterische und funktionale Aufwertung und Lückenschlüsse können diese Orte zu einem attraktiven Ring um Alt- und Innenstadt verbunden und für Fußgänger und Radfahrer durchgängig und barrierefrei erreichbar werden.

Das nördliche Donauufer vom „Alten Hafen“ nach Westen bis zur B2 ist nicht offiziell erschlossen, wird aber rege von Spaziergängern genutzt.



Promenade

## III. Ziele

### Ziele

- Fortsetzung der Aufwertung von Straßenräumen und Stadtplätzen
- Besondere Berücksichtigung der Verbindungen für den Langsamverkehr (Fußgänger, Radfahrer) und der Barrierefreiheit
- Flussufergestaltung und Erschließung vernachlässigter Grünbereiche
- Lückenschlüsse in Rundwegen für den Langsamverkehr um die Alt- und Innenstadt und im Feinwegenetz
- Aufwertung der „Stadteingänge“ für den Langsamverkehr
- Stärkung und Aufwertung von punktuellen Angeboten im Freiraum
- Gestaltung der öffentlichen Räume zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Modernisierung und Aufwertung bestehender Grünanlagen
- Anknüpfungen an die umgebenden Landschaftsteile
- Fortführung des barrierefreien Umbaus



Stadt am Fluss

## III. Ziele

### ■ Bahnhofsviertel

#### Zusammenfassende Bewertung

Dem hohen Anteil gartengeprägter privater Freiflächen steht ein sehr geringes und wenig entwickeltes Angebot an öffentlichen Grün- und Freiflächen gegenüber: Bahnhofplatz und Donauufer mit Donauspitz. Ein Spielplatz ist nicht vorhanden.

Am Bahnhofsvorplatz fehlen flankierende Maßnahmen, die die attraktiv gestaltete und hoch frequentierte Fläche (Bahnhofskategorie 3 – im Vergleich: Augsburg Bahnhofskategorie 2) zu einem Ort mit höherer Aufenthaltsqualität machen. Hier muss jedoch auch die Lagegunst der Konkurrenzstandorte, insbesondere auf der Insel Ried berücksichtigt werden.

Der Charakter der Bahnhofstraße wirkt insbesondere im mittleren Bereich (zwischen Schoderer- und Official-Schmid-Straße) unattraktiv – dies ist jedoch v.a. auf die lückenhafte und heterogene Randbebauung und weniger auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes zurückzuführen.

Das Donauufer bis zum Donauspitz hat zusammen mit dem Parkplatz der ehemaligen Schwabenhalle durch Größe und Lage das Potential das Grün- und Freiflächendefizit auszugleichen. Die Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Wörnitz und Bahnhof sowie zwischen Bahnhof und Donau weisen noch Lücken und Defizite in der Barrierefreiheit auf.

Die Anbindung des Landschaftsraums „Südlicher Donaubogen“ für den Langsamverkehr ist mangelhaft. Das dort vorhandene Wegenetz ist ausbaufähig.

#### Ziele

- Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes durch zusätzliche Angebote
- Weitere Begrünung der Bahnhofstraße
- Umgestaltung des Großparkplatzes an der Donau mit hohem Grünflächenanteil und Spielplatz
- Aufwertung und bessere Erreichbarkeit des Uferbereichs und Modernisierung des Donauspitz
- Barrierefreiheit der Fußgängerübergänge
- Schutz, Ergänzung und Ausbau übergeordneter Wegeverbindungen für den Langsamverkehr
- Gestaltung und Aufwertung der Straßenräume, insbesondere Langemarckstraße, Bahnhofstraße
- Aktivierung der extensiv genutzten Bahnbetriebsflächen östlich des Bahnhofs im Anschluss an die Gleise als öffentliche Freifläche
- Ausbau des Wegenetzes im südlichen Donaubogen für Fußgänger und Radfahrer, Attraktivierung vorhandener Wege, Ergänzung des Netzes durch neue Wege und Aufenthaltsorte
- Anbindung des Wegenetzes im südlichen Donaubogen durch eine Fußgängerbrücke im Anschluss an die Eisenbahnbrücke
- Fortführung des barrierefreien Umbaus

### 3. Flächennutzung

#### ■ Altstadt, Spindeltal, Insel Ried

##### Zusammenfassende Bewertung

Altstadt und Innenstadt weisen viele Merkmale eines lebendigen und intakten Standortes mit guter Nutzungsmischung und attraktiven Rahmenbedingungen auf.

Weiterer Entwicklungsbedarf besteht vor allem punktuell: Dies sind Standorte, wie der Stadthof, die Stadtmühle, der südöstliche und nördliche Stadteingang sowie Bereiche an der Kronengasse.

Die zukünftige Entwicklung kann einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der zentralen Bedeutung und Versorgungsfunktion der Altstadt liefern; insbesondere die im lokalen Maßstab größeren Baufelder bieten gute räumliche Voraussetzungen, um die heutigen Anforderungen von Tourismus und Einzelhandel zu berücksichtigen: z.B. Hotel, Museumsquartier, größere zusammenhängende Verkaufsflächen für den innerstädtischen Einzelhandel, Verwaltung oder Dienstleistung.

##### Ziele

- Inwertsetzung, Aktivierung und Nachnutzung vorhandener Brachflächen, Leerstände und extensiv genutzte Bereiche
- Entwicklung und Intensivierung von standortgerechten Nutzungskonzepten
- Berücksichtigung des Maßstabes der Stadtstruktur und der vorhandenen Bausubstanz bei der Entwicklung
- Beseitigung von Nutzungshindernissen und Nutzungskonflikten in Bezug auf vorhandene Bausubstanz und Bodenordnung
- Überprüfung der Ziele in den bestehenden Bebauungsplänen, insbesondere Insel Ried-West und Erlenweg/Pappelweg im südlichen Donaubogen



*Extensiv genutzte  
Bahnbetriebsflä-  
chen östlich des  
Stationsgebäudes*

## III. Ziele

### ■ Bahnhofsviertel

#### Zusammenfassende Bewertung

Der Gebietscharakter weist eine gute und zugleich räumlich differenzierte Mischung aus Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe auf. Die Ausstattung mit öffentlichem Grün hingegen ist als mangelhaft zu bezeichnen.

Für die große Brachfläche und die daran angrenzenden Bereiche westlich des Bahnhofsvorplatzes wird das weiterentwickelte Wettbewerbsergebnis von 2002 in Bauplanungsrecht umgesetzt. Damit kann ein tragfähiges Nutzungskonzept entstehen, das für die weitere Entwicklung des Standortes eine große Bedeutung hat, jedoch noch angepasst werden muss.

Nutzungskonflikte bestehen v.a. durch die Lärmemissionen der Bahn und der Großparkplätze an der Donau und der Bahnhofstraße (WOHA-Kaufhaus) mit der benachbarten Wohnbebauung.

