STADT DONAUWÖRTH

Vorbereitende Untersuchungen
Sanierungsgebiet "Südlich der Innenstadt"



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und Gemeinden

Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau

Diese Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB werden im
Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau
mit Mitteln des Bundes und des Freistaats Bayern gefördert.

STADT DONAUWÖRTH

Vorbereitende Untersuchungen
Sanierungsgebiet "Südlich der Innenstadt"
19. Februar 2024

0

EINFÜHRUNG

INHALTSVERZEICHNIS

plan&werk
Büro für Städtebau und Architektur

ANALYSE

1.1 ORTS- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR

1.1.1. Siedlungsgeschichte
1.1.2 Lage und Rolle der Gesamtstadt in der Region
1.1.3 Gesamtstadt und Siedlungsstruktur
1.1.4 Regionalplan / Bevölkerung
- 1.1.4.1 Vorbemerkung
- 1.1.4.2 Regionalplan
- 1.1.4.3 Bevölkerungsentwicklung
- 1.1.4.4 Gesamtentwicklung

1.1.5 Flächennutzungsplan FNP
1.1.6 VU Städtebaulicher Denkmalschutz 2012 – Zusammenfassung
1.1.7 Betrachtungsraum - Städtebauliche Entwicklung und Lage im städtischen Zusammenhang
1.1.8 Betrachtungsraum - Arten der Nutzung (siehe auch Lageplan Art der Nutzung)

1.2. QUALITÄTEN UND POTENTIALE

1.2.1 Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen
1.2.2 Öffentlicher Raum, Freiräume und Landschaftsräume
1.2.3 Öffentliche Einrichtungen, Handel, Gewerbe und Industrie
1.2.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

1.3. NUTZUNGSKONFLIKTE UND MÄNGEL

1.3.1 Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen
1.3.2 Öffentlicher Raum, Freiräume und Landschaftsräume
1.3.3 Öffentliche Einrichtungen, Handel, Gewerbe und Industrie
1.3.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

ZIELE UND MASSNAHMEN

PLÄNE

2.1 ZIELE UND MASSNAHMEN

2.1.1 Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen
2.1.2 Öffentlicher Raum, Freiräume und Landschaftsräume
2.1.3 Öffentliche Einrichtungen, Han del, Gewerbe und Industrie
2.1.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

2.2 MASSNAHMENLISTE ÜBERSICHT

2.3 VORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET

3 CHRONOLOGIE

IMPRESSUM

- Lageplan Qualitäten und Potentiale
  1:2000
- Lageplan Nutzungskonflikte und Mängel
  1:2000
- Lageplan Art der Nutzung
  1:2000
- Lageplan Rahmenplan Ziele und Maßnahmen
  1:2000
- Lageplan Vorschlag Umgriff Sanierungsgebiet
  1:2000
- Lageplan Planungskonzept südlicher Stadteingang
  1:4000/ 1:1000 / 1:500



EINFÜHRUNG

Die Bedeutung und Entwicklung der alten Reichsstadt Donauwörth ist eng mit ihrer topographischen Lage verbunden. An einem markanten Punkt des Donaulaufs mit dem Rücken zur fränkischen Alb im Norden und dem großen Fluss im Süden gelegen, war sie in den vergangenen 1000 Jahren immer wieder ein wichtiger Ort mit einer wechselvolle Geschichte. Denn die Lagegunst führte einerseits zu Prosperität und Bedeutung und andererseits immer wieder zu Zerstörung und Tod. In diesem Wechselspiel erweitere sich die um den mittelalterlichen Straßenmarkt am halben Hang gelegenen Altstadt über mehrere Jahrhunderte langsam nach Süden und erst im 20. Jahrhundert mit der Parkstadt auch auf die Albkante nach Norden.

Eine Ausnahme bildete die militärische Nutzung auf dem Schellenberg. Und auch im Süden war es die mit dem Militär verbundene Industrie, die sich im 20. Jahrhundert über die räumliche Barriere der Bahntrasse weiter in den Süden entwickelte. Das Gebiet südlich der Bahnlinie und östlich der Donau ist von industriellen und gewerblichen Nutzungen sowie großen Freiräumen geprägt. Es weist eine heterogene Baustruktur aus großen und kleinen Gebäuden, hochwertigen Landschaftsräumen und versiegelten Gewerbeflächen, Gärten und Brachen sowie Produktionshallen, Wohn- und Gartenhäusern auf, die überwiegend weder untereinander noch zum Rest der Stadt in einem räumlichen Bezug stehen. Dementsprechend sind auch die Wegeverbindungen umwegig, barriereareich und stadträumlich schlecht verknüpft.

Übergeordnetes Ziel der vorbereitenden Untersuchungen ist es, die städtebaulichen Grundlagen dafür zu schaffen, diese Verbindungen zu verbessern und die weitere bauliche Integration des Untersuchungsgebiets vorzubereiten. Die zentrale Maßnahme dabei ist der Durchstich der Bahnhofsunterführung zur Industriestraße und die Entwicklung eines neuen südlichen Stadteingangs an der Industriestraße. Die Flächen an den östlichen und westlichen Rändern des Untersuchungsgebietes eignen sich gut schrittweise mit den direkt angrenzenden Stadtquartieren verbunden zu werden. Dafür ist geplant die Nutzung und Körnung der benachbarten Baustrukturen weiterzuentwickeln, wertvolle Grün- und Freiraumstrukturen zu erhalten und zusätzliche Wegeverbindungen zu ergänzen, um das südliche Stadtgebiet besser anzubinden. Für die Innenstadt Donauwörths bedeutet dies eine verkehrliche Entlastung, da die geplanten Maßnahmen zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und Umweltverbunds führen und weniger Pendlerverkehr in die Innenstadt fließt.

In Donauwörth setzt sich das schrittweise Wachstum im Süden über die Insel Ried und die Bahnhofstraße nun über die Bahntrasse hinweg fort. Jedoch wird hier keine neue bauliche Entwicklung angestoßen, sondern im Sinne der Innenentwicklung eine bereits angelegte, aber noch nicht angebundene bauliche Schicht konsolidiert, räumlich integriert und die südliche Stadtkante gefasst.



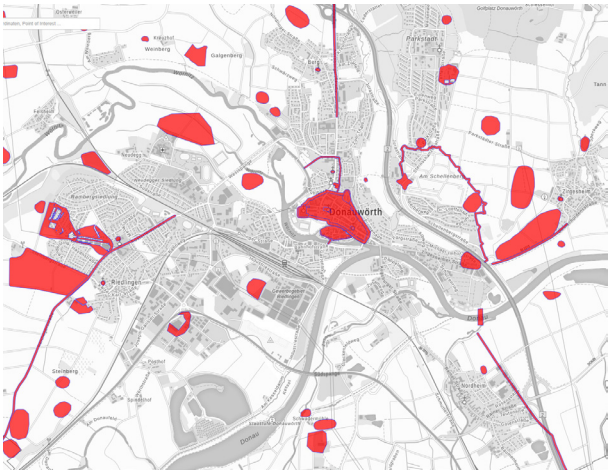
1

ANALYSE

ANALYSE

1.1 ORTS- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR

1



Die Dichte der Bodendenkmale (rote Markierungen) zeugt von der historischen Bedeutung der Lage am Zusammenfluss von Wörnitz und Donau seit vor- und frühgeschichtlicher Zeit. (Abb.: Bayern-Atlas, © Bayerische Vemessungsverwaltung)

1.1.1 Siedlungsgeschichte

Im Gebiet um Donauwörth gibt es zahlreiche vor- und frühgeschichtliche Funde. In römischer Zeit befand sich in dieser Gegend der Endpunkt der Via Claudia an der Donau. Einige Bodendenkmale des Typs „Villa Rustica“ der römischen Kaiserzeit befinden sich hier in der Nähe des Flussufers. Die Entstehung der Stadt ist durch die topografische Lage und die geostrategische Bedeutung begründet. In dem Gebiet trafen im Mittelalter die Stämme der Schwaben, Baiern und Franken aufeinander, welche den wichtigen Donauübergang an der Kreuzung zweier Fernhandelsrichtungen kontrollieren wollten.

Die Urzellen der Stadt sind die Insel Ried, deren Besiedlung möglicherweise schon um 500 n. Chr. erfolgte, sowie die Burg Mangoldstein, deren erste Erwähnung auf das Jahr 1030 zurückgeht. Die eigentliche Stadtgründung erfolgte in der Stauferzeit in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Die Haupterschließung der Stadt ist als typische Gründungsanlage aus Staufischer Zeit ein breiter, ansteigender Straßenmarkt (der heutige Verlauf der Reichsstraße), welcher der Oberflächenform des vorhandenen Stadthügels folgt. Im Jahr 1301 wird die Stadt zur freien Reichsstadt erhoben und es erfolgen Phasen der Stadterweiterung ab dem Beginn des 14. Jahrhunderts. In der Blütezeit der freien Reichsstadt im 14. bis 16. Jahrhundert entstehen die heute noch stadtbildprägenden Gebäude, wie das Rathaus (ab 1308), das Tanzhaus (um 1400), die Spitalkirche (um 1423), die heutige Stadtpfarrkirche (ab 1444) oder das Fuggerhaus (1539) entlang des Hauptstraßenzuges. In dieser Zeit wurde auf dem Schellenberg die heute noch als Bodendenkmal erkennbare Sternschanze (1546) errichtet. Im Jahr 1607 besetzen bayerische Truppen die Stadt, die freie Reichsstadt wurde



1

Das Untersuchungsgebiet in der Uraufnahme aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Südlich der Insel Ried ist noch keine Bebauung vorhanden. Die Parzellierung der schmalen „Donauwörter Krautgärten“ südlich der Industriestraße ist heute noch in der Parzellierung der Flurstücke vorhanden. (Abb.: Bayern-Atlas, © Bayerische Vemessungsverwaltung)

zur bayerischen Landstadt degradiert. Während des Spanischen Erbfolgekrieges fand am 2. Juli 1704 bei Donauwörth die „Schlacht auf dem Schellenberg“ statt. Truppen der „Großen Allianz“ gegen Ludwig XIV von Frankreich besiegten die bayerische Armee und nahmen Donauwörth mit seinem strategisch bedeutsamen Flussübergang ein.

Aufgrund der günstigen Lage wurde Donauwörth bereits 1847 an das Eisenbahnnetz angebunden, was mit einer Ansiedlung von Industrie und Bevölkerungswachstum verbunden war. Auch ein Großteil der regional bedeutsamen Bildungs- und Verwaltungseinrichtungen in Donauwörth geht auf den Entwicklungsschub der Stadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zurück. In den letzten Kriegstagen des zweiten Weltkrieges wird Donauwörth zu 75% zerstört.
Während im Kernbereich rund um die Reichsstraße ein historisierender Wiederaufbau das historische Stadtbild und den historischen Stadtgrundriss nachvollziehbar machen, zeigen sich insbesondere im Bereich der Altstadteingänge im Norden und Osten sowie der BahnhofsvorstadtnochheutestadtstrukturelleStörungen. Weitere Stadterweiterungen und Eingemeindungen erfolgten hauptsächlich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und sind überwiegend satellitenartig um die Kernstadt verteilt.

ANALYSE

1

1.1.2 Lage und Rolle der Gesamtstadt in der Region

Die Große Kreisstadt Donauwörth liegt im Südwesten Bayerns im Regierungsbezirk Schwaben, im Landkreis Donau-Ries, ca. 20 Kilometer östlich der Grenze zu Baden-Württemberg und ca. 45 Kilometer nördlich von Augsburg. Der verdichtete Ballungsraum um Augsburg ist ca. 20km entfernt. Donauwörth ist im Zentrale-Orte-System seit 2018 als Oberzentrum eingestuft und wirtschaftliches, kulturelles und soziales Zentrum Nordschwabens. Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von insgesamt 77 km² (Kernstadt 9,58 km²) bei einer Einwohnerzahl von ca.20.000. Im engeren Wirtschaftsraum Donauwörth sind rund 60.000 Menschen auf die Große Kreisstadt hin orientiert.

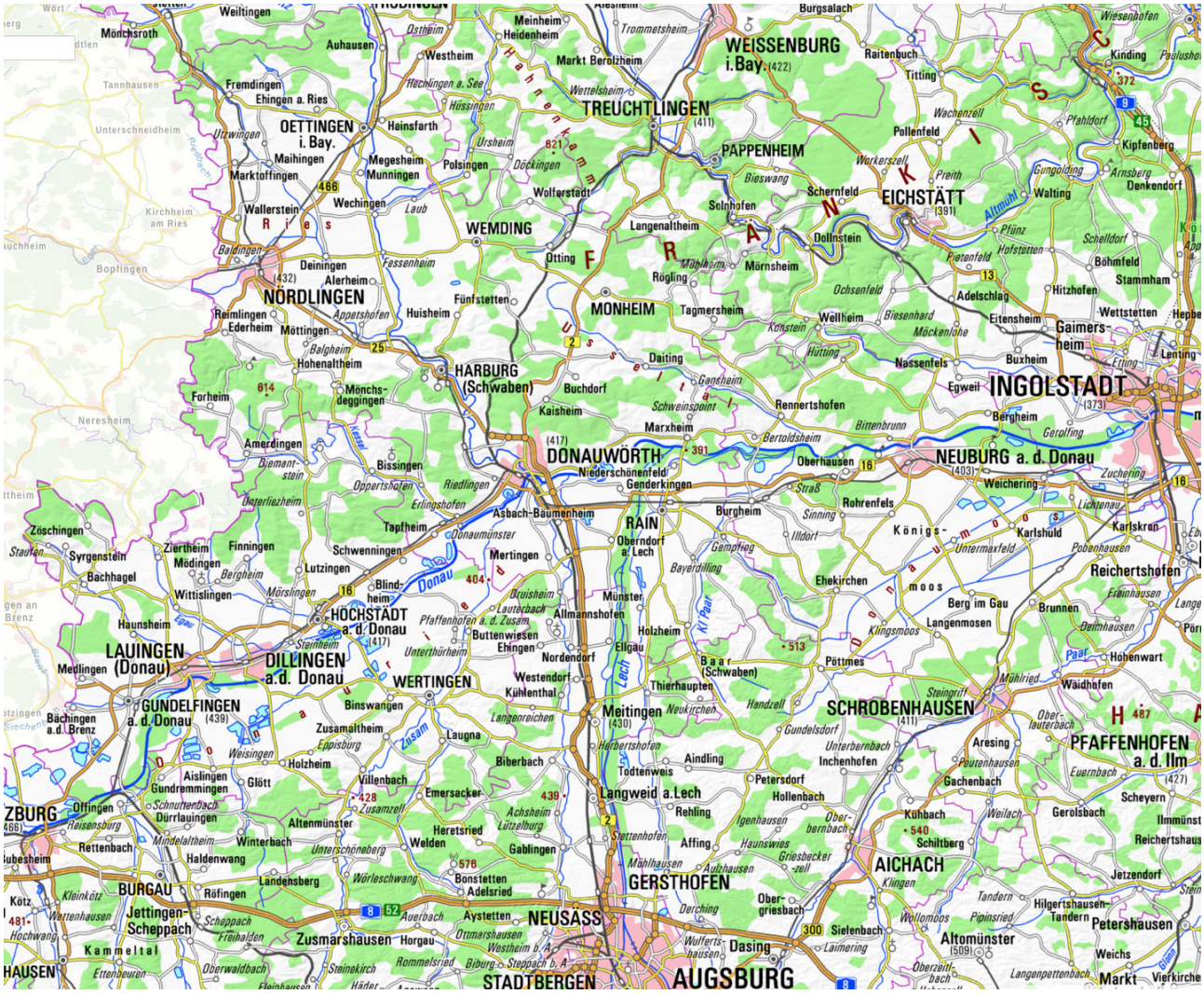
Das wichtigste Unternehmen in der Region ist Airbus Helicopters, das am Hauptsitz in Donauwörth zivile und militärische Hubschrauber produziert. Mit mehr als 8.000 Mitarbeitern im Unternehmen sowie Zulieferern und unternehmensnahen Dienstleistern vor Ort ist die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Donauwörth in hohem Maße davon bestimmt wird, wie sich Airbus Helicopters entwickelt.
Daneben haben bedeutende Unternehmen der Fahrzeugtechnik (Jothawerk), des Druck- und Verlagswesens (Auer-Verlag, Staudigl-Druck) sowie der Puppen - Herstellung (Käthe-Kruse-Puppen GmbH) in Donauwörth ihren Sitz.
Außerdem bilden Firmen des verarbeitenden Gewerbes und des Dienstleistungsbereiches sowie leistungsstarke und innovative kleinere und mittlere Branchen das wirtschaftliche Rückgrat der Stadt.

Die Stadt liegt an den südwestlichen Ausläufern der Frankenalb und den Ostausläufern der Schwäbischen Alb am Zusammenfluss von Wörnitz und Donau. Südwestlich der Stadt schließt sich die Flusslandschaft des Donaurieds an. Nach Süden und Südosten folgen die weiten Flussebenen von Donau und Lech.

In Donauwörth kreuzen sich die Bundesstraßen B 16 (Ulm – Ingolstadt) und die B 2 (Nürnberg – Augsburg), deren großteils autobahnähnlicher Ausbau in 30 Minuten auf die A 8 München - Stuttgart führt. Über die B 25 sind Nördlingen, Rothenburg und Würzburg (Romantische Straße) angebunden.