Die extensiv genutzten Bereiche östlich des Stationsgebäudes sowie entlang der Donau eignen sich hervorragend als Flächen für Freizeit und Erholung sowie zum Lückenschluss zwischen übergeordneten Wegeverbindungen.

Geeignete Flächen für Nachverdichtungsmaßnahmen stehen v.a. an den Rändern des Großparkplatzes an der Donau und im Blockrand der mittleren Bahnhofstraße zur Verfügung.

#### Ziele

- Standortgerechte Beibehaltung bzw. Intensivierung der vorhandenen gebietstypischen Nutzungsmischung aus Wohnen, Dienstleistung, Handel und Gewerbe
- Bauliche und freiraumplanerische Aktivierung und Entwicklung der Brachflächen und der beiden Großparkplätze
- Ergänzung und Aufwertung von öffentlichen Grün- und Freiflächen mit Wegeverbindungen
- Beseitigung von Nutzungskonflikten

## 4. Wohnen

### ■ Altstadt, Spindeltal, Insel Ried

#### Zusammenfassende Bewertung

Die Bedeutung der Alt- und Innenstadt als Wohnstandort ist ein wesentlicher Faktor für ihre dauerhafte Funktionsfähigkeit und Attraktivität. Die Bewohner bilden einen natürlichen Kundenstamm für die Angebote in Handel und Dienstleistung, insbesondere für die Nahversorgung.

Die Gebäudesubstanz wurde in den vergangenen fünfundzwanzig Jahren kontinuierlich modernisiert und ergänzt; diese erfolgreiche Vorgehensweise soll fortgesetzt werden, um die noch bestehenden Missstände, Brachen und Lücken zu beseitigen.

Dazu gehört insbesondere die Realisierung der vorhandenen Baurechte auf der südlichen Insel Ried (Bebauungsplan Insel Ried-Ost).

Sanierungsmaßnahmen im Bestand sollen die vorhandenen Wohnverhältnisse verbessern und mit angemessenen energetischen und generationengerechten Maßnahmen verbunden werden.

## III. Ziele

### Ziele

- technische und gestalterische Sanierung und Modernisierung des Bestandes
- Ergänzung und Nachverdichtung durch maßstäbliche Neubauten
- Verbesserung der Wohnverhältnisse unter besonderer Beachtung der Aspekte Freiraumbezug, Belichtung, Grundrissgestaltung, Barrierefreiheit und Energieversorgung
- Erhalt und Stärkung einer stadtbildprägenden Bauweise und Gestaltung
- Herstellung ergänzender standortgerechter Nutzungsangebote für Gewerbe und Dienstleistung (Wohnen und Arbeiten unter einem Dach)

### ■ Bahnhofsviertel

#### Zusammenfassende Bewertung

Die zentrale, überwiegend ruhige und verkehrsgünstige Lage macht das Gebiet zu einem attraktiven Wohnstandort für alle Bevölkerungsgruppen. Wohnumfeldverbesserungen (siehe auch II.2) können dazu beitragen, dass dieses Potential bewusster wahrgenommen und genutzt wird.

Die Gebäudesubstanz wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich modernisiert. Mängel beschränken sich auf Einzelfälle. Insbesondere sind hier die Geschosswohnungsbauten am Bahnhofsvorplatz und die leerstehende Post zu nennen.

Allgemein kann aufgrund der überwiegenden Bauzeit in der Mitte des 20. Jahrhunderts von einem großen energetischen Einsparungspotential ausgegangen werden. Eine Sanierung und Modernisierung ist im Einzelfall auf Sinnfälligkeit und Wirtschaftlichkeit zu überprüfen.

Die zum Wohnen geeigneten und genutzten Bereiche sind überwiegend mit einer durchschnittlichen städtischen Dichte bebaut. Potential zur Nachverdichtung besteht insbesondere auf den Brachflächen.

### Ziele

- Erhalt der durchmischten Bewohnerstruktur aus unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen
- Fortsetzung der technischen und gestalterischen Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen, insbesondere unter Beachtung der Aspekte der Energieeinsparung und der Barrierefreiheit
- Ergänzung durch Neubauten auf Brachflächen und zur Nachverdichtung



Wohnen im Bahnhofsviertel

re.: Untergenutzte Grundstücke in der Kronengasse, hier bietet sich eine maßstabsgerechte Nachverdichtung mit Neubauten an

# III. Ziele

## 5. Handel

### ■ Altstadt, Spindeltal, Insel Ried

#### Zusammenfassende Bewertung

Hinsichtlich Kaufkraftpotential und Zentralität ist Donauwörth überdurchschnittlich gut aufgestellt.

Aufgrund bereits erfolgter Festsetzungen der zentrenrelevanten Sortimente ist auch der Innenstadtbereich im Bereich Handel und Dienstleistungen gut frequentiert und intakt. Mängel bzw. Ergänzungsbedarf gibt es jedoch auch hier im Bereich Lebensmittel – Nahversorgung.

Der Verlauf der Reichsstraße und Spitalstraße bildet das innerstädtische Handelszentrum, Ergänzungen finden sich in den B-Lagen um die Sonnenstraße und Kronengasse. Im Bereich der Stadteingänge im Norden und Südosten häufen sich dagegen Leerstände, meist im Zusammenhang mit Sanierungsbedarf.

#### Ziele

- Bauliche Entwicklung der Stadteingänge im Bereich Pflegstraße/Mühlberg und Kapellstraße/Promenade und der Bereiche südliche Pflegstraße und Kapellstraße, zusätzlich Aktivierung bestehender Leerstände und sinnvolle Ergänzung des Innenstadtangebotes
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Reichsstraße zur Attraktivitätssteigerung des Einzelhandelsstandortes Innenstadt
- Verbesserung der Nahversorgung für Waren des täglichen Bedarfs
- Aktivierung von Flächenreserven zur Erweiterung von Handelsflächen im Bereich Reichsstraße

#### Übergeordnet

- Stärkung der innerstädtischen Hauptwegeverbindung von der Reichsstraße bis zum Bahnhof als ‚Hauptstraße Donauwörth‘
- Aktueller Internet-Einfluss im Kaufverhalten (insbes. Ortsteile/Umland) ist noch nicht untersucht und möglicherweise derzeit und künftig stark zunehmend
- Weiterhin Anwendung von Instrumenten der Bauleitplanung zur verbindlichen Festsetzung der zentrenrelevanten Sortimente
- Managementmaßnahmen für branchenübergreifende Marketingmaßnahmen



Gewerbe in der  
Bahnhofstraße

re.: Brunnen am  
Bahnhofsvorplatz



### ■ Bahnhofsviertel

#### Zusammenfassende Bewertung

Die Bahnhofstraße als Bestandteil des städtischen Hauptfunktionsbereiches (vom Bahnhof bis zum Fuggerhaus) weist räumliche und gestalterische Defizite auf.

Im Bereich um das WOHA-Kaufhaus besteht eine gewisse Ballung von Fachgeschäften, deren Bedeutung über die Nahversorgungsfunktion hinausgeht, ein Verbrauchermarkt fehlt. Wichtig für die Kunden ist die gute Erreichbarkeit mit dem PKW.

Im direkten Umfeld des Bahnhofsvorplatzes besteht ein Defizit an Einzelhandel und Gastronomie, verbunden mit dem Missstand des leerstehenden ehemaligen Postamtes. Die ehemalige Bahnhofsgaststätte mit Terrassengarten wird als Spielhalle genutzt.

#### Ziele

- Entwicklung der Bahnhofstraße, im Sinne einer Fortsetzung der Hauptfußwegeverbindung vom Rathaus über die Insel Ried zum Bahnhof und dadurch Aktivierung des Bereiches am Bahnhofsvorplatz
- Verbesserung der Nahversorgung für Waren des täglichen Bedarfs (um 2002 noch im WOHA-Kaufhaus als Lebensmittelmarkt vorhanden) im Hinblick auf die Nahversorgung des Quartiers; insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsviertels als innerstädtischer Wohnstandort
- Belebung des Bahnhofsvorplatzes durch Gastronomie, Handel und Wohnen

## 6. Verkehr und Mobilität

### ■ Altstadt, Spindeltal, Insel Ried

#### Zusammenfassende Bewertung

Die Grundlage für eine Optimierung der verkehrlichen Situation in der Innenstadt ist das bestehende Netz aus Straßen und Gassen. Dementsprechend werden sich Veränderungen vor allem auf Maßnahmen der Verkehrslenkung, Verkehrsvermeidung und Gestaltung der vorhandenen Straßen- und Platzräume beziehen.

In der Altstadt besteht vor allem im westlichen Bereich noch Handlungsbedarf an gestalterischer und räumlicher Aufwertung von Nebenstraßen.

Die im Rahmen des gesamtstädtischen Konzeptes zur Verkehrslenkung angestrebten Maßnahmen liegen außerhalb der Innenstadt. In ihren Auswirkungen kann jedoch von einer gewissen Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr ausgegangen werden. Eine Reduzierung ist insbesondere für den engen und hochbelasteten Bereich der Kapellstraße wichtig.

Werden die baulichen Sanierungsziele umgesetzt, entsteht ein Ersatz-Bedarf an Parkraum.

Das bisher von der Stadt Donauwörth verfolgte Abschichtungskonzept reagiert bereits auf die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Berufstätige ... ) und kann grundsätzlich weiterverfolgt werden. In Hinblick auf Verkehrsreduzierung und die stadträumlichen Grenzen sollen aber auch alternative Mobilitätsangebote gestärkt werden. Hierfür ist eine detaillierte Untersuchung mit einer differenzierten Konzeptentwicklung erforderlich.

## III. Ziele

### Ziele

- Verminderung des Durchgangsverkehrs durch die Altstadt
- Verkehrsberuhigung der Nebenstraßen
- Ausbau und Lückenschluss des Netzes für den Langsamverkehr
- Differenzierte Ergänzung des Angebots an Parkierungsflächen zugunsten von Anwohnern, Handel und Dienstleistung, insbesondere durch Verlagerung der Flächen für den Berufs- und Ausbildungsverkehr und Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen (P+R)
- Verbesserung alternativer Mobilitätsangebote, wie ÖPNV-Verbindungen (P+R), Wege und Angebote für den Langsamverkehr
- Schrittweise Umsetzung des Konzepts „Maßnahmen zur Verkehrslenkung“ (Dr. Brenner-Ingenieurgesellschaft mbH, 2009)

Attraktive Straßen  
und Wege in der  
Innenstadt

re.: Verminderung  
des Durchgangs-  
verkehrs, differen-  
zierte Ergänzung  
von Parkierungs-  
flächen sowie eine  
Verbesserung  
der ÖPNV-  
Verbindungen sind  
Ziele zum Thema  
„Verkehr“



### ■ Bahnhofsviertel

#### Zusammenfassende Bewertung

Das Gebiet ist durch den schienengebundenen und motorisierten Verkehr innerörtlich, regional und überregional gut erreichbar und erschlossen.

Durchgehende Verbindungen für den Langsamverkehr in die Freizeit- und Uferbereiche von Donau und Wörnitz sowie insbesondere die Anbindung des Bahnhofs für Fahrradfahrer fehlen vielfach.

Die Bahnhofstraße ist mit ca. 13.000 Kfz/24h eine durchschnittlich belastete Hauptverkehrsstraße und dient überwiegend dem Zielverkehr. Dazu tragen auch der Bahnhof mit Pendlerparkhaus und die Lage am südlichen Stadteingang mit einem weiteren Parkhaus und dem Großparkplatz an der Donau bei. Insgesamt steht eine ausreichende Zahl an Parkplätzen zur Verfügung.

An den Knotenpunkten der Dillinger Straße mit der Westspange und der Gartenstraße mit der Bahnlinie besteht im Rahmen gesamtstädtischen Konzeptes zur Verkehrslenkung Optimierungsbedarf.

### Ziele

- Ausbau und Lückenschluss des Netzes für den Langsamverkehr (Fußgänger, Radfahrer) insbesondere zur Anbindung zwischen Bahnhof, Insel Ried und den Uferbereichen von Donau und Wörnitz sowie über die Donau hinweg
- gestalterische und organisatorische Verbesserung der Großparkplätze an der Bahnhofstraße (Kaufhaus WOHA) und an der Donau mit Einrichtung eines Busparkplatzes
- schrittweise Umsetzung des Konzeptes „Maßnahmen zur Verkehrslenkung“ (Dr. Brenner-Ingenieurgesellschaft mbH, 2009)

### 7. Tourismus

Die Stadt Donauwörth ist durch Ihre Lage an der Romantischen Straße, dem Donau-Radweg sowie der Via Claudia Augusta touristisch begünstigt. Das Einzugsgebiet für Naherholungsgäste schließt die Großräume Augsburg, Nürnberg und München ein und beschert der Stadt eine hohe Zahl von Tagestouristen.

Im Jahr 2009 konnte die Stadt eine Übernachtungszahl von knapp 110.000 verzeichnen. Die Unterkünfte haben sich unter anderem durch Einstellmöglichkeiten für Fahrräder an die hohe Zahl von Radtouristen angepasst.

#### ■ Altstadt, Spindeltal, Insel Ried

##### Zusammenfassende Bewertung

In diesem Bereich finden sich die touristisch interessantesten Punkte der Stadt. Sowohl historisch bedeutende Gebäude und Ensembles als auch sechs verschiedene Museen bedienen die Interessen der Besucher. Jedoch besteht auch hier eine mangelhafte Ausschilderung der Anziehungspunkte. Rad-Touristen auf dem Donau-Radweg müssen sich streckenweise mit der Fahrt auf viel befahrenen Straßen begnügen, da entlang des Gewässers kein Weg besteht. Die für Radfahrer und Wanderer relevanten Stadteingänge (ehemaliger Eisenbahntunnel, südlicher Zugang zur Promenade) werden in ihrer derzeitigen Gestaltung ihrer Funktion als „Tor zur Stadt“ nicht gerecht.