Der Bahnhof ist Knotenpunkt im Regional- und Fernverkehr der Strecken in Richtung Augsburg und München, Ulm und Stuttgart, Nürnberg, Ingolstadt sowie nach Aalen. Seit 2017 Ist Donauwörth ICE-Systemhalt, was bedeutet, dass jeder Fernzug auf der Achse Augsburg – Nürnberg/ Würzburg in Donauwörth hält. Es halten täglich ca. 23 ICE- und IC-Züge. Insgesamt verkehren zwischen Donauwörth und Augsburg täglich ca. 54 Züge sowie zwischen Donauwörth und München ca. 61 Züge.

1



Lage der Großen Kreisstadt Donauwörth am südlichen Rand der Fränkischen Alb am Zusammenfluss von Wörnitz, Donau und Lech. Hier kreuzen sich die Bundesstraßen 2, 16 und 25 sowie die Bahnstrecken Nürnberg-Augsburg und Ingolstadt -Ulm. Augsburg und Ingolstadt sind ungefähr gleich weit entfernt..
(Abb.: Bayern-Atlas, © Bayerische Vemessungsverwaltung)

1

1.1.3 Gesamtstadt und Siedlungsstruktur

Die historische Altstadt befindet sich auf einem Hügel am Südrand des Juragebirges und ist im Westen und Süden durch den Verlauf der Wörnitz und Ihrer Überschwemmungsgebiete bis zur Mündung in die Donau begrenzt. Nach Norden vollzieht sich der Übergang der mittelalterlichen Stadt zu der eher ländlich geprägten Siedlung Berg über die Berger Vorstadt auf einem Grat des Stadthügels. Im Osten bildet der Kaibach und die Parkanlage „Promenade“ die natürliche Innenstadtgrenze vor dem Anstieg zum Schellenberg. Die Parkanlage folgt dem Lauf der ehemaligen Stadtbefestigungsanlagen vor der heute in großen Umfang noch vorhandenen Stadtmauer. Im ehemaligen Stadtgraben an der Promenade befand sich auch der erste Bahnhof und die Eisenbahntrasse bis zu ihrer Verlegung um 1870 an den heutigen Standort. Bereiche die überwiegend dem Wohnen dienen, entstanden in Donauwörth im Rahmen von Stadterweiterungen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, so die Bahnhofsvorstadt im Süden und der Bereich um den Stadtteil Berg im Norden. Daneben gibt es Stadtteile, die überwiegend in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts „auf der grünen Wiese“ errichtet wurden, wie die Parkstadt im Nordosten der Innenstadt sowie Erweiterungen von ehemals eigenständigen Gemeinden oder Dörfern im Umfeld der Kernstadt, z.B. Riedlingen, Wörnitzstein, Zirgesheim, Nordheim oder Auchsesheim, die überwiegend als Wohngebiete mit freistehenden Einfamilienhäusern ausgeprägt sind. Sie liegen weitgehend ohne direkten Übergangsbereich zur Kernstadt als isolierte Siedlungen im Stadtgebiet der Großen Kreisstadt.

Durch die Errichtung der Bahnlinie war der Bereich südlich der Innenstadt abgetrennt und bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts städtebaulich nicht entwickelt. Außerdem waren diese Flächen durch Donauhochwasser gefährdet. Aufgrund der Bahnnähe und der großen unbebauten Flächen, die hier zur Verfügung standen, wurden ab Mitte des 20. Jahrhunderts nach ersten Hochwasserschutzmaßnahmen Fabriken angesiedelt, die im Laufe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stark expandierten.



Blick von Westen auf den Höhenzug der Altstadt
(Abb.: Stadt Donauwörth)

1



Der Blick von Süden zeigt die Altstadt auf einem Höhenzug oberhalb der Bahnlinie sowie die Erweitrungen der Kernstadt, die sich weitgehend über Wohngebiete erstrecken. Südlich der Bahnlienie ist das Stadtgebiet durch Gewerbe- und Industrieflächen gekennzeichnet. (Abb.: Stadt Donauwörth)

1.2 REGIONALPLAN / BEVÖLKERUNG

1

1.2.1 Vorbemerkung

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165 BauGB zur Konversion der Alfred-Delp-Kaserne im Jahr 2015 wurden die Inhalte des Regionalplans, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung von Airbus Helicopters sowie Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung ausführlich untersucht und in der Dokumentation „Militärische Konversion Alfred-Delp-Kaserne in der Großen Kreisstadt Donauwörth
Stadt Donauwörth, Juni 2015“ zusammengefasst.
Fakten, Zahlen und Eckdaten hieraus sind in den folgenden Unterkapiteln Regionalplan, Bevölkerungsentwicklung und Gesamtentwicklung teilweise zitierend wiedergegeben, überwiegend aus:
empirica ag, Forschung und Beratung, Berlin, Anlage 2 Grundlagenermittlung - Sozialräumliche und immobilienwirtschaftliche Analyse, Juni 2015
empirica ag, Büro Bonn, Bedarfsermittlung für das Neubauvorhaben „Alfred-Delp-Quartier“, 1. BA in Donauwörth, September 2020

1.2.2 Regionalplan

Die Große Kreisstadt Donauwörth ist im Zentrale-Orte-System als Oberzentrum eingestuft und liegt im Norden des regionalen Planungsverbandes Augsburg (Planungsregion 9). Im Landesentwicklungsprogramm ist dieser Bereich als ländlicher Teilraum ausgewiesen, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll. Donauwörth liegt als Solitärstadt im ländlichen Raum. Innerhalb der überregionalen Entwicklungsachse Augsburg - Treuchtlingen bildet Donauwörth die räumliche Grundlage für die zukünftige Entwicklung in der Region.

Donauwörth als Oberzentrum hat eine gut ausgebaute Versorgungs- und Verkehrsstruktur.

Der Regionalplan sieht vor, dass in Donauwörth zentralörtliche Einrichtungen weiter ergänzt und auf die Stärkung der gewerblich-industriellen Struktur sowie der Arbeitsplatzzentralität hingewirkt wird. Hierzu zählt auch, das Verkehrsaufkommen zu mindern, das momentan durch die Zunahme von Pendlerbewegungen eher noch verschärft wird. Beim ruhenden Verkehr kann durch die Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten die Attraktivität des Stadtkerns für die Bevölkerung weiter gestärkt werden und der Zugang zum zentralen Geschäftszentrum erleichtert werden. Durch die Schaffung einer durchgehenden Bahnsteigunterführung nach Süden können Parkmöglichkeiten südlich der Bahnlinie angelegt werden und auch von dort das Zentrum fußläufig erreicht werden.

Die Zahl der Einpendler und sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze steigt seit drei Jahrzehnten kontinuierlich an.
Die Schaffung von Wohnraum am Arbeitsstandort Donauwörth kann zur Verkehrsreduzierung zwischen Stadt und Umland beitragen. Außerdem kann durch eine attraktive und kurze Verbindung vom Bahnhof mit einem südlichen Bahnhofsausgang zum arbeitsplatzintensiven Standort von Airbus Helicopters die Attraktivität des Einpendelns per Bahn deutlich gesteigert und das Verkehrsaufkommen im MIV reduziert werden.
Beides entspricht auch den ökologischen Zielsetzungen des Regionalplans.

Der Regionalplan sieht als Zielsetzung für Donauwörth vor, seine Mittelpunktfunktion zu stärken, das kulturelle Leben zu fördern sowie den Fremdenverkehr weiter auszubauen.
Der Festplatz bzw. Bereich am Zusamweg ist eine Potentialfläche für den Standort einer in Donauwörth gewünschten Multifunktionshalle zur Ergänzung des kulturellen Lebens.

Der Regionalplan würdigt in seiner Begründung bereits ausdrücklich die besondere Rolle des Standortes Donauwörth für die wirtschaftliche Entwicklung. Im Zeitraum seiner Erarbeitung um 2006 konnte noch nicht vorausgesehen werden, welche Dynamik der Standort Donauwörth in der nördlichen Region auslösen würde. Aus heutiger Sicht wird deutlich, dass insbesondere im Bereich der Siedlungsentwicklung entsprechende Aussagen überdacht werden sollten.
Zu den Gründen des Zuwachses kommt empirica ag (siehe auch VU Alfred-Delp-Kaserne, Text 1.3.2) in einer Analyse aus wirtschafts- und sozialgeografischer Sicht zu folgendem Ergebnis:

„Nach Einschätzung der im Rahmen der vorliegenden Untersuchung befragten Wirtschaftsexperten steht das Beschäftigungswachstum in hohem Maße in Verbindung mit dem Wachstum der Airbus Helicopters (ehemals Eurocopter). Airbus Helicopters entstand 1992 aus der Helikopter-Sparte der Deutschen Daimler. Bei militärischen Hubschraubern hat sie aktuell etwa 25% Marktanteil. Airbus Helicopters hat mit mehr als 7.000 Mitarbeitern ihr Headquarter in Donauwörth und produziert hier zivile und militärische Hubschrauber. Laut Aussage des Airbus Helicopters-Präsidenten Breitling ist der „Markt für zivile Hubschrauber (…) bemerkenswert robust“, was das stetige Beschäftigungswachstum am Standort Donauwörth erklärt – auch in gesamtwirtschaftlich schwierigen Phasen (wie beispielsweise 2004). Im Zuge des Airbus Helicopters-Wachstums sind auch Zulieferer des weltweiten Marktführers für zivile Hubschrauber, die in unmittelbarer Nähe zum Airbus Helicopters-Werk in Donauwörth ansässig sind, gewachsen.
Der Blick auf die Wirtschaftsstruktur der Stadt Donauwörth zeigt die große Bedeutung und die hohe Stabilität des produzierenden Gewerbes, in dem rund 43 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten tätig sind. Ausgelöst durch das Wachstum bei Airbus Helicopters und seinen direkten Zulieferern haben sich durch die wirtschaftlichen Verflechtungen positive Effekte auch für andere Branchen in Donauwörth ergeben. Dies betrifft z.B. unternehmensnahe Dienstleister (z.B. Unternehmensberater, Rechtsanwälte etc.), deren Beschäftigungsanteil in der Stadt bei rund 23 % liegt. Im Vergleich mit dem Landkreis Donau-Ries ist Donauwörth in geringerem Maße durch das produzierende Gewerbe und stärker durch Dienstleister geprägt. Dies ist auch Ausdruck der Kreisstadt-Funktion von Donauwörth“. (Zitat: empirica ag, Bericht, 2014, Seite 4)

. . .

„Es ist klar, dass die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Donauwörth in hohem Maße davon bestimmt wird, wie sich Airbus Helicopters entwickelt. Wächst der Unternehmensverbund im Rahmen des EADS Konzerns, dann entwickeln sich auch die Wirtschaftsstandorte Donauwörth und Landkreis Donau-Ries positiv. Es deutet alles darauf hin, dass Airbus Helicopters am Standort Donauwörth auch in den nächsten Jahren weiter wachsen wird (allerdings nur, wenn entsprechende Rahmenbedingungen, wie z.B. ausreichende Wohnstätten geschaffen werden. Deutlichstes Indiz dafür ist die Verlagerung der Airbus Helicopters-Entwicklungsabteilung von Ottobrunn nach Donauwörth. 2013 sind rund 800 zusätzliche, hochqualifizierte Arbeitsplätze nach Donauwörth verlegt worden, in 2014 folgen noch etwa 50 Arbeitsplätze. Ausgehend von den in 2012 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (rund 15.200 Personen) würde dies ein Beschäftigungswachstum von 5 % bedeuten.“(Zitat: empirica ag, Bericht, 2014, Seite 6)

Die Stadt Donauwörth ist mit der Bitte an den Regionalen Planungsverband Augsburg herangetreten, der Stadt Donauwörth sowie denjenigen Städten und Gemeinden, welche in den nächsten Jahren im Sinne der Daseinsvorsorge - aufgrund der Entwick-

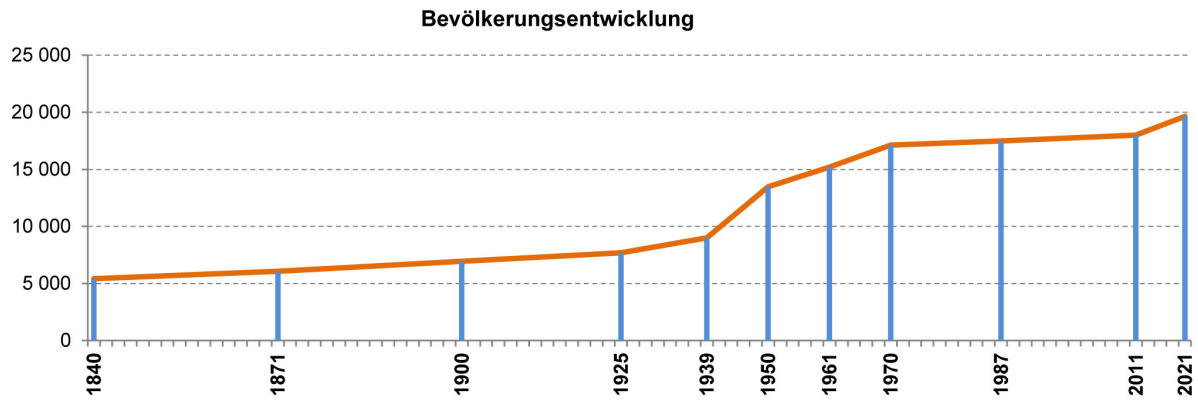
1 lung des Airbus Helicopter-Standorts Donauwörth - wichtige Aufgaben zur Bereitstellung arbeitsplatznaher Wohnstätten leisten müssen, im Regionalplan einen entsprechenden Auftrag zuzuordnen. In einer ersten Zwischennachricht vom 15.05.2015 seitens des Regionalen Planungsverbandes Augsburg wird festgestellt, dass im Regionalplan der Region Augsburg (RP 9) es in der Begründung zu Ziel B II 1.3 heißt: "Im Bereich der Luft- und Raumfahrttechnik sind vor allem in Augsburg und Donauwörth größere Betriebe ansässig. Sie sind bedeutende regionale Wirtschaftsfaktoren und haben sich in der Vergangenheit als "Motoren" der wirtschaftlichen Entwicklung im Hochtechnologiebereich gezeigt. Von dort gehen auch Impulse für die Entwicklung der mittelständischen Wirtschaft aus." Im Regionalplan wurde somit die besondere wirtschaftliche Bedeutung des Standorts Donauwörth in Bereich der Luft- und Raumfahrttechnik bereits aufgegriffen. Dass sich die Entwicklung dieses Sektors in Donauwörth in den vergangenen Jahren den eingereichten Unterlagen zufolge dynamischer dargestellt hat, als erwartet wurde, ist aus regionalplanerischer Sicht durchaus positiv zu werten. 2018 wurde Donauwörth von einem Mittelzentrum zu einem Oberzentrum hochgestuft.

1.2.3 Bevölkerungsentwicklung

Hinsichtlich Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik zur Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 2019 bis 2033 wird die Große Kreisstadt Donauwörth einen Bevölkerungsrückgang von etwa 2,5% bis 7,5% verzeichnen, wohingegen der Landkreis Donau-Ries insgesamt mit einer Bevölkerungszunahme von 2,5 % bis 7,5% zu rechnen hat . Die Zahlen der Beschäftigungsentwicklung in der Kreisstadt Donauwörth haben sich prägnant erhöht. In den vergangenen Jahren gab es eine erhebliche Zunahme an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (mit Einpendlern) Donauwörth (Zunahme von 2004 auf 2021 um rund 58 % auf rund 17.000), ein Niveau, das einer Vollbeschäftigung nahe kommt. Demgegenüber deutlich zurück blieb die Zahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnstandort (Arbeitsplatz und Wohnort) Donauwörth (unter 20%). Auch der Landkreis Donau-Ries verzeichnete in den vergangenen Jahren einen deutlichen Zuwachs an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigen am Arbeitsort. Sowohl die Große Kreisstadt Donauwörth als auch der Landkreis Donau-Ries verzeichnen in den vergangenen Jahren stetig steigende Zahlen von Einpendlern, welche zu hohen Pendlerüberschüssen geführt haben. Allein in Donauwörth gab es 2019 rund 19:000 Einpendler bei 19.590 Einwohnern. 2013 waren es rund 12.300 Einpendler bei 18.550 Einwohnern und im Jahr 2004 rund 8.600 Einpendler bei 18.296 Einwohnern. (Daten aus: empirica ag, Berichte 2014 und 2020 und Bayerisches Landesamt für Statistik, Statistik Kommunal 2022)

1.2.4 Gesamtentwicklung

Bezogen auf die Gesamtentwicklung befindet sich Donauwörth zwischen zwei Trends. Im Süden und Osten schließen sich die Bereiche des starken Wachstums um den Großraum München-Augsburg-Ingolstadt. Mit der ICE-Anbindung und dem deutschen Hauptquartier von Airbus Helicopters ist die Stadt Donauwörth mit dem Ballungsraum Augsburg/München strukturell eng verbunden und eine Zunahme der Siedlungsflächen- und des Verkehrsaufkommens wird erwartet.