Das Thema Wasser ist in der Donauwörther Ausstellungs-Infrastruktur unterbesetzt, entgegen der starken Prägung des Stadtbildes durch die Gewässer. Auch im Bewusstsein der Einwohner und ihrer Identifikation mit der Stadt spielen Donau und Wörnitz eine geringe Rolle.

Die Unterbringung der Museen in denkmalgeschützten Gebäuden ist aufgrund kleiner Räumlichkeiten teilweise ungünstig, Barrierefreiheit ist kaum möglich. Die Lage der Museen ist über das Stadtgebiet verstreut.

##### Ziele

- Verbesserung der Orientierung und Wegeführung für Touristen
- Ausbau der Donau-begleitenden Wege für Radfahrer und Fußgänger
- Verankerung des Themas „Wasser“ durch Ergänzung der Museumsstruktur sowie durch aktive Hinführung zum Gewässer
- Einrichtung einer „Museumslandschaft“ durch Zusammenführung der Donauwörther Museen an einem zentralen Standort

#### ■ Bahnhofsviertel

##### Zusammenfassende Bewertung

Das Bahnhofsviertel selbst hat in touristischer Hinsicht keine besonderen Attraktionen zu bieten. Der Bahnhof ist jedoch Ankunftsort für viele Besucher der Stadt und somit Ausgangspunkt für Stadtbesichtigungen, Radtouren und vieles mehr. Aufgrund der mangelhaften bis fehlenden Ausschilderung der Donauwörther Sehenswürdigkeiten am Bahnhof wird dieser jedoch seiner Funktion als Startpunkt für Touristen nicht gerecht.

Ein ausreichend großer Busparkplatz für Reisebusse ist derzeit nicht vorhanden.

Die Erreichbarkeit der beiden namensgebenden Donauwörther Gewässer Donau und Wörnitz sowie der daran anschließenden offenen Landschaftsteile ist ab dem Bahnhof nur über große Umwege gegeben und führt

### III. Ziele

für den Langsamverkehr zumeist entlang großer, teils mangelhaft gestalteter Straßen. Jenseits der Donau befinden sich innerhalb des Landschaftsraums im südlichen Donaubogen gewerbliche Brachflächen, welche auch im Hinblick auf touristisch wirksame Themen umgenutzt werden können.

#### Ziele

- Verbesserung der Orientierung und Wegeführung für Touristen und Behandlung des Themas „Hubschrauber“
- Gestalterische Aufwertung der von Touristen frequentierten Wegeverbindungen
- Herstellung neuer Wegeverbindungen für den Langsamverkehr zu den Gewässern und interessanten landschaftlichen Bereichen
- Einrichtung eines Parkplatzes für Reisebusse
- Aufwertung der Situation für Wohnmobilstellplätze
- Einrichtung eines neuen Festplatzes (Nutzung für Volksfest, Open-Air-Kino/-Konzerte, Zirkus etc.) und Anbindung der Fläche an das Wegenetz für den Langsamverkehr



*Südöstlicher  
Altstadtzugang  
mit touristischer  
Beschilderung*

### 8. Licht

#### Zusammenfassende Bewertung

##### Grundbeleuchtung - Straßenbeleuchtung

Generell ist das Beleuchtungsniveau im städtischen Raum relativ niedrig. Dies widerspricht allerdings nicht der Gesamtstimmung der Stadt, sondern unterstützt die historische Atmosphäre. Zonen unterschiedlicher Helligkeit sind wünschenswert, jedoch sollten diese in einer spannungsvollen Beziehung zueinander stehen und keine Angsträume entstehen lassen. Besonders die Platzgestaltung mit Licht ist verbesserungswürdig und sollte bei zukünftigen Neu- und Umbauten berücksichtigt werden.

In Teilbereichen ist die Gleichmäßigkeit der Straßenbeleuchtung jedoch zu unterschiedlich. Dies ist durch ungünstige Maststandorte und Teilabschaltungen / Nachtabenkung bedingt. Eine zu hohe Diskrepanz besteht am Bahnhof zwischen Neuinstallationen und dem Bestand.

Die historisierenden Mastleuchten in der Altstadt und auf der Insel Ried schaffen bei Tag und bei Nacht eine optisch stimmungsvolle Atmosphäre, jedoch mit einer schlechten Wiedererkennung (zylindrische Beleuchtungsstärke) vor allem im Bereich der Fußwege. Hinzu kommt, dass die Mastabstände in Teilbereichen sehr unterschiedlich und Standorte in einzelnen Fällen extrem dicht vor Fassaden gewählt sind. Die Anzahl der Mastköpfe ist nicht immer stimmig. Die historisierenden Mastleuchten bieten jedoch nur wenige Möglichkeiten Straßenräume zu zonieren oder gar individuell mit Licht zu gestalten. Eine Wege-, Fassaden- und Baumbeleuchtung fehlt größtenteils. Durch gezielte Fassaden- und Effektbeleuchtung wird der Stadtraum räumlich erfassbar und erhöht die Aufenthaltsqualität merklich.

In einzelnen Straßenzügen sind noch Leuchtentypen im Einsatz, die nicht mehr den technischen Anforderungen entsprechen und / oder einen deutlichen gestalterischen Bruch gegenüber den oben beschriebenen Altstadtleuchten darstellen. Dies sind Überspannleuchten im Bereich südlich der Kronengasse, in der Verlängerung der Pflegstraße Richtung Tunnel und in der Verlängerung der Reichsstraße zur Heilig-Kreuz-Kirche, rundum strahlende Kugelleuchten in der Bäckerstraße und Peitschenleuchten im Bereich des Maximilium. Diese Bereiche sollten angepasst oder in Folge von Neu- und Umbauten erneuert werden.

Der Einsatz unterschiedlicher Lichtfarben bzw. Lampen ist nicht eindeutig ablesbar. Hier könnte ein klares Konzept zur Stärkung der touristischen Erlebniswege und der Hauptachse „Bahnhof – Insel Ried – Reichsstraße“ beitragen. Auch räumliche Bezüge können so gestärkt werden.

Ein ergänzendes Lichtsystem, das mit mehreren unterschiedlichen Strahlern modular bestückt ist, könnte neben der Verkehrswegausleuchtung auch Fassaden- und szenische Beleuchtungen ermöglichen.



*Beispiel für differenzierte Illumination (Lyon)*

*re.: Beispiel Akzent Turmspitze – gute Fernwirkung Palma*

### III. Ziele

Blickbeziehungen – Fernwirkung – Stadteingänge – Plätze

Wichtige Blickbeziehungen / Fernwirkungen bestehen auch bei Nacht, sind aber verbesserungsfähig und fehlen in einigen Bereichen vollständig.