Bevölkerungsentwicklung im Bereich der Großen Kreisstadt Donauwörth von 1840 bis 2021 (Abb.: Statistik Kommunal 2022)

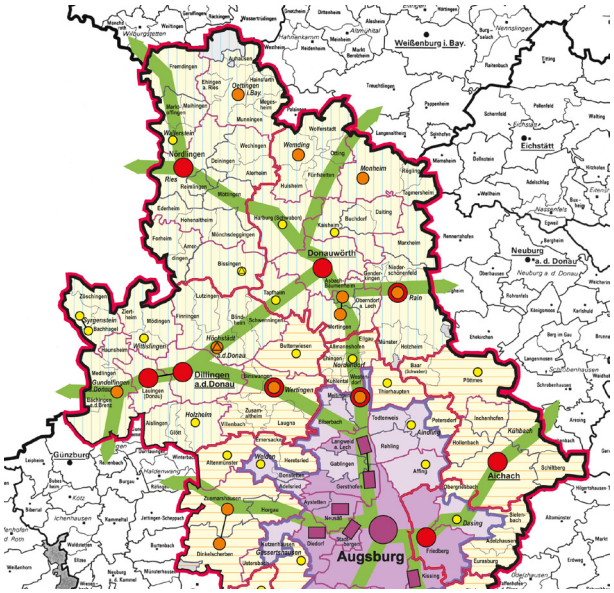


Abb. Entwicklungsachsen im Bereich Donauwörth, Ausschnitt Regionalplan der Region Augsburg (9) - Raumstrukturen (Abb.: Regionaler Planungsverband Augsburg, 2007)

Quellen Kapitel 1.2

Dokumentation Vorbereitende Untersuchung „Militärische Konversion Alfred-Delp-Kaserne in der Großen Kreisstadt Donauwörth", Stadt Donauwörth, Juni 2015
mit Unterstützung durch
- *D I S DÜRSCH INSTITUT FÜR STADTENTWICKLUNG*

unter Verwendung von Beiträgen aus Fachuntersuchungen
- *Städtebau: plan&werk Büro für Städtebau und Architektur, Bamberg*
- *Sozialräumliche und immobilienwirtschaftliche Analyse: empirica AG, Bonn, Berlin*
- *empirica ag, Büro Bonn, Bedarfsermittlung für das Neubauvorhaben „Alfred-Delp-Quartier", 1. BA in Donauwörth, September 2020*

Bayerisches Landesamt für Statistik:
- *Statistik Kommunal 2022, Große Kreisstadt Donauwörth*
- *Statistik Kommunal 2022, Landkreis Donau-Ries*
- *Demografie-Spiegel für Bayern, Große Kreisstadt Donauwörth Berechnungen bis 2039*

1.3 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN FNP

1 Der aktuell wirksame FNP stammt vom September 2001, parallel zur Bearbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen „südlich der Innenstadt'" wurde die 2. Änderung bearbeitet und am 30. Dezember 2022 wirksam.

Die Flächen der Bahnanlagen, des Bahnhofs und weiterführenden Bahnstrecken sind entsprechend der aktuellen Nutzung violett dargestellt. An diesem Bereich nördlich angrenzend befinden sich Bahnflächen, die künftig eine Umnutzung erfahren können und als gewerbliche Bauflächen (mit Altlastenverdacht) dargestellt sind. Diese liegen zwischen den Gleisanlagen und der Dillinger Straße im Nordwesten des Untersuchungsgebietes. Am südlichen Rand der Bahnanlagen, gegenüber dem Stationsgebäude an der Industriestraße ist die geplante, verlängerte Bahnsteigunterführung zu einem Südausgang dargestellt.

Im Südwesten des Untersuchungsgebietes sind die Flächen der Eisenbahner-Wohnsiedlung an der Industriestraße sowie die Wohnbebauung westlich der Artur-Proeller-Straße als Mischgebiete dargestellt. Dazwischen liegt die gewerblich genutzte Fläche eines Verpackungsunternehmens als räumliche Barriere mit grauer Signatur.

Südlich der Industriestraße sind heute landwirtschaftlich oder als Kleingärten genutzte Flächen als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Diese sollen mittel- und langfristig für die anliegenden Industrieunternehmen als Reserveflächen aktiviert werden.

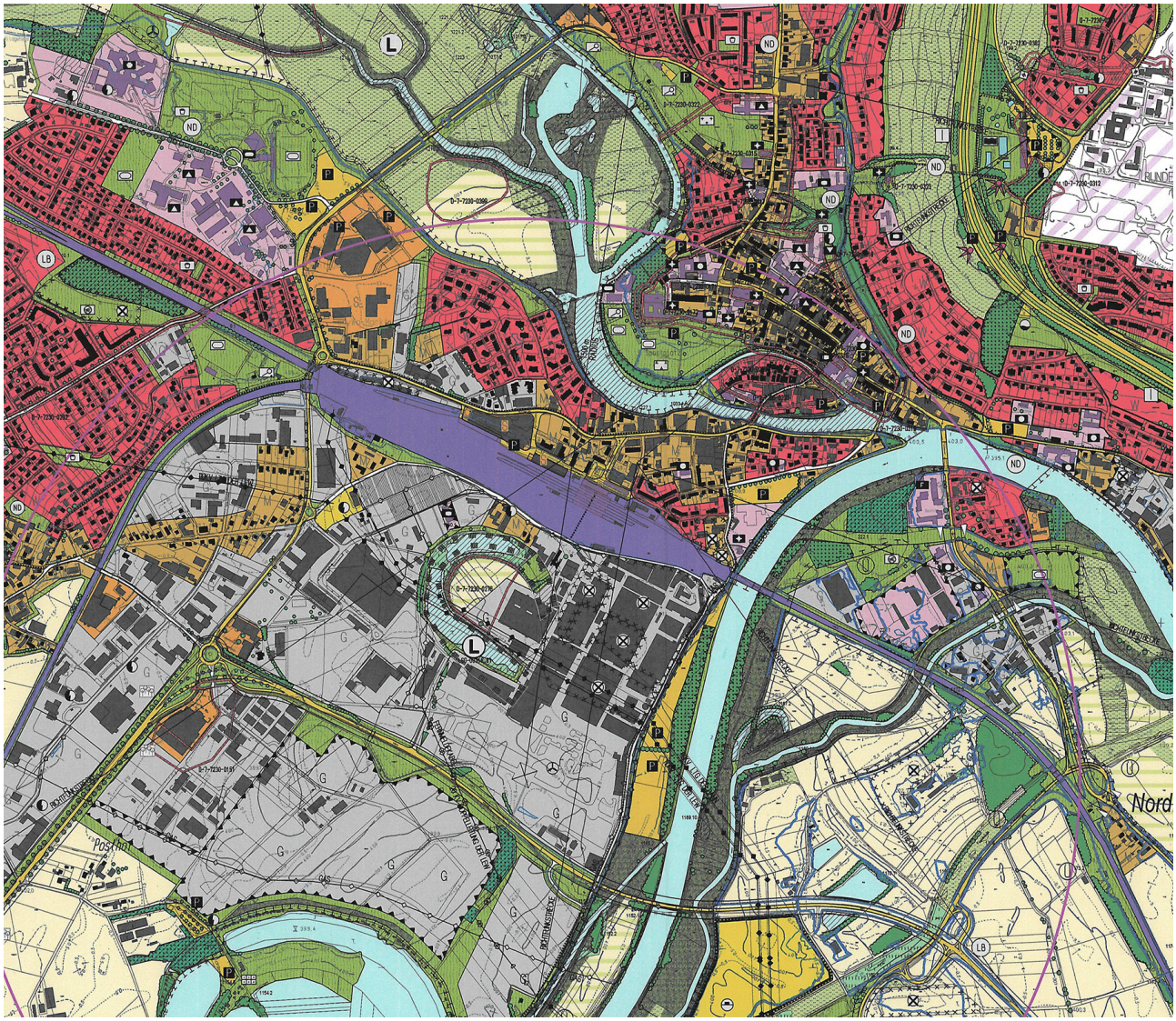
Die Handwerks- und Gewerbebetriebe an der südlichen Straßenseite der Industriestraße sind als Mischgebiet dargestellt. Der südlich anschließende Bereich eines Donau-Altwassers, das inselartig auf dem Betriebsgelände von Airbus Helicopters liegt, ist als Landschaftsschutzgebiet, stehendes Gewässer und Fläche für die Landwirtschaft eingezeichnet.

Der Bereich des Festplatzes am nördlichen Donauufer östlich des Bahnhofs ist mit zwei unterschiedlichen Nutzungen dargestellt: der nördliche Bereich entsprechend seiner aktuellen Nutzung als öffentliche Parkplatzfläche, der südliche Teil ist als Fläche für Gemeinbedarf. Das mittlerweile abgerissene Gebäude der Schwabenhalle hat das Zeichen für ein sozialen Zwecken dienendes Gebäude, das mittlerweile aufgelassene Gotteshaus der neuapostolischen Kirche ist noch mit dem Zeichen für ein Kirchengebäude versehen. Mittlerweile wird das Gebäude von der Stadt Donauwörth als Verwaltungsgebäude genutzt.

Der östlich der Donau liegende Teil des Untersuchungsgebietes ist entsprechend der gegenwärtigen Ausprägung in Abschnitte mit Flächen für Gemeinbedarf (Zollamt, Malteser und im nördlichen Anschluss städtischer Bauhof) und gewerbliche Bauflächen (aktiver Gewerbebetrieb) dargestellt. Der Leerstand eines ehemaligen Bauunternehmens, dessen Flächen und Gebäude derzeit als Lagerflächen zwischengenutzt werden, ist mit der Signatur Fläche für Gemeinbedarf versehen und mit der Umgrenzung Fläche für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes eingefasst.

Die übrigen Bereiche am Zusamweg sind als Grünflächen und Flächen für die Landwirtschaft dargestellt. Entsprechende Zeichen kennzeichnen öffentliche Verwaltung (Zollamt, Malteser), einen Bolzplatz sowie Bereiche die als Überschwemmungsgebiet festgesetzt sind. Außerdem Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft. Innerhalb dieser Umgrenzung sollen

vorzugsweise Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angelegt werden.



Ausschnitt südliches Stadtgebiet im Flächennutzungsplan von 2001, 2. Änderung vom 30.12.2022

1.4 VU STÄDTEBAULICHER DENKMALSCHUTZ 2012 ZUSAMMENFASSUNG

1 Die Stadt Donauwörth setzt bereits seit Mitte der 1980er Jahre erfolgreich und kontinuierlich Ziele und Maßnahmen der städtebaulichen Sanierung um. Aufgrund teilweise veränderter gesellschaftlicher und städtebaulicher Rahmenbedingungen erschien es um 2010 notwendig, die bisherigen Sanierungsziele zu überprüfen, zu ergänzen bzw. in Teilbereichen fortzuschreiben oder auch zurückzunehmen.

1991 wurde das Sanierungsgebiet „Insel Ried“ förmlich festgesetzt; im Jahr 2000 wurde das Sanierungsgebiet auf den gesamten Altstadtbereich ausgedehnt und 2002 um zwei Teilbereiche im Norden der Altstadt (Berger Vorstadt und Mühlweg) ergänzt.
Ebenfalls 2002 wurde das „Bahnhofsviertel“ als Sanierungsgebiet festgesetzt, 2005 das „Spindeltal“.

Im Bereich der Bahnhofstraße und auf den Brachflächen der DB sowie am nördlichen und südöstlichen Eingang zur Altstadt bestanden weiterhin städtebauliche Missstände und dementsprechender Handlungsbedarf.
Für weitere Bereiche, überwiegend entlang und im Bezug zur Donau konnte zwischenzeitlich zusätzlicher Handlungsbedarf festgestellt werden.
Daher wurde mit der Untersuchung wurde 2012 eine Zwischenbilanz gezogen, die bestehenden Sanierungskonzepte und -gebiete in einen räumlichen Zusammenhang gebracht und zugleich die Rechtsgrundlage für den zukünftigen Einsatz von Städtebauförderungsmitteln im Rahmen des Programms „städtebaulicher Denkmalschutz“geschaffen.

Auszugsweise werden im folgenden Maßnahmen der Untersuchungen von 2012 wiedergegeben, die sich räumlich oder inhaltlich mit den Vorbereitenden Untersuchungen „südlich der Innenstadt“ überschneiden.

Öffentliche Räume

- Aufwertung und Begrünung des Straßenraums Dillinger Straße

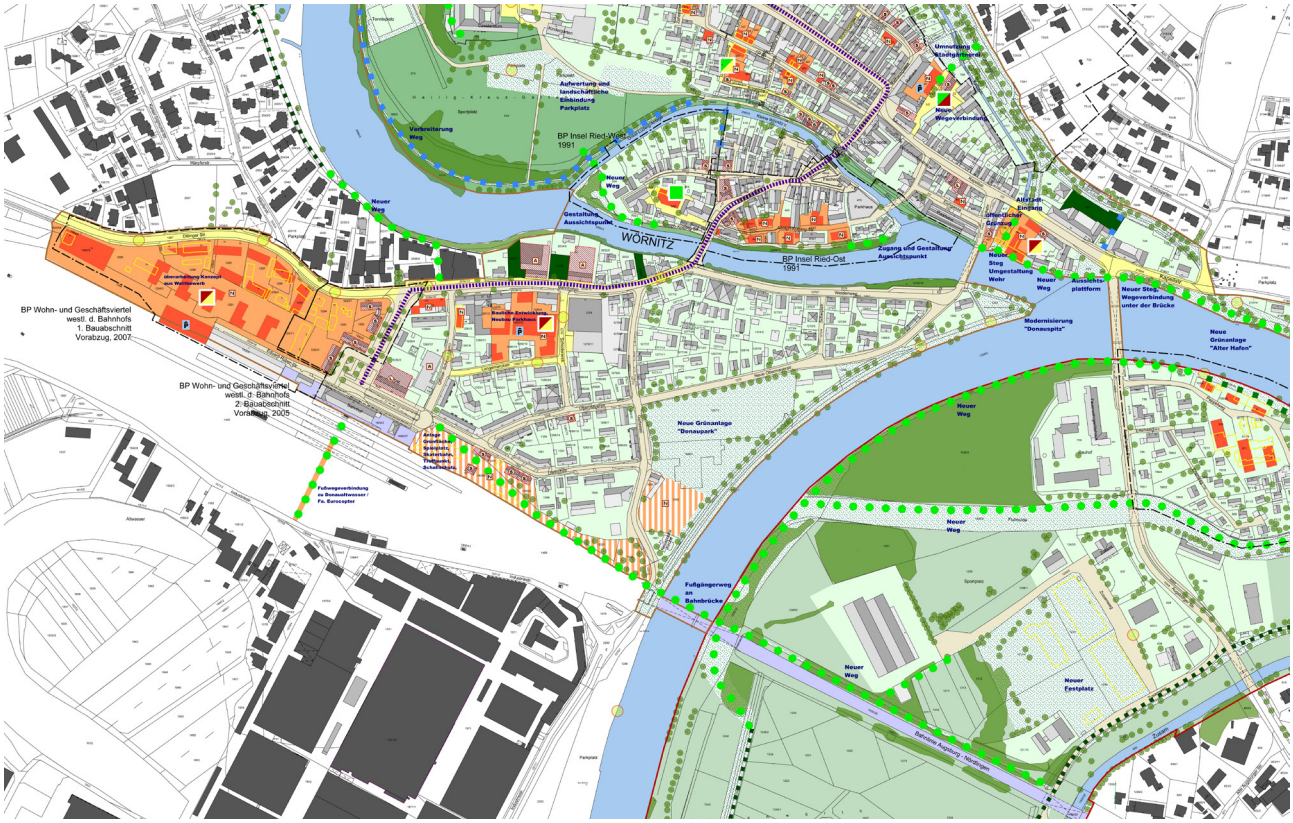
Grün- und Freiflächen

- Umfeldgestaltung des Bereichs an der Bahnlinie zwischen Bahnhof und Gartenstraße inklusive einer Wegeverbindung (Skateranlage, Spielplatz, Treffpunkt, Schallschutz)
- Herstellung des „Donauparks“ auf dem Areal der ehemaligen „Schwabenhalle“
- Aufwertung des Donauufers zwischen neuem Donaupark und Donauspitz, Ergänzung der Begrünung
- Einrichtung eines neuen, begrünten Festplatzes am Zusamweg (südlicher Donaubogen)
- Begrünung von Raumkanten im Gewerbegebiet am Zusamweg (südlicher Donaubogen
- Ergänzung der Begrünung am gegenüberliegenden Ufer im Bereich der Parkplätze Eurocopter (südlicher Donaubogen)
- Errichtung eines neuen Großparkplatzes im Bereich Festplatz (im südlichen Donaubogen) zur Entlastung des Großparkplatzes im Bereich der ehemaligen Schwabenhalle
- Herstellung von Busparkplätzen und attraktiven Wohnmobilstellplätzen im Rahmen des „Donauparks“ auf dem Areal der ehemaligen „Schwabenhalle“

Wegenetz

- Wegeverbindung über die Bahngleise vom Bahnhof zur Industriestraße (Eurocopter-Werke) durch Verlängerung der Bahnsteigunterführung oder Fußgängerbrücke
- Herstellung eines Fußgängerstegs über

die Donau entlang der bestehenden Eisenbahnbrücke
- Schluss eines Rundwegs um das Gebiet zwischen Donau und Zusam (südlicher Donaubogen) durch Ergänzung
- Aufwertung vorhandener Wege im südlichen Donaubogen
- Herstellung eines einfachen Fußwegs in der Flutmulde (südlicher Donaubogen)
- Neue Wegeverbindung zwischen Zusamweg und Eisenbahnbrücke (südlicher Donaubogen)
- Ausbau des Netzes für den Langsamverkehr
- Stärkung des Bahnhofs als Startpunkt für touristische Aktivität durch Aufstellen von Hinweisschildern/Infotafeln und Auslage von Info-Material sowie Einrichtung einer öffentlichen Toilette
- Anlage einer attraktiven Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof an die Donau auf den freien Flächen entlang der Bahnlinie inklusive Anknüpfung über die Donau hinweg an den Landschaftsteil im südlichen Donaubogen



Ausschnitt Rahmenplan Ziele und Maßnahmen der VU Städtebaulicher Denkmalschutz von 2012

1.5 BETRACHTUNGSRAUM - STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG UND LAGE IM STÄDTISCHEN ZUSAMMENHANG

1

Das Untersuchungsgebiet umfasst zu großen Teilen den Bahnhofsbereich, der um 1870 vom Standort im Stadtgraben an der Promenade an den heutigen Standort, damals weit vor die Stadt, verlegt wurde. Das Gebiet zwischen dem südlichen Rand der Altstadt an der Insel Ried und dem Stationsgebäude des Bahnhofs wurde zum Ende des 19. Jahrhunderts und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts bebaut. Der Bereich südlich der Bahnlinie blieb bis zur Mitte des 20.Jahrhunderts weitgehend unbesiedelt. Am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes verläuft die frühere Verbindungsstraße in die ehemals eigenständige Gemeinde Riedlingen, die heute als Wohnstraße „Altes Sträßle“ keine Hauptverbindungsfunktion mehr hat.

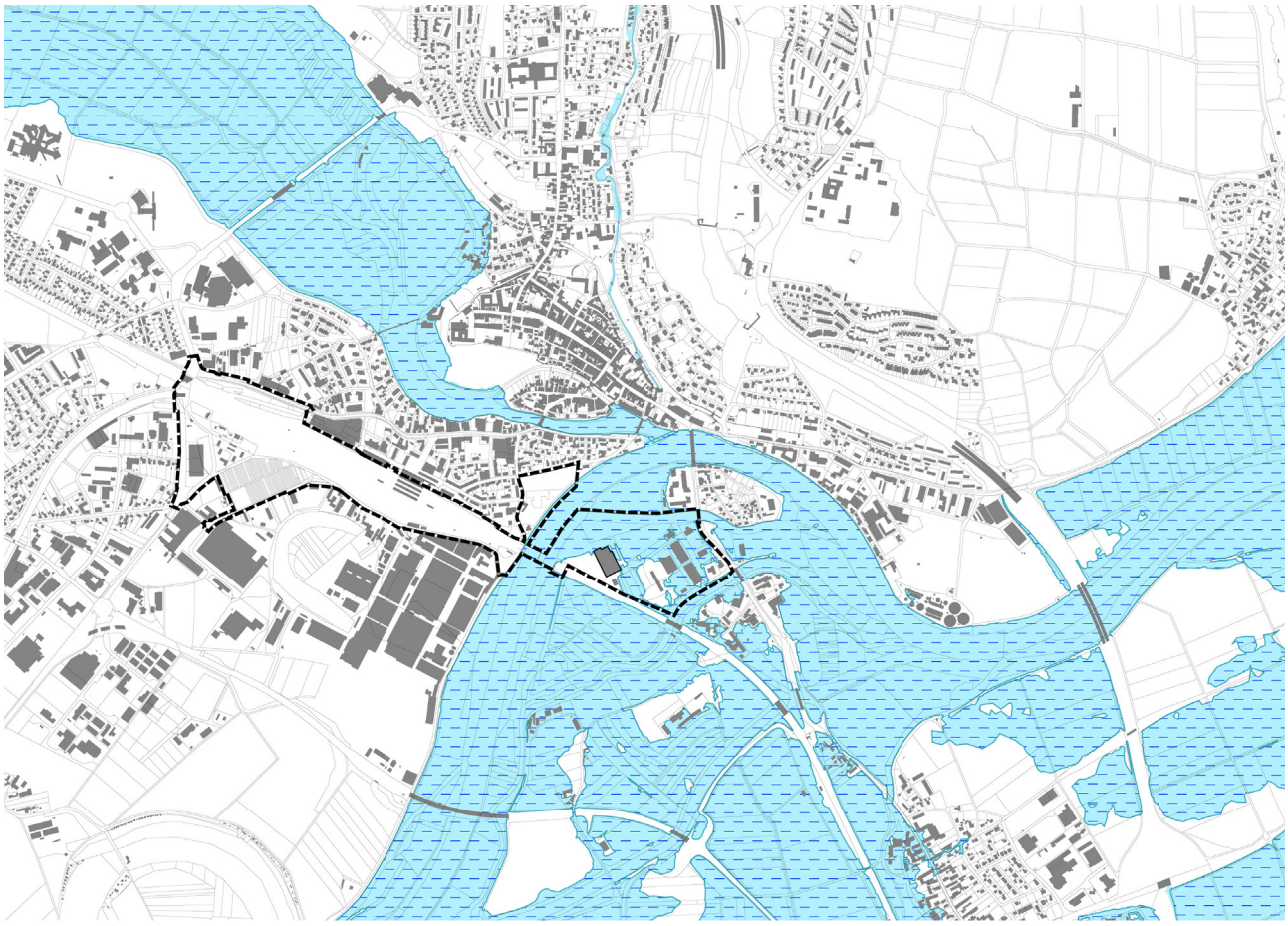
Da der Bereich des heutigen Untersuchungsgebietes früher weitgehend Überschwemmungsgebiete der Donau umfasste, wurde er erst nach dem Bau erster Hochwasserschutzmaßnahmen in der Mitte des 20. Jahrhunderts besiedelt. Doch auch im 20. Jahrhundert, als sich die Stadt immer weiter in die Überschwemmungsgebiete ausgedehnt hatte, gab es immer wieder verheerende Hochwasser. Im Februar 1970 musste während eines der größten Hochwasser in der Region auch die Produktion bei der der Firma WMD – heute Airbus Helicopters - eingestellt werden. Erst 1994 war die Hochwasserfreilegung abgeschlossen und seither blieben die Bereiche im südlichen Stadtgebiet und der Insel Ried von größeren Überschwemmungen verschont.
Gewerbliche Betriebe entstanden in den 1950er Jahren zunächst im äußersten Nordosten des heutigen Firmengeländes von Airbus Helicopters sowie am heutigen Kreisel an der Artur-Proeller-Straße. Die Eisenbahner-Wohnsiedlung an der westlichen Industriestraße wurde zum Anfang der 1950er Jahre errichtet, daneben entstand ein Umspannwerk sowie weitere bahnbetriebliche Einrichtungen. Der östlich anschließende Landschaftsraum wurde wohl schon im 18. Jahrhundert nach Auflösung der Allmende (gemeinsam genutztes Weideland) mit schmalen Gartengrundstücken als sogenannte Krautgärten parzelliert, die auch in der Uraufnahme dargestellt sind. Heute sind nur noch wenige Parzellen als Nutzgärten bewirtschaftet und größtenteils in zusammenhängenden landwirtschaftlich genutzten Feldern aufgegangen.

Ursprung von Airbus Helicopters war die Waggon und Maschinenbau GmbH Donauwörth (WMD), gegründet 1946. Die Siebel-Flugzeugwerke (SIAT) aus Halle/Saale wurden nach dem 2.Weltkrieg zunächst in München neu gegründet, 1956 nach Donauwörth verlegt und von der WMD übernommen. 1972 wurde die WMD/SIAT zum Unternehmensbereich Verkehr der Messerschmitt Bölkow Blohm GmbH (MBB). 1992 fusionierten die Hubschrauber-sparten von MBB, inzwischen Teil der Daimler-Benz Aerospace (DASA), mit der französischen Aérospatiale zum europäischen Konzern Eurocopter. 2014 wurde Eurocopter in Airbus Helicopters umbenannt. Die starke Verdichtung des Industriegebietes erfolgte ab den frühen 1990er Jahren und hält bis heute an. Entlang des Straßennetzes, das der Umgehung und Erschließung der Werksanlagen dient, siedelten in der Folge bis heute neben Erweiterungen von Airbus Helicopters überwiegend Industrie- und Gewerbebetriebe sowie großflächige Einzelhandelsgeschäfte.

Die Flächen am Festplatz nördlich der Bahnlinie waren lange als Überschwemmungsgebiet unbebaut. Von den 1950er bis in die 1980er Jahre stand hier die Schwabenhalle, die überwiegend dem Viehhandel diente.

Der östliche Bereich des Untersuchungsgebietes am Zusamweg wurde in den 1970er bis 90er Jahren mit dem Verwaltungsgebäude und Hallen eines Bauunternehmens, dem Zollamt, dem städtischen Bauhof sowie diversen kleine-

ren Gewerbebetrieben und Lagerhallen bebaut. An den Bereich grenzt eine Flutmulde der Donau, die im trockenen Zustand als Wiese mit begleitenden Gehölzgruppen und teilweise wertvollem Baumbestand ausgeprägt ist. Das nördlich angrenzende Wäldchen ist ein kartiertes Biotop. Daneben gibt es noch ein Feldgehölz als kartiertes Biotop am Zusammentreffen von Zusamweg und dem Bahndamm. Ein Teil der Wiesenflächen am Zusamweg ist als Bolzplatz angelegt. Der überwiegende Teil des Bereichs zwischen Donau und Zusam ist als Überschwemmungsgebiet festgesetzt.



Bereich der Kernstadt mit dem 2022 neu festgesetztem Überschwemmungsgebiet.
Der Gebietsumgriff VU Südlich der Innenstadt ist als Balkenlinie dargestellt.

1.6 BETRACHTUNGSRAUM - ARTEN DER NUTZUNG (SIEHE AUCH LAGEPLAN ART DER NUTZUNG)

1 Das Untersuchungsgebiet liegt südlich der Innenstadt im Schwemmland der Donau, ein Altarm auf dem Gelände von Airbus Helicopters zeugt von einem ehemaligen Verlauf des Flussbettes. Im Kern umfasst das Gebiet die Flächen des Bahnhofs und der zugehörigen Gleisanlagen.

Die Dillinger Straße bildet am nordwestlichen Rand die Grenze des Untersuchungsgebietes, wobei zwischen der Straße und den Gleisanlagen zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen ein bahnbegleitendes Grundstück mit ca. 0,85ha freigemacht wurde. Im nördlichen Anschluss der Dillinger Straße liegt ein Gewerbegebiet mit überwiegend großflächigem Einzelhandel.
Im Westen wird das Gebiet durch die Innenstadtumfahrung der Westspange und in Weiterführung nach Süden die Artur-Proeller-Straße begrenzt. Der Bereich im westlichen Anschluss der Straße ist durch eine Mischung aus Gewerbe und Wohnen gekennzeichnet, im weiteren westlichen Anschluss folgt der Stadtteil Riedlingen, überwiegend ein Wohngebiet mit freistehenden Einfamilienhäusern.

Am südwestlichen Rand des Untersuchungsgebiets befindet sich die Halle mit umgebenden Freiflächen eines Verpackungsunternehmens sowie einige Brachen mit Zwischennutzungen, wie Gebrauchtwarenhandel bzw. Autoreparatur.
Außerdem sind im südwestlichen Teil des Bahnhofsgeländes technische Anlagen des Bahnbetriebs untergebracht: ein Stellwerk sowie einem Umspannwerk.
Unmittelbar südlich schließt die Eisenbahner-Wohnsiedlung der 1950er Jahre mit dreigeschossigen Mehrfamilienwohnhäusern an. Davon südlich, jenseits der Industriestraße liegen landwirtschaftlich genutzte Flächen auf den sehr schmalen Parzellen historischer Selbstversorgergärten, sogenannter „Krautgärten“. Vereinzelte Parzellen sind auch heute noch als Kleingarten genutzt.

Der restliche, südliche Rand des Untersuchungsgebietes wird durch den weiteren Verlauf der Industriestraße markiert, jenseits davon liegen gewerbliche Nutzungen sowie die weitläufigen Industrieanlagen von Airbus Helicopters.

Im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes befindet sich auf Innenstadtseite nördlich der Bahnlinie ein Großparkplatz. Er liegt auf dem Grundstück der ehemaligen Schwabenhalle am Donauufer, das heute als Festplatz bezeichnet und als solcher temporär genutzt wird. Dort wurde bis in die 2. Hälfte des 20.Jahrhunderts Viehhandel betrieben. Gegenwärtig bietet der Großparkplatz eine innenstadtnahe Parkmöglichkeit für Beschäftigte, Kunden und Besucher der historischen Altstadt und wird auch von einpendelnden Mitarbeitern von Airbus Helicopters genutzt. Einige Male im Jahr wird das Gelände für Volksfeste genutzt.
Am südlichen Rand des Festplatzes steht das ehemalige Kirchengebäude der Neuapostolischen Kirche, das sich nach längerem Leerstand mittlerweile im Besitz der Stadt Donauwörth befindet, die dort aktuell das Sozialamt untergebracht hat.

Der östlich der Donau liegenden Teil des Untersuchungsgebietes ist das Gewerbegebiet am Zusamweg. Die Nutzung der Flächen ist in erster Linie durch die leerstehenden Gebäude und zwischengenutzten Flächen eines ehemaligen Bauunternehmens sowie diverse weitere Gewerbebetriebe geprägt. Der Bereich, der überwiegend als Überschwemmungsgebiet festgesetzt ist, umfasst außerdem landwirtschaftlich genutzte Flächen und Gehölze. Die aktuelle, letzte Festsetzung als Überschwemmungsgebiet erfolgte mit Verordnung vom 19.01.2022.
Auch zahlreiche Mitarbeiterparkplätze von Airbus Helicopters liegen innerhalb der Hochwassergefahrenfläche HQ-häufig zwischen der Industriestraße und dem westlichen Donauufer und sind bei Über-

schwemmungen regelmäßig nicht nutzbar.

Die Insel Ried ist als Auftakt zum historischen Zentrum von der Bahnlinie ca. 400m entfernt. Trotz der räumlichen Nähe sind die Verbindungen vom Stadtzentrum zum Bereich südlich der Bahngleise aufgrund mehrerer Barrieren mangelhaft, obwohl sich hier ein wichtiger Werkszugang von Airbus Helicopters sowie einige Gewerbebetriebe befinden.
Die nächste Verbindung von dort zur Innenstadt bzw. der Bahnhofsnordseite und dem Stationsgebäude führt im Westen über die Unterführung der Westspange. Sie erfordert einen Umweg ca. 1,5 km bei einer Luftlinien-Entfernung von ca.150m.

Eine weitere Verbindung im Osten erfolgt über die Unterführung an der Gartenstraße und ist sowohl für den Begegnungsverkehr im MIV als auch für Fußgänger sehr beengt. Auch hier beträgt der Umweg mehr als 1,0 km bei 150 m Luftlinien-Entfernung.

Der östliche Teil des Untersuchungsgebietes am Zusamweg ist durch den Lauf der Donau von der Innenstadt abgeschnitten und nur über die Donaubrücke an der Augsburger Straße erreichbar. Die im Untersuchungsgebiet liegende Donaubrücke ist nur für den Bahnverkehr nutzbar.

Im Fazit der Betrachtung der städtebaulichen Strukturen des Bereichs südlich der Innenstadt ist es eine zentrales Ziel der vorbereitenden Untersuchungen die Missstände durch räumliche Barrieren aufzuzeigen und Ziele und Maßnahmen zur Verbindung der unterschiedlichen Teilbereiche zu entwickeln.



1





Charakteristische Bereiche mit unteschiedlichen Nutzungsarten im Untersuchungsgebiet: Breite Bahnanlagen, Gewerbe an der Industriestraße sowie Kulturlandschaft, Landwirtschaft und untergenutztes Gewerbe am Zusamweg.

1.7 QUALITÄTEN UND POTENTIALE

1

1.7.1 Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen

Das Untersuchungsgebiet liegt zentral im südlichen Stadtgebiet, ist jedoch durch die Barriere der Bahngleise in der Vergangenheit nicht in die innerstädtische Entwicklung einbezogen worden. Durch die separierte Lage hat sich der Bereich in erster Linie als innenstadtnahes Industriegebiet entwickelt. In der Abgrenzung zwischen den industriell genutzten Flächen zu anderen Nutzungsfunktionen gibt es großflächige untergenutzte Bereiche, die als Flächen mit Entwicklungspotential betrachtet werden können. Diese Flächen haben sehr unterschiedliche Voraussetzungen und bieten Raum für vielfältige städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten:

Eine derzeit von einem Verpackungsunternehmen sowie gewerblichen Zwischennutzungen belegte Fläche am westlichen Rand des Untersuchungsgebiet hat das Potential langfristig als Mischgebiet entwickelt zu werden und das Wohngebiet an der Industriestraße mit den Wohnflächen an der Artur-Proeller-Straße in Richtung Riedlingen durch ergänzende Wohnbebauung zu verbinden.
Brachflächen und landwirtschaftlich genutzte Flächen an der Industriestraße haben das Potential neben Erweiterungsmöglichkeiten für Airbus Helicopters auch dringend benötigte weitere P+R- Parkmöglichkeiten aufzunehmen. Die Schlüsselmaßnahme hierbei ist ein Durchstich der Bahnunterführung, der die wichtigste Grundlage für eine verbesserte Anbindung der südlichen Stadtteile und des Bahnhofs darstellen würde.

Die Eisenbahner-Wohnsiedlung an der Industriestraße bietet innenstadtnahen und preiswerten Wohnraum. Die dreigeschossigen Mehrfamilienhäuser der 1950er Jahre mit ihren hohen Satteldächern können durchaus als ortsbildprägend betrachtet werden. Durch Sanierungsmaßnahmen, Nachverdichtung, Aufwertung des Wohnumfeldes sowie durch eine bessere Anbindung besteht das Potential einer deutlichen Attraktivitätssteigerung.

Die Gewerbebetriebe im Bereich der Industriestraße 10-24 sind überwiegend Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe sowie großflächiger Einzelhandel im Bereich Raumausstattung. Durch eine Anbindung an die Innenstadt die künftige Lage an einem Stadteingangsplatz kann der Standort gestärkt werden und eine deutliche Attraktivitätssteigerung erfahren.