Die Anstrahlung stadtbildprägender Gebäude ist größtenteils flächig und wenig differenziert, daher haben sie kaum eine räumliche Wirkung. Die Architektur der Einzelgebäude wird nicht akzentuiert. Der Rhythmus eines Gebäudes und sein oberer Abschluss werden nicht mittels Licht unterstrichen und sind in der Dunkelheit nicht wahrnehmbar. Eine die Plastizität unterstützende Illumination schafft ein räumlich differenziertes Stadtbild, das auch die Fernwirkung unterstützt.

Bei einigen historischen und/oder stadtbildprägenden Gebäuden fehlt eine Unterstreichung der Architektur gänzlich. Das Gesicht der Stadt wird bei Nacht nur oberflächlich erkannt. Die räumlichen Zusammenhänge sind nur schwach erlebbar. Auch wenig ersichtliche historische Zusammenhänge können durch zarte Illuminationen subtil aufgezeigt werden.

*Beispiel für beleuchtete Artefakte*

*re.: Beispiel für farbiges Licht – Anstrahlung Bäume (Zürich)*



Speziell die Stadteingänge werden durch eine verbesserte Fernwirkung aufgewertet. Die wichtigsten Elemente sind hier neben den Kirchtürmen auch die Giebel des Tanzhauses und des Fuggerhauses. Der Stadteingang über die Donaubrücke ist historisch gesehen der Wichtigste. Bei Nacht jedoch gehen viele räumliche Zusammenhänge verloren. Durch die Illumination des Maximiliums, der Donauspitz und der neu geplanten Uferzone mit Alten Hafen wird dieser eine enorme Aufwertung erhalten und wesentliche Merkmale der Stadt auf einen Blick erkennbar machen. Die Situation am Bahnhof ist durch die gerade Blickachse auf die Heilig-Kreuz-Kirche geprägt. Teilweise wird die Wirkung der bestehenden Anstrahlungen des Turmes durch hohe Leuchtdichten des neu gestalteten Bahnhofsvorplatzes im Vordergrund überlagert. Auch in umgekehrter Blickrichtung ist die Leuchtdichte auf der Fassade des Bahnhofsgebäudes so gering, dass es hinter dem Brunnen kaum wahrnehmbar ist. Eine Illuminierung der Fassade würde dem Platz auch in der Nacht seine Raumkanten zurückgeben. So würde die Hauptachse „Bahnhof – Insel Ried – Reichsstraße“ ihren gewichtigen Anfang bzw. Ende finden.

Die wichtigste innerstädtische Sichtachse ist die Reichsstraße. Zwar werden durch die Anstrahlung des Münsters und des Rathauses zwei wichtige Gebäude sichtbar, aber die räumliche Fassung fehlt. Nur durch die zusätzliche Anstrahlung des Fuggerhauses und des Tanzhauses wird der markant geschwungene Straßenzug erst spürbar.

Die zweite wichtige Sichtachse vom Rathaus aus ist durch die nur einseitige Anstrahlung des Rieder Tores zur Insel Ried hin bei Dunkelheit nicht erkennbar. Auch auf der Insel Ried fehlen markante Anstrahlungen, die den Verlauf der Hauptachse „Bahnhof – Insel Ried – Reichsstraße“ erlebbar machen. Dem Fischerplatz als auch dem Platz vor dem Haus „Hohes Meer“ fehlt eine spannungsvolle Lichtgestaltung, um die Attraktivität des Ortes auch bei Nacht zu unterstreichen. Hier könnten einige kleine Eingriffe, wie z.B. die Betonung des Brückenbogens und eine Fassadenbeleuchtung, zu einer Aufwertung des Ensembles führen.

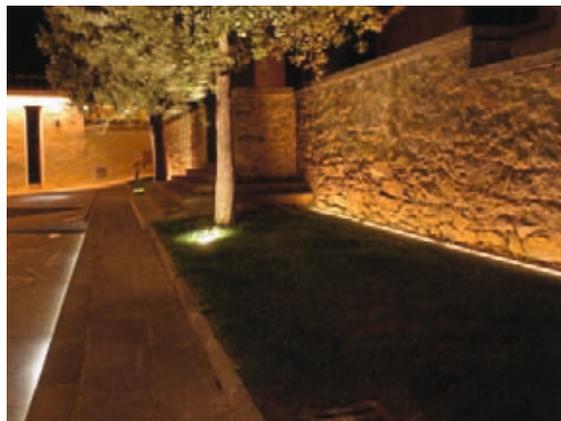
## III. Ziele

Die Hauptachse „Bahnhof – Insel Ried – Reichsstraße“ kann durch die Akzentuierung stadtbildprägender Gebäude, die wie Perlen an einer Kette aufgereiht sind, erlebbar werden und so maßgeblich zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt beitragen.

### Stadtmauern - Stadttore

Der Verlauf der Stadtmauer ist bei Nacht nur im Bereich der kleinen Wörnitz erlebbar. Hier wird die Stadtmauer als auch der Verlauf des Flusses durch die Illumination des Rieder Tores, des Heimatmuseums und des Färbertörls akzentuiert. Auch der Fußweg ist durch die flankierenden Altstadtleuchten stimmig beleuchtet. Dies sollte durch eine dezente Anstrahlung der Brücken und Wehre ergänzt werden, um auf die Besonderheit der Situation aufmerksam zu machen.

Die Stadttore sind in diesem Bereich nur einseitig in Richtung Insel Ried angestrahlt. Durch eine erweiterte Beleuchtung in Richtung der Stadt wird die Wertigkeit des Gebietes um die Kronengasse erhöht. Durch eine zusätzliche Akzentuierung der Durchgänge wird die ursprüngliche Bedeutung der Tore unterstrichen. Die bestehende Blendung am Färbertörl kann mit einer differenzierteren Illumination beseitigt werden.



*Beispiel Illumination einer Stadtmauer*

*re.: Licht als räumliche Fassung, Beispiel aus Süddeutschland*

Die Stadtmauern entlang der Promenade und des Ochsentörls sind nachts nicht sichtbar. Gleiches gilt für die Hardergasse und den Turm Hardergasse 15. Zusammen mit einer Akzentbeleuchtung der Invalidenkaserne wäre dieses, etwas verborgen hinter dem Neubau des Landratsamtes gelegene, historische Ensemble gerade bei Nacht erkennbar. Das Ochsentörl ist vom Rathaus aus die Verbindung zur Promenade und führt direkt auf den Zaubergeigenbrunnen zu. Hier kann mittels Licht eine sehr schöne räumliche Situation geschaffen werden, die den nächtlichen Spaziergänger in den Park leitet.

### Promenade

Die Promenade ist in erster Linie eine bei Tag attraktive Grünzone entlang der Stadtmauer, mit teilweise sehr altem Baumbestand. Aber auch Teile der historischen Eisenbahnlinie sind hier noch sichtbar. Zwar erzeugen rundum strahlende Mastleuchten die Grundbeleuchtung, jedoch sind, außer dem Mangoldfelsen, weder die Stadtmauer noch eine der zahlreichen Artefakte beleuchtet. Es gibt weder eine Differenzierung zwischen Winter- und Sommerbeleuchtung noch Baum- oder Grünflächenanstrahlungen. Durch eine stimmungsvolle Anstrahlung einzelner Artefakte kann eine sehr attraktive Nachtstimmung erzeugt werden. Differenzierte Anstrahlungen können hier Räume ganz unterschiedlicher Stimmung erzeugen. Die Spannweite geht hier von Betonung der Sichtachsen über Akzentuierung vertikaler Baustrukturen bis zur Gestaltung kleiner stimmungsvoller Räume. So entsteht eine abwechslungsreiche Parklandschaft, die zum Flanieren einlädt und zugleich Sicherheit und Geborgenheit bietet.

### III. Ziele

Eine Besonderheit sind Teile der historischen Eisenbahnlinie am Anfang und am Ende der Promenade. Markante Mauern bzw. Tunnелеlemente existieren im Osten der Promenade hinter dem Maximilium. Mit einer Anstrahlung dieser Mauern würde man neben der Grundbeleuchtung zugleich ihre Bedeutung als historischen Teil der Bahnlinie aufzeigen und den Eingang zur Promenade attraktiv gestalten. Durch die Anstrahlung der Wandflächen können die Wege indirekt beleuchtet werden. Auf Masten kann in diesem Fall komplett verzichtet werden.

Im Westen der Promenade liegt der 125 m lange, zweitälteste Tunnel Bayerns. Er ist nur rein funktional beleuchtet und wenig attraktiv zu durchschreiten. Speziell auf Gäste der Stadt hat er keine einladende Wirkung. Der Radwanderweg „Romantische Straße“ als auch der Fernwanderweg Main – Donau führen durch ihn hindurch. Bei den Anwohnern erfährt der Tunnel aufgrund seiner attraktiven Wegeführung große Akzeptanz. Von daher sollte er nicht nur lichttechnisch attraktiver gestaltet werden, sondern auch bauliche Sanierungen erfahren. Zusätzlich bietet er sich hervorragend für Eventbeleuchtungen an und könnte so eine Attraktion innerhalb der Erlebniswege werden und zur Aufwertung der touristischen Infrastruktur führen.

#### Uferzonen – Brücken

Donauwörth wird durch die Flüsse stark geprägt. Leider besteht nur entlang der kleinen Wörnitz ein direkter Bezug zum Fluss. Ansonsten fehlen optische Bezüge zwischen Ufer und Fluss.

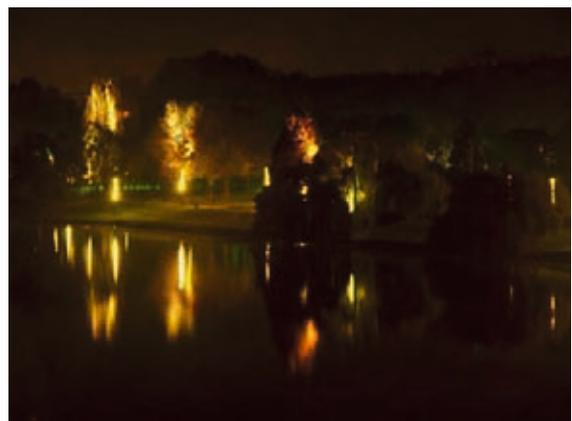
Das Flussufer der kleinen Wörnitz ist im Bereich der Insel Ried größtenteils ansprechend gestaltet. Ab der Brücke und dem Wehr nach Osten fehlt die Beleuchtung entlang des Zusammenflusses mit der Wörnitz vollständig. Zusätzlich wird die in Erinnerung des Hochwassers aufgestellte Kunst nicht akzentuiert. In entgegengesetzter Richtung ist die Beleuchtung bis zur Einmündung des Weges zur Heilig-Kreuz-Kirche mit den Altstadtleuchten ausreichend und stimmig.

Im Bereich des Fischerplatzes sind Pollerleuchten vorhanden, jedoch keinerlei Akzentbeleuchtung auf dem Platz bzw. am Ufer.

Entlang der Wörnitz ist kaum ein direkter Bezug. Im Rahmen einer landschaftlichen Neugestaltung der beiden Inselspitzen sollten diese mit Licht akzentuiert werden.



*Beispiel für eine  
Brückenbeleuchtung (Lyon)  
re.: Beispiel für  
eine schimmernde  
Uferzone*



Die Donauufer haben weder Wege- noch Akzentbeleuchtung. Bei Neuplanungen entlang der Donau sollte Licht nur sehr differenziert eingeplant werden, um auch bei Dunkelheit durch schimmernde Uferzonen den Bezug zur Donau herzustellen und so eine Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Donauspitz und der Platz der „jungen Donau“ sollen hierbei berücksichtigt werden, um den Stadteingang rund um das Maximilium aufzuwerten.

## III. Ziele

Die Brücken sind im Stadtbild von Donauwörth bei Tag immer präsent. Bei Nacht sind die Brücken für den Verkehr ausreichend beleuchtet. Jedoch fehlen ihnen, als auch den Fußgängerbrücken, Akzentbeleuchtungen, die auf den jeweiligen Ort bzw. die Konstruktion Bezug nehmen, vollkommen. Eine auf die Besonderheit der Brücke abgestimmte Illumination macht auch bei Dunkelheit diese elementaren Verbindungswege sichtbar, schafft Nähe zum Wasser und steigert die Attraktivität der Gesamtansicht der Stadt. Umgekehrt muss bei Neuinstallationen darauf geachtet werden, dass kein Lichtsmog die Fernwirkung beeinträchtigt.



*Heutige Situation  
am Tanzhaus*

*re.: Insel Ried,  
Hohes Meer,  
Bestandssituation*

### Touristisches Leitsystem

Es gibt kein Leit- oder Orientierungssystem zur Unterstützung marketing-relevanter Ziele. Hier gibt es vielfältige Möglichkeiten, die die Hauptachse „Bahnhof – Insel Ried – Reichsstraße“ eindeutiger hervorheben. Dazu fehlt der Gartenstraße eine gestalterische Betonung, um auf ihre Funktion als Wegeverbindung vom jetzigen Parkplatz Richtung Insel Ried hinzuweisen.

### Weihnachts- und Eventbeleuchtung

Weihnachts- und Eventbeleuchtung ist nicht in die bestehenden Lichtsysteme integrierbar.