Im Bereich des Großparkplatzes am Festplatz besteht das Potential höherwertigere Nutzungen im Bereich Kultur und Freizeit aber auch für städtisches Wohnen zu verwirklichen. Das Gelände der ehemaligen Neuapostolischen Kirche kann dabei als Potentialfläche einbezogen werden.

7.7.2 Öffentlicher Raum, Freiräume und Landschaftsräume

Der öffentliche Straßenraum hat insbesondere im Bereich der Industriestraße und der Unterführung Gartenstraße Aufwertungspotential. Am südlichen Ausgang der zukünftigen Bahnsteigunterführung kann ein attraktiver Platzraum entstehen, der den Zugang zum südlichen Stadtgebiet eröffnet.
Südlich entlang der Bahnanlagen zwischen der Unterführung Artur-Proeller-Straße und Industriestraße gibt es eine Fläche mit grünem Charakter. Hier befinden sich im direkten Anschluss an die Gleise im Rückraum der Eisenbahner-Wohnsiedlung erhaltenswerte Gehölzgruppen und Kleingärten. Die noch genutzten Kleingärten bieten mit ihrer abwechslungsreicher Bepflanzung neben dem Erholungswert für die Nutzer auch eine Verbesserung des lokalen Kleinklimas sowie Rückzugsorte für Kleintiere und Insekten im städtischen Gefüge.

Südlich der Industriestraße liegen landwirtschaftlich genutzte Flächen als Potentialflächen zu weiteren baulichen Entwicklung.

Etwas südlich des Untersuchungsgebietes liegt das Biotop eines Donaualtwassers innerhalb des Firmengeländes von Airbus Helicopters. Ein weiteres Biotop befindet sich im Untersuchungsgebiet östlich der Donau am Zusamweg. Daneben gibt es in dem Bereich Gehölzgruppen und teilweise wertvollen Baumbestand sowie Wiesen und Felder, die auch als Flutmulden zum Hochwasserschutz genutzt werden. Der östlich der Donau liegende Bereich des Untersuchungsgebietes am Zusamweg ist überwiegend als Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Abgesehen von einer eingeschränkten baulichen Entwicklung besteht hier jedoch das Potential der Neugliederung und Entwicklung als Naherholungsgebiet.

Der Festplatz nördlich der Bahnlinie liegt innenstadtnah in attraktiver Uferlage an der Donau. Zu der angrenzenden Gartenstraße und Neuen Obermayerstraße bilden Baumreihen eine grüne Raumkante. Auch zum Donauufer ist eine Baumreihe in einen durchgrünten Streifen entlang des Hochwasserdamms eingebettet und hat das Potential zu einer attraktiven Uferpromenade aufgewertet zu werden.



1





Aufwertungspotential Eisenbahner-Wohnsiedlung.
Neuordnungspotential am Festplatz.
Arbeitsplatznaher Kindergarten von Airbus-Helicopters .

1

1.7.3 Öffentliche Einrichtungen, Handel, Gewerbe und Industrie

Im direkten südlichen Anschluss an das Untersuchungsgebiet ist das Stadtgebiet Donauwörths durch das weitläufige Firmengelände von Airbus Helicopters geprägt, dem wichtigsten Arbeitgeber der Region mit ca. 7000 Arbeitsplätzen. Südlich der Industriestraße befindet sich auch der werkseigene Kindergarten in einem attraktiven Neubau mit Spiel- und Freiflächen.
Daneben befinden sich an der Industriestraße einige Handwerks- und Gewerbebetriebe sowie ein Groß- und Einzelhandel für Bodenbeläge. Aufgrund der Barriere der Bahntrasse sowie der baulichen und funktionalen Mängel der Industriestraße sind die Betriebe schlecht an das Stadtgebiet angebunden. Das Potential einer besseren Anbindung besteht über einen Durchstich der Bahnsteigunterführung für Fußgänger sowie einen Ausbau der Industriestraße.

Am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes liegt zwischen der Industriestraße und der Artur-Proeller-Straße die Produktions- und Lagerhalle eines Verpackungsherstellers. Westlich davon schließt sich eine Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Einzelhandelsflächen an. Dieser Bereich hat das Potential einer Neuordnung mit Stärkung von Handel und Dienstleistung an der Bahntrasse und Wohnen im südlichen Teilbereich.

Am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes zwischen Bahntrasse und Dillinger Straße befindet sich eine Brachfläche, die während der Bearbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen freigemacht wurde und damit eine Potentialfläche für die weitere städtebauliche Entwicklung bietet. Hier bietet sich aufgrund der Emissionen der Bahnanlagen sowie der benachbarten Strukturen eine weitere Entwicklung von Bahn- oder Gewerbe- und Einzelhandelsflächen an. Für Wohnungsbau ist das Grundstück aufgrund der Emissionen des Bahnbetriebs und der Dillinger Straße nicht geeignet.

Die Fläche des Großparkplatzes Schwabenhalle hat das Potential einer höherwertigeren Nutzung in innenstadtnaher Lage am Ufer der Donau. Hier ist potentiell der geeignete Standort für eine Mehrzweckhalle als neuer, zentral gelegener Ort für Kultur und Freizeit.
Als Ausgleich können innenstadtnahe Parkplätze für Kunden und Besucher des Stadtzentrums südlich der Bahnlinie errichtet werden, wenn ein Durchstich der bestehenden Bahnsteigunterführung die nötige Anbindung schafft bzw. im Gewerbegebiet Zusamweg, wenn eine Fußgängeranbindung parallel zur Eisenbahnbrücke über die Donau errichtet werden kann.

1.7.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

Von über 7000 Mitarbeitern bei Airbus Helicopters am Standort Donauwörth wohnen rund 6000 außerhalb des Stadtgebietes. Davon pendeln rund 1200 mit der Bahn zur Arbeit, der Rest kommt überwiegend mit dem eigenen Pkw. Hinzu kommen dienstliche Reisen, externe Besucher und Lieferanten.
Die verkehrliche Anbindung des Werks, auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist entsprechend wichtig. Dazu gehört auch die Betrachtung des ruhenden Verkehrs, die im Zusammenhang mit der Parkplatzsituation der gesamten südlichen Kernstadt gesehen werden muss.
Zur Vertiefung der Thematik wurden zwei Gutachten erstellt:

- Verkehrliches Entwicklungskonzept Gewerbegebiet Süd; Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Bernard-Gruppe, 2012

- Parkraumgesamtkonzept Donauwörth, Gevas Humberg & Partner Ingenieurgesellschaft, 2019

Die wichtigsten Erkenntnisse zu Qualitäten und Potentialen aus den Gutachten, die das Untersuchungsgebiet und das nähere Umfeld betreffen sind im folgenden schlagwortartig zusammengefasst:

Verkehrliches Entwicklungskonzept Gewerbegebiet Süd - Potentiale:

- Für Radfahrer ist das Gebiet im städtischen Haupt- und Ergänzungsnetz gut erschlossen.
- Potential zur Entlastung des Verkehrsaufkommens und Parkplatzbedarfs sowie zur Stärkung umweltfreundlicher Mobilität durch einen südlichen Durchstich zum Bahnhof. Das Angebot zur schnellen Erreichbarkeit der Bahn auf kurzen Wegen richtet sich neben Einpendlern auch an auspendelnde Nutzer der P+R Anlagen, die derzeit regelmäßig überlastet sind. Hier können nach Bau des Durchstichs auch Flächen bzw. ein Parkhaus südlich der Bahnlinie angeboten werden.
- Neben dem Bahnanschluss wäre auch der zentrale Busbahnhof am Bahnhofsvorplatz nach einem Durchstich der Bahnsteigunterführung zum südlichen Stadtbereich und das Werksgelände besser angebunden.
- Das neu errichtete „Systemhaus“ im Werksgelände von Airbus Helicopters generiert täglich ca. 3.800 Fahrten (Kfz/24h); diese erfolgen überwiegend über das Werkstor 3 in der Industriestraße. Daneben ist durch die Zunahme von Arbeitsplätzen im Hauptgebäude sowie weitere Aufsiedlungen seit 2005 ein zusätzliches Verkehrsaufkommen



1



Donau-Uferpromenade am Festplatz.
Flutmulde am Zusamweg.

1

entstanden.
Potential der Entlastung Industriestraße wäre durch folgende Maßnahmen vorhanden:

- Bauliche Maßnahmen an den Knoten im südlichen Anschluss an die Bundesstraße B16 mit Anlage von Parkmöglichkeiten im Süden und Südwesten des Betriebsgeländes.
- Durchbindung der Dr.-Ludwig-Bölkow-Straße mit Zufahrt Parkplatz „Systemhaus“ südlich der Industriestraße.
- Zentralisierung des Parkens in einem Parkhaus an der Südspange mit direkter und höhenfreier Anbindung an die Bundesstraße 16. Dadurch ergibt sich ein Flächengewinn für künftige Werkserweiterungen durch Aufgabe heutiger Parkplätze.

Parkraumkonzept - Potentiale:

- Durchstich Bahnsteigunterführung zur Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- dadurch auch weitere, dringend benötigte P+R Parkplätze/Parkhaus auf Bahnhofssüdseite erreichbar
- Errichtung Parkhaus für Mitarbeiter Airbus Helicopters auf Bahnhofssüdseite mit verbesserter Anbindung an die Bundesstraße 16
- Erweiterung Stadtbusverbindungen, Ergänzung P+R am Stadtrand mit Stadtbusanbindung
- Einführung dynamisches Parkleitsystem
- Parkraumbewirtschaftung mit Anpassung der Tarife
- Ausbau Knoten Bundesstraße zum Werksgelände von Airbus Helicopters zur Entlastung Parkplatz Festplatz
- Einführung Parkgebühren am Parkplatz Festplatz – Problem Parken Mitarbeiter Airbus Helicopters alleine dadurch nicht lösbar
- Verlegung Parkplatz am Festplatz auf östliche Donauseite mit Fußgängerbrücke an der Bahnbrücke
- Errichtung Zentrales Parkhaus für Mitarbeiter Airbus Helicopters im Süden an der Bundesstraße

Beide Gutachten betonen die Wichtigkeit eines Durchstichs der Bahnsteigunterführung. Damit verbunden ist auch das Potential südlich der Bahngleise weitere Parkmöglichkeiten zu schaffen. Die Angebote richten sich dabei sowohl an Einpendler als auch an Auspendler bzw. an Nutzer der Innenstadt sowie Beschäftigte der Industriebetriebe im Süden.
Vor dem Hintergrund steigender Energiekosten und der Herausforderungen zur Bewältigung der Klimakrise ist die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen aktueller denn je: Sie dienen einer Stärkung des ÖPNV sowie des emissionsfreien Langsamverkehrs und helfen Fahrten mit dem Kfz zu reduzieren bzw. zu vermeiden.
Städtebaulich dienen sie einer stärkeren Verbindung der Innenstadt mit dem südlichen Stadtgebiet, wobei einem neuen Stadteingang am Zugang eines Durchstichs der Bahnsteigunterführung eine entscheidende Rolle zukommt.
Die Zahlen im Kapitel 2.4 basieren auf einer Erhebung von Airbus Helicopters aus dem Jahr 2020.
Mittlerweile hat sich die Situation noch verschärft, da sich die Mitarbeiterzahl auf fast 9.000 erhöht hat.

Abstimmung Deutsche Bahn – Potentiale

Die Umsetzung des Durchstichs der Bahnsteigunterführung muss mit den Interessen der Deutschen Bahn abgestimmt werden, da sie im Bereich der Bahnanlagen liegt und am geplanten Austritt im Süden an der Industriestraße derzeit eine Wartungshalle mit Zufahrtsgleisen steht.
Zur Abstimmung fand im Rahmen der VU südlich der Innenstadt im November 2021 eine Videokonferenz mit Vertretern der Deutschen Bahn, der Stadt Donauwörth und plan&werk statt.

1

Grundsätzlich erscheint ein Durchstich der Bahnsteigunterführung allen Beteiligten als sinnvollste Lösung, um eine Verbindung zur Industriestraße ins südliche Stadtgebiet zu schaffen. Ein Fußgängersteg über die Gleise, ein separater Tunnel oder ein Verschwenk des Tunnels werden als nicht zielführend erachtet.

Grundsätzlich ist die Deutsche Bahn bereit, gemeinsam mit der Stadt Donauwörth eine Lösung zu finden, den Durchstich der Bahnsteigunterführung sowie die Gestaltung eines Platzes als südlicher Innenstadteingang zu ermöglichen. Die Gespräche und Abstimmungen werden fortgesetzt.

Eine Fußwegeverbindung entlang der Bahnbrücke über die Donau zum Gewerbegebiet Zusamweg ist nach vorläufiger Aussage der Deutschen Bahn möglich, jedoch wohl nur vorübergehend bzw. provisorisch in Leichtbauweise, da eine Brückenerneuerung ca. 2045 vorgesehen ist. Bei der Nutzung einer ehemals vorhandenen vierten Spur für eine Brückenprovisorium sind rechtliche Fragen hinsichtlich Unterhalt und Standfestigkeit der noch vorhandenen Pfeiler zu klären.





Wichtigster Knotenpunkt der öffentlichen Mobilität ist der Bahnhof mit nördlich angrenzendem Busbahnhof. Bei einem Durchstich der Bahnsteigunterführung besteht das Potential das südliche Stadtgebiet anzubinden.

1.8 NUTZUNGSKONFLIKTE UND MÄNGEL

1

1.8.1 Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen

Die Bebauung des Gebiets südlich der Bahnlinie ist überwiegend unstrukturiert und in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts schnell gewachsen.
Das Betriebsgelände von Airbus Helicopters wurde in den letzten Jahrzehnten stark vergrößert bzw. nachverdichtet, wobei es sich überwiegend um reine Zweckbauten, Hallen und groß dimensionierte Verwaltungsgebäude handelt. Insgesamt bildet das Areal in der Außenwahrnehmung eine sehr große, unzugängliche, abgeschottete und abweisende Anlage, die das südliche Stadtgebiet dominiert. Das Biotop eines Donau-Altwassers im Firmengelände wirkt aus der Luft wie ein Fremdkörper und ist vom öffentlichen Raum kaum wahrnehmbar.
Auch die übrigen Gewerbebetriebe an der Industriestraße wurden sukzessive ergänzt und wirken überwiegend eingestreut ohne städtebauliches Konzept. Grundsätzlich ist jedoch die Art der Nutzung und bauliche Dichte entlang der Industriestraße weitgehend einheitlich.

Nicht nur die Bahnlinie ist eine deutliche Zäsur in der Abgrenzung zur Innenstadt, auch untereinander sind die Teilgebiete des Untersuchungsraum durch unterschiedliche Nutzung, Barrieren oder störende Elemente voneinander getrennt.
Zwischen der Eisenbahner-Wohnsiedlung an der Industriestraße und der sich westlich in Richtung Riedlingen fortsetzenden Wohnbebauung liegt ein Umspannwerk, Brachflächen mit gewerblichen Zwischennutzungen sowie eine Industriehalle an der Artur-Proeller-Straße. Die Wohnbebauung ist dort im weiteren Übergang zum Stadtteil Riedlingen mit Gewerbeflächen und Einzelhandelsflächen durchsetzt.

Der östliche Bereich des Untersuchungsgebietes am Zusamweg ist vollständig ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet der Donau und Zusam. Ohne Bauleitplanung ist dort in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein Gewerbegebiet „entstanden“. Die Gebäude und Hallen eines ehemaligen Bauunternehmens stehen leer oder sind in Zwischennutzung und haben hohen Sanierungsbedarf. Das Gewerbegebiet steht im Konflikt mit den angrenzenden naturnahen Grünräumen. Um die dort vorhandene Flutmulde III gibt es zahlreichen Gehölzgruppen und teilweise wertvollen Baumbestand.

Die Gebäude im gesamten Untersuchungsgebiet sind im Bereich der Gewerbe- und Industriegebiete überwiegend Zweckbauten der jüngeren Vergangenheit. Zum großen Teil sind sie mit einem geringen baulichen Standard errichtet worden und können bei Nutzungsverlust zurückgebaut und ersetzt werden.
Denkmalgeschützte Gebäude gibt es nicht im Untersuchungsgebiet. Ortsbildprägende Gebäude befinden sich fast ausschließlich auf der nördlichen Bahnhofsseite im direkten Anschluss an den Gebietsumgriff mit dem Stationsgebäude, einigen Bahnnebengebäuden und Wohnhäusern an der Dietrichstraße. Südlich der Bahnlinie können die dreigeschossigen Mehrfamilienhäuser der Eisenbahner-Wohnsiedlung der 1950er Jahre mit ihren hohen Satteldächern als ortsbildprägend betrachtet werden, es besteht jedoch Sanierungs- und Aufwertungsbedarf.

Ein ehemals von der Neuapostolischen Kirche als Gotteshaus genutztes Gebäude am südlichen Rand des Festplatzes steht längere Zeit leer und ist in den Besitz der Stadt Donauwörth übergegangen. Zuletzt wurde das Gebäude als Corona-Testzentrum genutzt und seit 2023 ist dort das Sozialamt untergebracht.

Eine Weiterentwicklung des Wohnens ist im Untersuchungsgebiet eingeschränkt, da der größte Teil

der Flächen durch Emissionen des Bahnbetriebs, stark befahrener Straßen oder der Industrieanlagen beeinträchtigt ist. Allerdings ist eine Entwicklung und Nachverdichtung der Eisenbahner-Wohnsiedlung als Maßnahme der Innenentwicklung ein wertvoller Baustein zur Stärkung des innerstädtischen Mietwohnens.