Neben den zuvor genannten Beleuchtungsmaßnahmen könnten spezielle Lichtevents ein Marketinginstrument für den Tourismus sein. Der Tunnel bietet hierfür einen sehr attraktiven und außergewöhnlichen Ort. Auch die Nähe zur Freilichtbühne kann hier von Vorteil sein. Aber auch die Flussläufe eignen sich durch ihre reflektierenden Flächen hervorragend für den Einsatz von temporären Lichtinstallationen. Hier ist der Einsatz von farbigen und dynamischen Szenen Standard.

### Schaufensterbeleuchtung

Die Schaufensterbeleuchtung ist durchschnittlich. Einzelne Geschäfte sind über- oder mangelhaft beleuchtet. Die Tiefe der Räume ist nicht spürbar. Bogenleuchten unterschiedlichster Art werden an den Fassaden eingesetzt, um die Schilder zu akzentuieren oder den Bereich vor den Geschäften aufzuhellen.

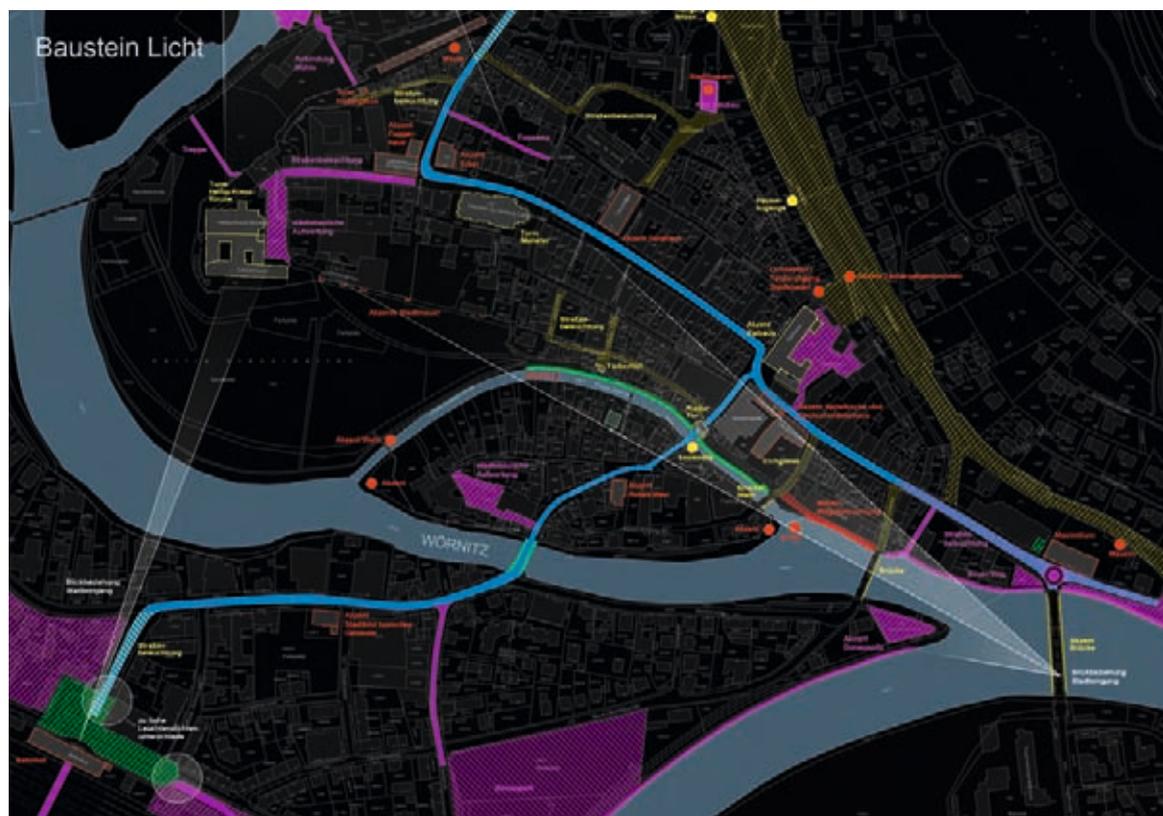
# III. Ziele

## Ziele

Das nächtliche Erscheinungsbild wird geprägt durch: Akzentbeleuchtung, Aufhellung von Flächen und der Straßenbeleuchtung.

Alle Einzelmaßnahmen dienen in der Summe der Steigerung der Attraktivität der Stadt und der Aufwertung der öffentlichen Räume:

- Sichtbarmachung raumbildender und historischer Gebäude bei Dunkelheit
- Verdeutlichung der Ensemblewirkung
- Verbesserung der Fernwirkung und wesentlicher Blickachsen
- Aufwertung der Stadteingänge
- Stärkung der Hauptachse „Bahnhof – Insel Ried – Reichsstraße“
- Verdeutlichung der Beziehung der Stadt zum Wasser und Aktivierung der Nutzung der Uferzonen
- Unterstützung der Leitsysteme mittels Licht zur Stärkung von marketing-relevanten Wegen
- Steigerung der Attraktivität touristischer Wege und Nutzbarmachung bei Dunkelheit
- Aufwertung von Straßenräumen und subtile Unterstützung der Beziehungen untereinander
- Aufwertung von Plätzen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Erzeugung von räumlichen Tiefen und attraktiven Stimmungen in Grünzonen
- Beseitigung von Angstzonen



Zielplan Baustein  
Licht: Gelbe  
Bereiche werden  
verbessert, rote  
Bereiche werden  
neu illuminiert,  
violette Bereiche  
werden im Zuge  
von Neu- und Um-  
baumaßnahmen  
beleuchtet

Legende	
<span style="color: green;">■</span> gute Beleuchtungssituation	<span style="border: 1px solid gray; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> relevantes Gebäude (nicht Farbgebirde)
<span style="color: yellow;">■</span> verbesserungswürdige Beleuchtung	<span style="border: 1px solid gray; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Bereich (Farbgebirde)
<span style="color: red;">■</span> fehlende Beleuchtung / Beleuchtungslücke	<span style="border-bottom: 1px solid gray; display: inline-block; width: 10px;"></span> Weg / Straße (Farbgebirde)
<span style="color: purple;">■</span> zukünftige Beleuchtungsmaßnahmen infolge von Neu- oder Umbauten	<span style="border-bottom: 1px dashed gray; display: inline-block; width: 10px;"></span> aus Marketing Sicht relevanter Weg
	<span style="border-bottom: 1px solid gray; display: inline-block; width: 10px;"></span> Ufer-Beleuchtung (Farbgebirde)
	<span style="border: 1px solid gray; border-radius: 50%; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> markanter Punkt / Platz (Farbgebirde)
	<span style="color: gray;">▶</span> wesentliche Blickachsen, Fernwirkung

### 9. Energie

Die Große Kreisstadt Donauwörth nimmt seit 2007 als eine von 15 Bayerischen Pilotgemeinden an dem vom Bayerischen Umweltministerium angeregt und unterstützten „European Energy Award“ teil und ist seit 2010 zertifiziert. In Kenntnis dieses neu angestoßenen, aber auch in Donauwörth schon lange bestehenden Bemühens um einen verantwortungsbewussten Umgang mit der Umwelt, orientiert sich Donauwörth an folgendem Leitbild:

*Die Große Kreisstadt Donauwörth setzt sich für eine nachhaltige Entwicklung ein, die nachfolgenden Generationen den größtmöglichen Freiraum geben soll, ihr Lebensumfeld selbstbestimmt zu gestalten. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten fordert die Stadt den verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen aller Art (z.B. Energie, Boden, Klima), aber auch mit allen – den Menschen gegebenen – Potenzialen. Donauwörth hat sich dazu verpflichtet, mit konkreten und mit den Bürgern kommunizierten Maßnahmen einen kontinuierlichen und nachweisbaren Beitrag zu diesem Ziel zu leisten.*

*Die fortlaufende Teilnahme am European-Energy-Award – Prozess dient dabei als maßgebliches Leit- und Führungsinstrument, das die umweltpolitischen Aktivitäten, nach vorausgegangenen Diskussionsprozessen in den städtischen Gremien bündeln und ausrichten soll.*

*Es wird angestrebt, dass die Stadt für seine Einwohner, für den Landkreis Donau-Ries, aber auch darüber hinaus für die gesamte Region und innerhalb Bayerns eine Vorreiterrolle als „Umwelt- und Energiestadt“ einnimmt.*

*Die Stadt informiert und kommuniziert regelmäßig und offen mit seinen Einwohnern sowie mit allen in der Stadt ansässigen Körperschaften, Organisationen, Einrichtungen und Vereinen über die geplanten Ziele. Hierüber soll im Rahmen des städtischen Einflussbereichs eine größtmögliche Bereitschaft bewirkt werden, an den gesetzten Zielen auch mitzuarbeiten.*

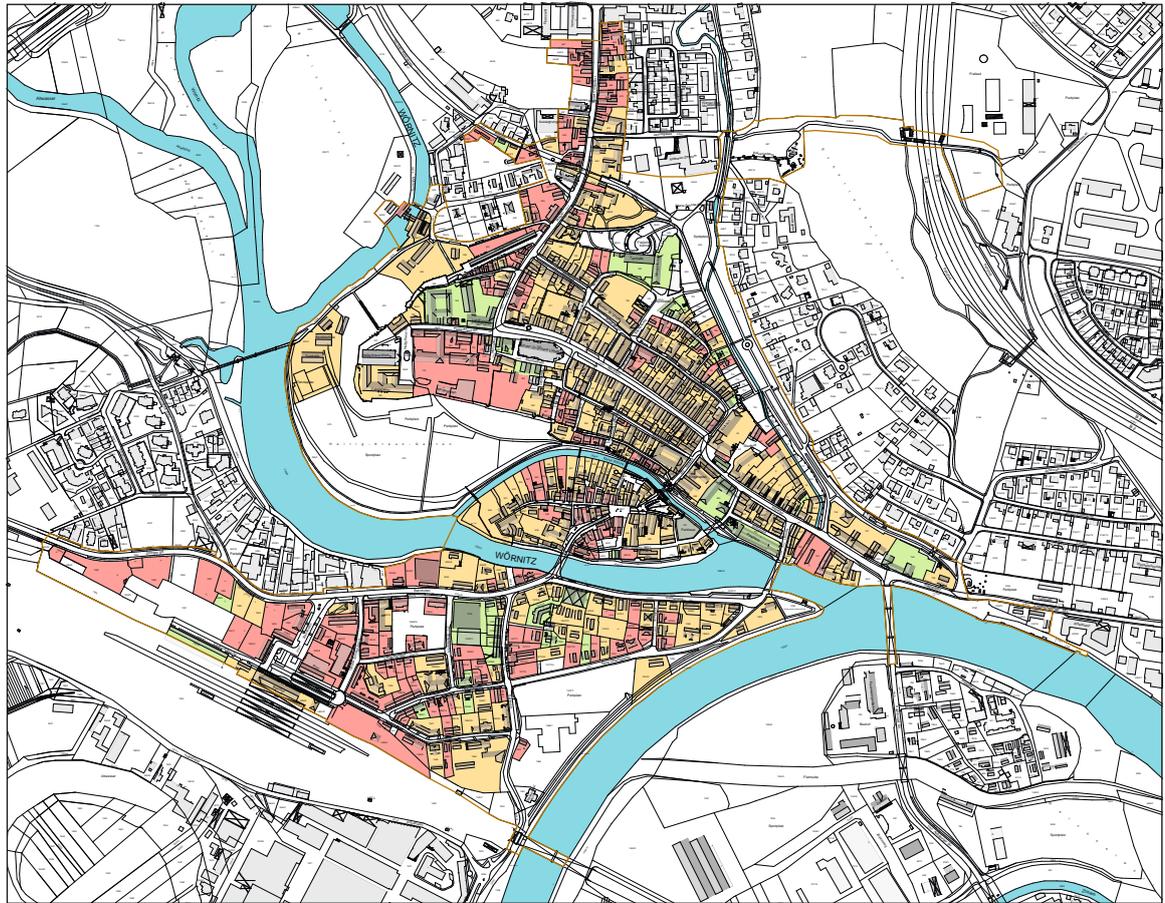
*Die Zielvorgaben, die die Stadt im Bereich des Klimaschutzes aufgestellt hat, sollen auch für das Sanierungsgebiet sinngemäß übernommen werden.*

#### **Energieanalyse Zusammenfassende Bewertung:**

Das im Rahmen des Europea Energy Awards aufgestellte Ziel, die Förderung eines nachhaltigen, ressourcenschonenden und energieeffizienten Bauens, wird für das Sanierungsgebiet in erster Linie in der Gebäudesanierung sichtbar. Die folgende Bewertung analysiert den Gebäudebestand und den derzeitigen Umgang mit sanierungsbedürftigen Bauten in den Sanierungsgebieten. Anhand einer Karte ist der prognostizierte Modernisierungs- und Sanierungsbedarf für die Sanierungsgebiete dargestellt.

Der überwiegende Teil der Gebäude stammt aus dem vorherigen Jahrhundert. Daher spielten energetische Überlegungen zur Entstehungszeit aufgrund der niedrigen Energiepreise kaum eine Rolle. In der Nachkriegszeit bis in die 1970er Jahre waren lediglich Anforderungen an den hygienischen Mindestwärmeschutz vorhanden, um einem Tauwasserausfall an den Bauteiloberflächen und dem damit verbundenen Schimmelpilzrisiko vorzubeugen. Erst mit der Ölkrise im Herbst 1973 setzte ein Umdenken für ein energieeffizientes Bauen ein.

# III. Ziele



Prognostizierter  
Modernisierungs-  
bedarf