1.8.2 Öffentlicher Raum, Freiräume und Landschaftsräume

Der Straßenraum der Industriestraße ist ungestaltet, hat zahlreiche Engstellen, wechselnde Fahrbahnbreiten und bauliche Schäden. Straßenbegleitende Gehwege sind in weiten Abschnitten nicht vorhanden. Eine offizielle Ersterschließung der in den 1950er Jahren angelegten Straße, die teilweise auf eine historische, bereits im Urkataster dargestellte Wegeverbindung zurückgeht, hat nicht stattgefunden.

Direkt an die Industriestraße grenzen Bahnflächen, die teilweise untergenutzt scheinen und sich mit Lagerplätzen für Baumaterialien oder Flächen zum Parken vermischen.
Der Gesamteindruck ist ungeordnet. Eine Wartungshalle mit Zufahrtsgleisen liegt unmittelbar an der Industriestraße und behindert eine Umstrukturierung des südlichen Bahnhofsgeländes.

Der Festplatz nördlich der Bahnlinie ist innenstadtnah und liegt attraktiv am Donauufer. Aufgrund der ausschließlichen Nutzung als Großparkplatz kann der Bereich derzeit aber als untergenutzte Brache betrachtet werden.

Die Freiflächen der Eisenbahner-Wohnsiedlung an der Industriestraße sind mit Teppichstangen, Parkplätzen und Fertiggaragen verstellt. Alltagstaugliche Orte zur Kommunikation, zum Aufenthalt oder zum





Brachen, untergenutzte und ungestaltete Flächen im Bereich der westlichen Industriestraße.

1

Spielen sind für die Bewohnerinnen und Bewohner kaum vorhanden. Die Begrünung ist abgesehen von einigen größeren Solitärbäumen auf Rasenflächen reduziert.

Zwischen der Eisenbahner-Wohnsiedlung und der Artur-Proeller-Straße befinden sich ein Gewerbebetrieb sowie einige Zwischennutzungen von Gebrauchtwagenhandel etc. auf Brachflächen. Die zugehörigen Freiflächen sind ungestaltet, mangelhaft begrünt und überwiegend als geschotterte Parkplatzflächen genutzt.

Zwischen der Eisenbahner-Wohnsiedlung und dem Betriebsgelände von Airbus Helicopters sind die Freiflächen eine ungeordnete Mischung aus lose verstreuten Schrebergartenparzellen ehemals historischer Kleingärten – sogenannte „Krautgärten“, landwirtschaftlich genutzten Feldern, den Freiflächen eines Umspannwerks sowie Brachflächen, die als ungestaltete Schotterflächen zum Parken genutzt werden. Einige Einzelgebäude zum Wohnen, landwirtschaftliche Hallen oder der Kindergarten für Kinder der Airbus Helicopters Mitarbeiter sind ohne städtebaulichen Zusammenhang lose eingestreut.

Im südlichen Anschluss an das Untersuchungsgebiet liegt das Biotop und Landschaftsschutzgebiet eines Donaualtwassers wie ein verkapselter Fremdkörper. Es ist umgeben und teilweise überbaut von versiegelten Parkplatzflächen sowie Gewerbe- und Industriegebäuden. Da es innerhalb des Firmengeländes von Airbus Helicopters liegt, ist es für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und kaum einsehbar.

Die potentielle Entwicklungsflächen im Bereich eines ehemaligen Bauunternehmens am Zusamweg liegen zum großen Teil im 2022 aktuell festgesetzten Überschwemmungsgebiet bzw. innerhalb der Hochwassergefahrenfläche HQ 100, was eine bauliche Neuordnung und Aktivierung des Gebietes deutlich erschwert. Der Bereich des Untersuchungsgebietes östlich der Donau wird bereits bei einem HQhäufig (HQ10)-Ereignis im nördlichen Bereich und bei einem HQ100-Ereignis im gesamten Bereich überflutet.
Das Gebiet westlich der Donau wird aufgrund des bestehenden Hochwasserschutzes auch bei einem HQ100-Ereignis nicht überflutet. Nach Berechnungen der Hochwassergefahrenkarten besteht für das Gebiet zusammen mit dem ganzen südlichen Stadtgebiet - abgesehen von den erhöhten Bahnanlagen - Überflutungsgefahr bei Extremereignissen (HQextrem), da dort auch ein Versagen der Hochwasserschutzanlagen nicht ausgeschlossen werden kann.

Das Untersuchungsgebiet liegt zu großen Teilen im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Nr. 4 der Regionalplans Augburg "Donauauen im Lkr. Dillingen a. d. Donau und Lkr. Donau-Ries", Belangen von Natur und Landschaft kommt besondere Bedeutung zu.

Außerdem stehen östlich der Donau vorhandene Grünräume, Flutmulden, Gehölze, ein Biotop und teilweise wertvoller Baumbestand im Konflikt mit einer baulichen Entwicklung des gesamten Bereichs.

1.8.3 Öffentliche Einrichtungen, Handel, Gewerbe und Industrie

Neben dem Werkstor 3 von Airbus Helicopters befinden sich an der Industriestraße noch einige Gewerbe- und Handwerksbetriebe sowie Dienstleistungsangebote. Durch die Barriere der Bahnlinie und den mangelhaften Zustand der Industriestraße ist der Bereich schlecht an die Innenstadt angebunden.
Am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets sind Wohnflächen mit Gewerbe- und Einzelhandels-

flächen durchmischt. Teilweise bilden die Gewerbebetriebe Barrieren zwischen den Wohnstandorten.

Der Gewerbestandort Zusamweg liegt weitgehend im Überschwemmungsgebiet und teilweise im Konflikt mit dort vorhandenem naturnahen Landschaftsraum, Gehölzgruppen und einem Biotop. Eine Weiterentwicklung als Gewerbestandort ist daher kaum sinnvoll.

1.8.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

Zur Vertiefung der Thematik Verkehr und Parken wurden, wie bereits im Kapitel 2. Qualitäten und Potentiale ausgeführt, zwei Gutachten erstellt:

- Verkehrliches Entwicklungskonzept Gewerbegebiet Süd; Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Bernard-Gruppe, 2012
- Parkraumgesamtkonzept Donauwörth, Gevas Humberg & Partner Ingenieurgesellschaft, 2019

Die wichtigsten Erkenntnisse zu Konfliktpunkten und Mängeln aus den Gutachten, die das Untersuchungsgebiet und das nähere Umfeld betreffen sind im folgenden schlagwortartig zusammengefasst:

Verkehrliches Entwicklungskonzept Gewerbegebiet Süd – Konflikte und Mängel:

- Der Bereich der Industriestraße ist nicht durch Bushaltestellen im ÖPNV mit Einzugsbereich von 200m erschlossen
- Der Zugang von der Industriestraße zum Bahnhof ist nur umwegig über die Unterführung Gartenstraße möglich



1





Nutzung des Festplatzes als Großparkplatz.
Untergenutzte Flächen und Brachen am Zusamweg.
Ungestalter Straßenraum an der Industriestraße.

1

- Im Gesamtbereich des Airbus Helicopters-Geländes finden am Tag (Kfz/24h, Stand 2012) ca. 10.500 Fahrten statt. Eine Verkehrsprognose von 2005 ging für das Jahr 2020 von ca. 7.500 Fahrten aus.
- Das neu errichtete „Systemhaus“ generiert täglich (Kfz/24h) ca. 3.800 Fahrten; diese erfolgen überwiegend über das Werkstor 3 in der Industriestraße. Daneben ist durch die Zunahme von Arbeitsplätzen im Hauptgebäude sowie weitere Aufsiedlungen seit 2005 ein zusätzliches Verkehrsaufkommen entstanden.
- Das erhöhte Verkehrsaufkommen belastet einige Knotenpunkte der umgebenden Erschließungsstraßen, dies hängt insbesondere auch mit der Verteilung der Mitarbeiterparkplätze im und um das Gelände zusammen. Für eine Verbesserung der Gesamterschließung werden fünf Varianten aufgezeigt.
- Für das Untersuchungsgebiet ist insbesondere die Erschließungsfunktion der Industriestraße in Verbindung mit den Parkplätzen am neu errichteten „Systemhaus“ relevant.

Parkraumkonzept – Konflikte und Mängel

- Der Parkplatz Festplatz und weitere zentrumsnahe Parkplätze haben eine sehr hohe Auslastung durch Beschäftigte in der Innenstadt. Hinzu kommen Mitarbeiter von Airbus Helicopters, die täglich auf dem Festplatz parken
- Die Nutzung des Parkplatzes Festplatz durch Mitarbeiter von Airbus Helicopters erfolgt aufgrund der schlechten Anbindungssituation im Süden
- Die Anbindung vom Bahnhof zu Airbus Helicopters ist schlecht
- Der ÖPNV ist nicht ausreichend getaktet
- Die P+R Anlagen am Bahnhof haben eine sehr hohe Auslastung
- Parktarife in Donauwörth zu vergleichbaren Städten sind eher (zu) günstig
- Parksuchverkehr entsteht infolge hoher Auslastungen

Weitere Nutzungskonflikte und Mängel bestehen vor allem im Zusammenhang mit der mangelnden Durchlässigkeit der Bahnlinie. Die Umgehung der Gleisanlagen in westlicher Richtung erfordert ebenso einen großen Umweg über die Westspange wie die östliche Umgehung über die Unterführung Gartenstraße. Hier ist zudem ein Begegnungsverkehr im MIV nicht möglich und der straßenbegleitende Fußweg wäre aufgrund der viel zu niedrigen Durchgangshöhe nach heutigen Maßstäben nicht genehmigungsfähig. Die Verbindung ist für alle Verkehrsteilnehmer unattraktiv und wird somit eher gemieden.

Abstimmung Deutsche Bahn - Konflikte

Bei einer Umsetzung des Verbindung über die Bahngleise nach Süden kann es Konflikte mit den Interessen der Deutschen Bahn geben, wie sie seitens der DB im Abstimmungsprozess im Rahmen der VU vorgetragen wurden:

- Der Bahnhof Donauwörth ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Güterverkehr, dessen Bedeutung kontinuierlich zunimmt. Die Verfügbarkeit von Flächen muss daher genau geprüft werden.
- Beim Bau der kostengünstigeren Variante eines Steges müssten die Stützen zwischen den Gleiskörpern angeordnet werden, was insbesondere hinsichtlich der Gleisabstände und Gründungen sehr problematisch wäre.
- Eine natürliche Belichtung eines relativ langen Tunnelbauwerkes von oben steht im Konflikt mit den darüber liegenden Gleisanlagen, die voraussichtlich kaum entbehrlich sind bzw. schwer verändert werden können.
- Am geplanten Austritt im Süden an der Industriestraße steht eine Wartungshalle mit Zufahrtsgleisen für die Ersatz geschaffen werden muss.

Eine Fußwegeverbindung entlang der Bahnbrücke über die Donau zum Gewerbegebiet Zusamweg ist nach vorläufiger Aussage der Deutschen Bahn wohl nur vorübergehend bzw. provisorisch in Leichtbauweise möglich, da sie mit einer ca. 2045 vorgesehenen Brückenerneuerung in Konflikt stehen kann.

Trotz planerischer Schwierigkeiten und Nutzungskonflikten ist die Deutsche Bahn jedoch grundsätzlich bereit, gemeinsam mit der Stadt Donauwörth konstruktiv Lösungen zu finden – siehe auch 2.4 Qualitäten und Potentiale – Wegeverbindungen, Verkehr und Parken - Abstimmung Deutsche Bahn – Potentiale

Fazit Wegeverbindungen, Verkehr und Parken - Konflikte

Als Fazit zeigt sich, dass die derzeitige Erschließungs- und Parksituation der größte Konfliktpunkt und Missstand im Untersuchungsgebiet südlich der Bahnanlagen ist, was zu gesamtstädtischen negativen Auswirkungen hinsichtlich Parken, Verkehr und Pendlerbewegungen mit dem Kfz führt. Durch eine Umsetzung des Durchstichs der Bahnsteigunterführung sowie einer Fußwegeverbindung an der Bahnbrücke über die Donau lassen sich diverse gesamtstädtische Missstände beheben bzw. deutlich reduzieren.

1







Hohes Verkehrsaufkommen in der Industriestraße führt häufig zu Rückstau in die Arthur-Pröller-Straße.
Zahlreiche Flächen im Umfeld von Airbus-Helicopters werden als Mitarbeiterparkplätze genutzt.
Die Unterführung an der Gartenstraße ist für alle Verkehrsteilnehmer zu schmal.



2

ZIELE UND MASSNAHMEN

ZIELE UND MASSNAHMEN

2.1 ZIELE UND MASSNAHMEN

2 Aus der städtebaulichen Analyse und Bewertung des Bereichs südlich der Innenstadt leiten sich übergeordnete Ziele ab. Diese werden dem Rahmenplan als Leitsätze vorangestellt, um künftig eine qualitativ hochwertige und vernetzte Entwicklung der Gebäude, Straßenräume und Grünflächen in dem Bereich sicherzustellen:

Stärkung und Aufwertung des Zugangs zum südlichen Stadtgebiet

Stärkung des südlichen Stadtgebietes durch Ausbau und Aufwertung der Industriestraße

Städtebauliche Ordnung und Entwicklung entlang der Industriestraße

Verknüpfung des südlichen Stadtgebiets mit der Insel Ried und der Altstadt

Verkehrliche Entlastung der gesamten Innenstadt

Stärkung umweltfreundlicher Mobilität durch Herstellung attraktiver und durchgängiger Wegeverbindungen für den Langsamverkehr

Stärkung umweltfreundlicher Mobilität durch verbesserten Zugang zum öffentlichen Nah- und Fernverkehr

Beseitigung von örtlichen Konfliktpunkten und Barrieren sowie baulichen und gestalterischen Mängeln im öffentlichen Raum

Optimierung des Kfz-Parkens für Einpendler und auspendelnde P+R Nutzer, auch zur Entlastung der Innenstadt

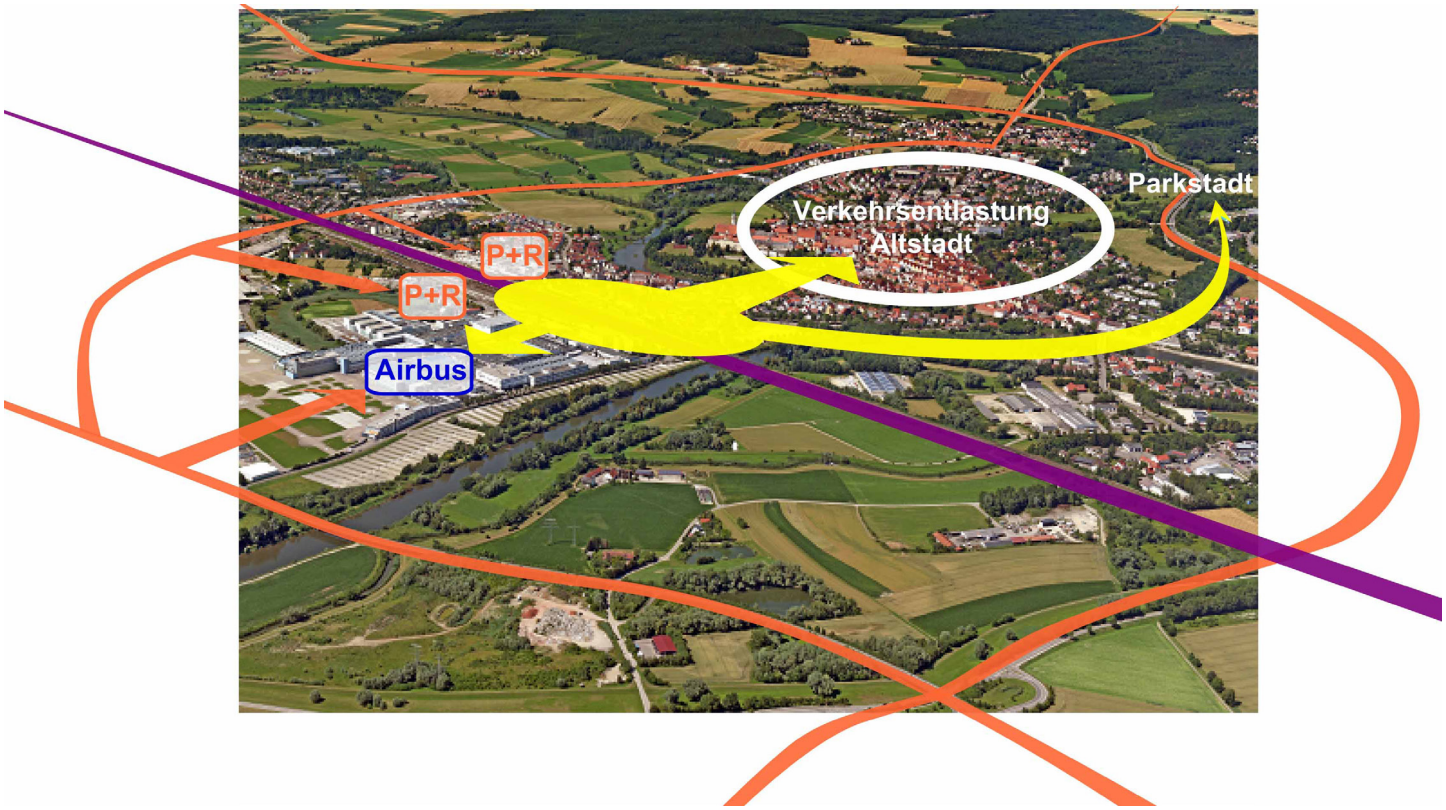
Für die Umsetzung werden die Ziele und Zielgruppen mit folgenden räumlichen Handlungsfeldern verbunden:

Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen

Öffentlicher Raum, Freiräume und Landschaftsräume

Öffentliche Einrichtungen, Handel, Gewerbe und Industrie

Wegeverbindungen, Verkehr und Parken



Konzeptschema Erschließung

ZIELE UND MASSNAHMEN

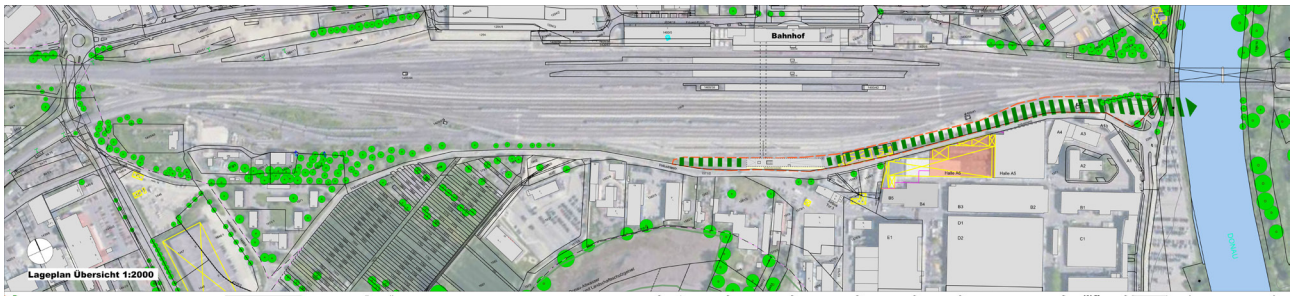
2

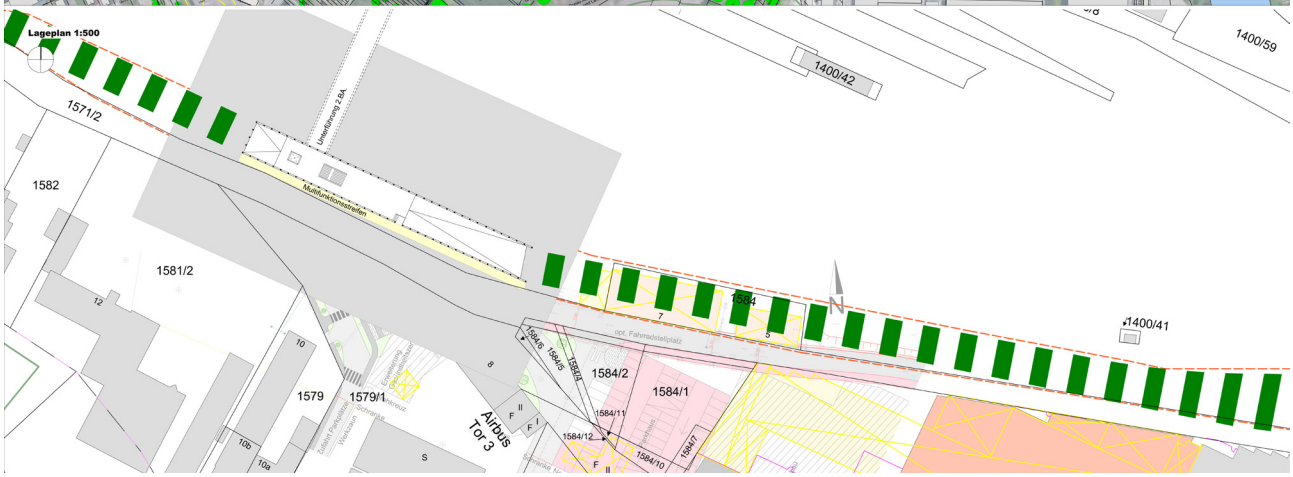
2.1.1 Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen

Ein übergeordnetes Ziel ist die Stärkung der Anbindung des Stadtgebietes südlich der Bahnlinie sowie eine Aufwertung des südlichen Stadtgebietes im Bereich um die Industriestraße.
Hierzu muss die Erreichbarkeit durch eine Überwindung der Barriere der Bahnanlagen verbessert werden. Eine zentrale Maßnahme hierzu ist eine fußläufige und barrierefreie Bahnsteigunterführung mit einem Ausgang nach Süden. Dadurch werden nicht nur kurze Wege in die Innenstadt geschaffen, sondern auch in Gegenrichtung wird für einpendelnde Mitarbeiter von Airbus Helicopters die Nutzung der Bahn durch kurze Wege zum Werksgelände attraktiv. Der Standort südlich der Bahnlinie erhält eine bessere Erreichbarkeit. Durch die höhere Attraktivität wird auch die Entwicklung ergänzender Mischnutzungen gestärkt.
Eine Verlängerung der 2022 neu errichteten, barrierefreien Bahnsteigunterführung zur Schaffung eines Zugangs in das südliche Stadtgebiet führt zu einer räumlichen Lage des Ausgangs etwa gegenüber von Werkstor 3 von Airbus Helicopters. Bei der vertieften Planung sollte dort nicht nur das funktional notwendige Angebot von Ausgangstreppe, barrierefreiem Aufzug und Fahrradabstellanlagen untergebracht werden, sondern ein attraktiver, identitätsstiftender Platzraum als Auftakt des südlichen Stadtgebietes und in umgekehrter Richtung Eingang zum Stadtkern entstehen.
Folge der Stärkung einer von Norden und Süden zugänglichen ÖPNV-Drehscheibe am Bahnhof, mit dem Kernstück der durchgehenden Bahnsteigunterführung, ist die verkehrliche Entlastung des gesamten Innenstadtgebiets von Donauwörth.

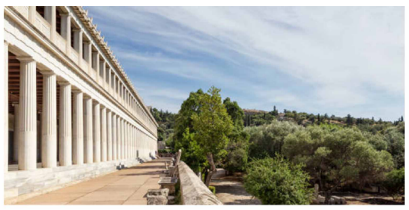
Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde eine Konzeptstudie südlicher Stadteingang entwickelt, die einen Vorschlag zur Anlage und Gestaltung des Bereichs skizziert.

Das Eingangsbauwerk sollte im Sinne eines Empfangsgebäudes eine deutliche bauliche Wirkung haben, um auch den davor entstehenden Platzraum räumlich zu fassen und an dieser Stelle einen charakteristischen Ort zu schaffen. Als funktionale Herleitung wird das Bild der parallel angrenzenden linearen Bahnsteige aufgenommen, dass sich nach Norden im Grundriss des Stationsgebäudes sowie der Steige des Busbahnhofs und des Parkhauses am Bahnhof fortsetzt.
Als typologische Herleitung dienen die, in der historischen Stadtstruktur Donauwörths verankerten gereihten, schmalen und sehr tiefen Parzellenstrukturen entlang der Reichsstraße.
Räumliche Herleitung für das schmale, langgezogenen südliche Empfangsgebäudes sind die Säulenhallen bzw. Kolonnaden der klassischen Architektur, wie sie in der Stoa im antiken Athen oder allgemein im antiken Torbau der sogenannten Propyläen zu Unterstreichung der horizontalen Raumwirkung Verwendung fanden.
Das skizzierte Empfangsgebäude liegt an der Stelle der südlichsten Gleise des heutigen Bahnhofsbereichs und erfordert auch den Rückbau einer dort befindlichen Wartungshalle. In der Fortsetzung nach Westen und zur Donau nach Osten lässt sich eine grüne Wegeverbindung anlegen, die den Standort Industriestraße zusätzlich mit dem Wegenetz und der Freiraumstruktur der Stadt Donauwörth verknüpft.
Da der Bereich des skizzierten Empfangsgebäudes etwas höher als das angrenzende Straßenniveau liegt, kann ein Teil der Bodenfläche in voller Breite als barrierefreie Rampe ausgebildet werden. Nach außen erhöht der Gebäudesockel die Wirkung der Kolonnaden
Vor dem Gebäude kann ein Multifunktionsstreifen Fahrradstellplätze, Bushaltestelle, Taxistand oder sogenannte „Kiss & Ride“ Kurzzeitparkplätze aufnehmen. Außerdem wäre es denkbar in das Sockelgeschoss des Empfangsgebäudes ein Fahrradparkhaus zu integrieren.

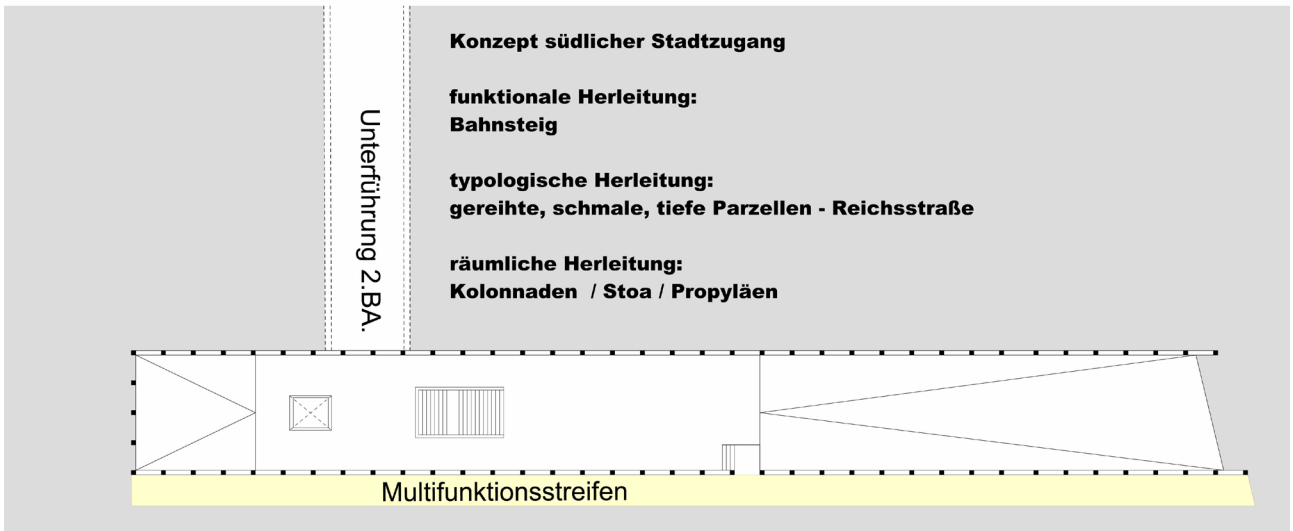












Konzeptstudie südlicher Stadteingang

ZIELE UND MASSNAHMEN

2

Der Bereich zwischen der Bahnlinie und der Dillinger Straße im Nordosten des Untersuchungsgebietes wurde um 2020 freigemacht und stellt eine ca. 350m lange und 20m-30m breite zusammenhängende Fläche von ca. 0,85 ha dar. Aufgrund der Emissionen der anliegenden Bahngleise und der Dillinger Straße sollte hier neben dem Wohnen vorrangig eine Entwicklung als Gewerbefläche erfolgen, wenn der Bereich nicht mehr im Bahnbetrieb benötigt wird. Gewerbe und Handel sind bereits auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorhanden, im unmittelbaren östlichen Anschluss befindet sich das vor wenigen Jahren neu eröffnete „Donaumeile-Shopping-Center". Im Flächennutzungsplan von 2001, 2. Änderung vom 30. Dezember 2022 ist dieser Bereich außerdem als Fläche mit Altlastenverdacht dargestellt.

Die künftige Entwicklung im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes am Festplatz und dem Bereich des Gewerbegebietes am Zusamweg kann stadtstrukturell gemeinsam betrachtet werden, ist jedoch abhängig von einer möglichen Verbindung über die Donau. Je nach deren Qualität und Dauerhaftigkeit sind verschiedene Szenarien einer sich ergänzenden oder separaten Entwicklung der beiden Bereiche möglich:
Grundsätzlich soll deshalb die Möglichkeit einer Verbindung für den Langsamverkehr an die bestehende Bahnbrücke über die Donau „anzudocken" weiterverfolgt werden. Die heute dreigleisige Brückenanlage war in früheren Zeiten viergleisig, die Pfeiler für das vierte Gleis sind noch ungenutzt vorhanden. Laut Aussage der Deutschen Bahn wäre eine Nutzung grundsätzlich möglich, müsste jedoch provisorischen Charakter haben, da die Brückenanlage um 2045 komplett erneuert werden soll. Außerdem gilt es Unterhalts- und Betriebsfragen zu klären.

In Donauwörth besteht Bedarf für eine Mehrzweckhalle, deren Standort in möglichst zentraler Lage städtebaulich sinnvoll und wünschenswert ist. Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, dem Rad oder zu Fuß sollte auf möglichst kurzen Wegen, die Anfahrt mit dem Kfz jedoch möglichst nicht über Innenstadtstraßen oder Wohnstraßen erfolgen. Trotzdem müssen Parkmöglichkeiten an der Halle und in Hallennähe vorhanden sein.

Derzeit wird der Festplatz als Großparkplatz genutzt und ist tagsüber in der Regel gut ausgelastet. Neben Kunden und Besuchern der Innenstadt parken dort Beschäftigte von Handel, öffentlichen Einrichtungen und Gewerbebetrieben in der Altstadt und dem Bahnhofsquartier sowie Mitarbeiter von Airbus Helicopters. Der östliche Teil des Parkplatzes wird außerdem als Wohnmobilstellplatz genutzt. Im Rahmen eines Parkraumkonzeptes (siehe 1.2. Qualitäten und Potentiale sowie 1.3. Nutzungskonflikte und Mängel) wurden unterschiedliche Szenarien einer Verlegung der Parkplätze untersucht, um das attraktive Gelände am Donauufer einer höherwertigeren Nutzung zuzuführen. Diese Verlagerungsszenarien sind auch abhängig von der Möglichkeit einer besseren Erreichbarkeit des südlichen Stadtgebietes über die Verlängerung der bestehenden Bahnsteigunterführung.

Der Festplatz ist ein geeigneter Standort für die Errichtung einer neuen zentrumsnahen Mehrzweckhalle. Bei einem möglichen Rückbau der ehemaligen Neuapostolischen Kirche kann der Hallenneubau im südlichen Platzbereich erfolgen. Ein Teil der notwendigen Parkplätze kann in unmittelbarer Hallennähe erfolgen. Der nördliche Bereich des Festplatzes kann nach einer Verlegung der Parkplätze mit innenstadtnahem Geschosswohnungsbau nachverdichtet werden.
Ein geeigneter Standort für einen Großteil der Stellplätze für Hallenbesucher liegt am östlichen Donau-

ufer, diese müssten über eine Fußgängerverbindung an der Bahnbrücke über die Donau erreichbar sein. Auf derzeit zwischengenutzten oder brachliegenden Gewerbeflächen am Zusamweg kann ein Großparkplatz oder Parkdeck realisiert werden. Vorteilhaft ist hier auch die Erschließung über die Augsburger Straße zur Entlastung des Bahnhofsquartiers und der Altstadt.
Aufgrund unterschiedlicher zeitlicher Nutzungsschwerpunkte kann der Parkplatz tagsüber den derzeitigen Nutzern des Parkplatzes am Festplatz dienen und abends vorwiegend den Besuchern der Mehrzweckhalle. Da das Gebiet am Zusamweg zu großen Teilen als Überschwemmungsgebiet festgesetzt ist, muss im Falle eines historischen Hochwassers temporär auf einen Teil der Parkplätze verzichtet werden. Da ein Parkplatz baulich so ausgeführt werden kann, dass eine Überflutung keine größeren Schäden hinterlässt ist der Standort Zusamweg dafür gut geeignet.
Außerdem wäre der Großparkplatz bzw. andere Flächen im Bereich Zusamweg auch geeignet, temporär für die Abhaltung von Volksfesten genutzt zu werden.
Da die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Ausbildung und Größe von Kfz-Parkplätzen in Zukunft eher rückläufig sein sollte bzw. reduziert wird, ist die möglicherweise bis ca. 2045 begrenzte Nutzbarkeit einer Fußgängerbrücke vertretbar.

Ein weiteres, alternatives Entwicklungsszenario für das Gebiet östlich der Donau am Zusamweg sieht dort den Standort der Mehrzweckhalle und die benötigten Parkplätze vor. Dies setzt neben einer Realisierbarkeit hinsichtlich der Hochwasserproblematik auch den dauerhaften Bestand der Verbindung für den Langsamverkehr über die Donau voraus. In diesem Falle könnte der gesamte Bereich des Festplatzes für die Entwicklung eines durchgrünten, innerstädtischen Wohnquartiers in attraktiver Lage am Donauufer zur Verfügung stehen. Alternativ wäre die Anlage einer großen, innerstädtischen Grünanlage möglich, wie bereits in den Vorbereitenden Untersuchungen „Städtebaulicher Denkmalschutz“ 2012 als Projekt „Donaupark“ im Rahmen der Überlegungen zu einer Landesgartenschau vorgeschlagen.

Sollte die bahnparallele Verbindung über die Donau nicht umgesetzt werden können, ist das Gebiet am Zusamweg für eine städtebauliche Entwicklung im innerstädtischen Kontext nicht gut geeignet. In diesem Falle wären die Neustrukturierung der brachliegenden Gewerbeflächen im Rahmen der überwiegenden Lage im Überschwemmungsgebiet möglich. Dies kann auch eine teilweise Renaturierung und Entwicklung als Freizeit- und Erholungsstandort umfassen.

Die Eisenbahner-Wohnsiedlung in der Industriestraße liegt als „Exklave“ im südlichen Stadtgebiet und wurde aufgrund der Nähe zu den bahnbetrieblichen Einrichtungen im südlichen Bahnhofsbereich, wie dem Stellwerk, ehemals dort vorhandener Lokschuppen mit Drehscheibe und Rangiergleisen in den 1950er Jahren errichtet. Die einfachen, aber soliden, dreigeschossigen Mehrfamilien-Wohngebäude mit hohen Satteldächern sind charakteristisch für die Phase des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg.
Nach Osten führt nur die Industriestraße als öffentlicher Raum, eine Verbindung zur Innenstadt nach Norden fehlt hier. Nach Westen bilden die Gewerbehalle eines Verpackungsunternehmens sowie einige gewerbliche Zwischennutzungen auf Brachflächen für die Siedlung eine räumliche Barriere zur Artur-Proeller-Straße.
Westlich der Artur-Proeller-Straße liegen abermals Wohngebiete in Durchmischung mit Einzelhandel und Gewerbe, die sich zu den reinen Wohngebie-

ten im Stadtteil Riedlingen entlang der historischen Verbindung „Altes Sträßle“ fortsetzen.
Die Eisenbahner-Wohnsiedlung kann sowohl durch Gebäudesanierungen, Nachverdichtung und Aufwertung des Wohnumfeldes eine Stärkung erfahren, als auch durch bessere Anbindung an die Stadt: zum einen über die Industriestraße an einen möglichen Durchstich zum Bahnhof, zum anderen nach Westen durch eine städtebauliche Anbindung an dort bestehende Wohngebiete.
Bei einer Betriebsaufgabe oder Verlegung des Verpackungsunternehmens kann der gesamte Bereich zwischen der Siedlung und der Artur-Proeller-Straße als Mischgebiet neu entwickelt werden. Im südlichen Abschnitt ist eine Stärkung des Wohnens gut möglich, während im Norden eine Wohnnutzung mit passiven Schallschutzmaßnahmen verbunden werden müsste. Dadurch würde der Wohnstandort südliches Stadtgebiet bis in den Stadtteil Riedlingen insgesamt gestärkt.

Abgesehen von der Eisenbahner-Wohnsiedlung gibt es innerhalb des Untersuchungsgebietes keine ortsbildprägenden Gebäude. Im direkten Anschluss befinden sich einige ortsstrukturprägende Gebäude mit Sanierungsbedarf an der Industriestraße sowie im Bahnhofsumfeld. Das ehemalige Gebäude der Neuapostolischen Kirche am Festplatz ist im Eigentum der Stadt und wird während der Bearbeitung der VU in unterschiedlichen Funktionen zwischengenutzt. Es kann bei einer Entwicklung des Festplatzes zurückgebaut werden.

Die Bebauung im Gewerbegebiet am Zusamweg besteht überwiegend aus Gewerbehallen und einem leerstehenden, sanierungsbedürftigen Verwaltungsgebäude. Diese können im Zuge einer Neuordnung ersetzt oder zurückgebaut werden.

2.1.2 Öffentlicher Raum, Freiräume und Landschaftsräume

Die Aufwertung und Ordnung des Straßenraums und der Ausbau der Industriestraße mit Beseitigung von Engstellen und baulichen Missständen sowie der Schaffung von Angeboten für den Langsamverkehr hat hohe Priorität, unabhängig von der Schaffung eines Durchstichs zum Bahnhof. Die Straße wurde in den 1950 Jahren ohne offizielle Ersterschließung angelegt.
Durch die stetige Werkserweiterung sowie den Neubau eines Systemhauses mit der Haupterschließung über das Werkstor 3 hat die Industriestraße in den vergangen Jahren eine deutliche Zunahme an Fahrbewegungen erfahren, die in Stoßzeiten auch zu Rückstau bis zur südlichen Anbindung an die Bundesstraße 16 führen.

Eine Verlängerung der 2022 neu errichteten, barrierefreien Bahnsteigunterführung zur Schaffung eines Zugangs in das südliche Stadtgebiet führt zu einer räumlichen Lage des Ausgangs etwa gegenüber von Werkstor 3 von Airbus Helicopters. An dieser Stelle soll neben einem südlichen Bahnhofempfangsgebäudes ein attraktiver, identitätsstiftender Platzraum als Auftakt des südlichen Stadtgebietes und in umgekehrte Richtung Zugang zur Innenstadt entstehen, wie er im Kapitel 1.1 Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen beschrieben ist.

Der Bereich des Festplatzes hat grundsätzlich das Potential einer höherwertigeren Nutzung als die derzeitige Funktion als Großparkplatz. Der begrünte Uferbereich an der Donau mit seinem wertvollen Baumbestand besitzt schon heute potentiellen Charakter einer attraktiven Uferpromenade und Erholungsfläche. Unabhängig von der Realisierung einer

Mehrzweckhalle an diesem Standort sollte der Bereich städtebaulich entwickelt werden, wobei sein „grüner“ Charakter am Fluss adressbildend wirkt und erhaltenswert ist. Neben einer Entwicklung mit Wohnen ist im südlichen Teil auch die Schaffung einer Grünanlage eine attraktive Zukunftsvision, wie es bei der VU Städtebaulicher Denkmalschutz 2012 bereits mit der Maßnahme „Grünanlage Donaupark“ vorgeschlagen wurde. Dies kann auch eine Fortsetzung und Vervollständigung der weiter nördlich vorhandenen Angebote schaffen.

Die Eisenbahner-Wohnsiedlung an der Industriestraße bietet gut geplanten Wohnraum in innenstadtnaher Lage. Neben Sanierungsbedarf der Gebäude haben dort auch die Freiflächen einen hohen Aufwertungsbedarf. Unter Einbezug der vorhandenen Bäume und Gehölze kann dort mit zeitgemäßer Ausstattung und Freiraumgestaltung ein attraktiver Aufenthalts-, Kommunikations- und Spielort für die Bewohnerinnen und Bewohner geschaffen werden. Auch eine Nachverdichtung als Maßnahme der Innenentwicklung kann den Bereich weiter stärken.

Das Donau-Altwasser auf dem Betriebsgelände von Airbus Helicopters ist eine kartiertes Biotop und Landschaftsschutzgebiet. Das lokal auch als Salzwörth bezeichnete Altwasser bildet eine wichtige naturnahe Fläche im industriell geprägten südlichen Stadtgebiet und befindet sich in einem öffentlich nicht zugänglichen Bereich hinter dem Werkszaun. Ein Erhalt ohne weitere Trockenlegung oder Versiegelung ist eine wichtiger Grundsatz.

Das Gewebegebiet am Zusamweg ist im nördlichen Bereiche durch Wiesen, landwirtschaftlich genutze Flächen, Gehölze und das Biotop eines Auwaldrestes geprägt. Hier verläuft auch die Flutmulde III der Donau, die als Wiese in einer Senke ausgeprägt ist. Hier kann auch eine Fußwegeverbindung als Rundweg durch den innenstadtnahen Landschaftsraum an der Donau integriert werden.





Bereiche mit Aktivierungspotential:
Brache an der Dillinger Straße und untergenutzes Gewerbe am Zusamweg.

2.1.3 Öffentliche Einrichtungen, Handel, Gewerbe und Industrie

Südlich der Bahnlinie liegt das weitläufige Firmengelände von Airbus Helicopters, technische Einrichtungen der Bahn, einige Handwerks- und Gewerbebetriebe sowie ein Groß- und Einzelhandel für Bodenbeläge. Aufgrund der Barriere der Bahntrasse sowie des schlechten Zustands der Industriestraße und der engen Zuwegung über die Gartenstraße sind die Betriebe schlecht an das Innenstadtgebiet und die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur angebunden. Außerdem hat durch bauliche Erweiterungen des Standortes und Erhöhung der Mitarbeiterzahl bei Airbus Helicopters der Verkehr auf der Industriestraße stark zugenommen.
Daher sollte die Anbindung von Industrie, Handel und Gewerbe im südlichen Stadtgebiet durch Ausbau der Industriestraße und der Unterführung Gartenstraße sowie den Durchstich der Bahnsteigunterführung für Fußgänger funktional und gestalterisch entwickelt werden.

Die Entwicklung des Standortes südlich der Innenstadt für Industrie und Gewerbe wird auch durch die künftige Erschließung landwirtschaftlicher Flächen an der westlichen Industriestraße unterstützt. Dies ist bereits im Flächennutzungsplan so vorgesehen.

Am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes befindet sich zwischen der Industriestraße und der Artur-Proeller-Straße die Produktions- und Lagerhalle eines Verpackungsherstellers. Westlich und östlich davon liegt Wohnbebauung. Im Falle einer Betriebsaufgabe oder Verlegung wäre es sinnvoll den Bereich neu zu ordnen und die Wohnbebauung miteinander zu verbinden. Im nördlichen Bereich einer neu geordneten Blockstruktur können in der Nähe zu den Bahnanlagen auch Flächen für Handel und Gewerbe entwickelt werden.
Auch am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes zwischen Bahntrasse und Dillinger Straße kann auf einer aktuell freigemachten Fläche ebenfalls Handel und Gewerbe entwickelt werden, wenn das Gelände nicht mehr als Lagerplatz der Bahn genutzt wird. Aufgrund der Emissionen der Bahnanlagen im Süden sowie der benachbarten Strukturen eignet sich der Bereich für diese Art der Nutzung besser als der Bereich um die Eisenbahnersiedlung.

Die Fläche des Großparkplatzes Festplatz ist potentiell der geeignete Standort für eine Mehrzweckhalle als neuer, zentral gelegener Ort für Kultur und Freizeit in Donauwörth.
Als Ausgleich können innenstadtnahe Parkplätze für Kunden und Besucher des Stadtzentrums südlich der Bahnlinie bzw. mittelfristig auch östlich der Donau verlegt werden, wenn eine Wegverbindung dorthin sicher gestellt werden kann (siehe auch Unterkapitel „Ortsstruktur, Gebäude und Wohnen bzw. „Wegeverbindungen, Verkehr und Parken“).

2.1.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

Fußwegeverbindungen

Der innerstädtische Lückenschluss durch die Verlängerung der Bahnsteigunterführung mit der Anlage eines südlichen Bahnhofszugangs sowie die Errichtung einer bahnbegleitenden Donaubrücke für den Langsamverkehr zum Gewerbegebiet Zusamweg sind stadtstrukturell entscheidende Entwicklungsmöglichkeiten für die Kernstadt von Donauwörth. Die Maßnahmen und ihre möglichen

Folgen werden ausführlich im Absatz Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen behandelt. Die Maßnahmen dienen durch die Verlagerung und Neuorganisation von MIV-Parken sowie der Stärkung alternativer und umweltfreundlicher Mobilität allesamt einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens im gesamten Innenstadtbereich von Donauwörth.

Die derzeit bestehende Verbindung in das südliche Stadtgebiet entlang der Gartenstraße an der Bahnunterführung ein gravierender Missstand für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer. Hier sollte als erste bauliche Maßnahme dringend ein Fußweg mit ausreichender Kopfhöhe und Breite geschaffen werden.
Um die Verbindung für Fußgänger zur Unterführung Gartenstraße sowie zu einer möglichen bahnparallelen Donaubrücke zu stärken, kann die Anlage eines Fußwegs vom Stationsgebäude parallel zu den Gleisen bis zur Unterführung Gartenstraße die Wegeverbindungen in der gesamten Kernstadt besser miteinander verbinden und zu einer übergeordneten Aufwertung und Entwicklung des Fuß- und Fahrradverkehrs wesentlich beitragen.
Nördlich der Bahnlinie zwischen Stationsgebäude und Gartenstraße kann auf den Flächen begleitend zu einer neuen Fußwegeverbindung eine Aufwertung durch Anlage einer Grünfläche mit Spielplatz, Skaterbahn, Treffpunkt etc., auch in Verbindung mit Schallschutzanlagen erfolgen, wie dies bereits in den Vorbereitenden Untersuchungen „Städtebaulicher Denkmalschutz“ 2012 vorgeschlagen wurde.

Bei allen neuen und zu ertüchtigenden Fußwegeverbindungen ist auf eine barrierefreie oder möglichst barrierearme Ausführung zu achten.

Fahrradverkehr

Bei künftig steigender Bedeutung des Radfahrens und der zunehmend besseren Mobilität durch E-Bikes und intermodale Angebote ist generell auch eine Stärkung des Fahrradverkehrs wichtig.
Gemäß Verkehrsgutachten Südliches Gewerbegebiet (Dr.-Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, 2012) ist das Gebiet gut durch das städtische Haupt- und Ergänzungsnetz erschlossen. Entlang der Artur-Proeller-Straße, der Dillinger Straße, der Bahnhofstraße, der Obermayerstraße sowie der Gartenstraße verlaufen innerhalb bzw. am Rand des Untersuchungsgebietes Radwegeverbindungen des Hauptnetzes. Über die Industriestraße verläuft eine Verbindung des Ergänzungsnetzes.
Entlang der Artur-Proeller-Straße sowie Teilabschnitten der Dillinger Straße und Gartenstraße sind separate bauliche Radwege bzw. markierte Radfahrstreifen vorhanden. Entlang der Bahnhofstraße und Obermayerstraße wird der Verkehr auf der Straße geführt, hier sind besondere Angebote aufgrund des Verkehrsaufkommens bzw. der langsamen Fahrgeschwindigkeiten nicht erforderlich.

In der Industriestraße wird der Radverkehr derzeit auf der Straße geführt, besondere Angebote sind nicht erforderlich. Um der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs gerecht zu werden, ist die Planung für den Fahrradverkehr bei einem Ausbau der Industriestraße zu vertiefen und zu integrieren. Neben der räumlichen Enge sprechen aktuelle Planungsgrundsätze (alle Verkehrsteilnehmer teilen sich den Straßenraum und sorgen durch gegenseitige Rücksichtnahme für Verkehrsberuhigung und mehr Sicherheit) gegen die Anlage eines baulich getrennten Radweges. Dies ist jedoch abhängig vom prognostizierten Kfz-Aufkommen. Auch das künftige Verkehrsaufkommen am Werkstor 3 ist abhängig von der Umsetzung künftiger Parkkonzepte bei Airbus Helicopters.

Die aktuelle Neuplanung einer Verlängerung der Dr-Ludwig-Bölkow-Str. führt zu einer teilweisen Um-

widmung der Industriestraße im Bereich der Eisenbahner-Wohnsiedlung als Rad- und Fußweg, der nicht von Kfz und nur im Notfall von Rettungsfahrzeugen befahren werden kann. Neben einer Entlastung der Wohnsiedlung von Immissionen bewirkt dies auch eine Stärkung des Langsamverkehrs in diesem Bereich. Daher dient es insgesamt der Attaktivitässteigerung dieses Bereichs, den Radverkehr südlich der Bahnlinie entlang der Industriestraße weiter zu stärken und hier ggf. eine Stadtroute zu ergänzen, die es möglich macht das Bahnhofsviertel zu umfahren und von den südlichen Stadtgebieten direkt an Donauufer zu gelangen, um von dort die Fahrt ins Stadtzentrum bzw. die nördlichen und östlichen Stadtgebiete fortzusetzen.

Die geplante Verlängerung der Bahnsteigunterführung kann nicht als befahrbarer Radweg ausgebildet werden, hier verläuft auch künftig keine Fahrradroute. Es ist jedoch gut möglich ein Rad zu schieben und damit auch die Aufzüge zu nutzen. Die umweltfreundliche Intermodalität Bahn – Rad wird durch deutlich gestärkt, wenn die Ankunft und Abfahrt künftig von und in unterschiedliche Himmelsrichtungen möglich ist.

Insbesondere im Bereich eines neuen südlichen Innenstadt- und Bahnhofszugangs sowie in der Nähe von Infrastruktureinrichtungen sind ausreichend große, funktional und gestalterisch zeitgemäße Fahrrad-Abstellmöglichkeiten mit Ladestationen für E-Bikes wesentlicher Bestandteil der Entwicklung.

Verkehr – ÖPNV

Ein Knotenpunkt des ÖPNV befindet sich heute an der nördlichen Bahnhofsseite mit dem Zugang zur Bahn über das Stationsgebäude sowie dem zentralen Busbahnhof am Bahnhofsvorplatz. Der südliche Bereich um die Industriestraße ist dagegen nicht erschlossen, die nächsten Haltestellen befinden sich am Kreisel Artur-Proeller-Straße, in ca. 800m Entfernung vom geplanten Bahnhofssüdausgang bzw. Werkstor 3 von Airbus Helicopters, außerhalb des Untersuchungsgebietes.

Auf der nördlichen Bahnseite befinden sich am Bahnhof ein P+R Parkhaus sowie umfangreiche Fahrrad-Abstellmöglichkeiten. Der Bereich um das Stationsgebäude ist der wichtigste Knotenpunkt der Intermodalität in Donauwörth.

Bei einem Durchstich der Bahnsteigunterführung nach Süden wird daher neben der Bahn auch der gesamte ÖPNV-Knoten an das südliche Stadtgebiet angebunden. Sowohl der Zugang vom ÖPNV-Knoten der Innenstadt nach Süden als auch der Zugang von den südlichen Stadtgebieten haben eine sehr hohe qualitative Bedeutung für das gesamte innere und südliche Stadtgebiet. Sie müssen dementsprechend bei allen Aus- und Umbauvorhaben integriert eingeplant werden.

Verkehr – MIV / Parken

Ähnlich wie das Themenfeld Fußwegeverbindungen ist das Parken mit der Umsetzung von einigen Schlüsselmaßnahmen verbunden, die Einfluss auf die gesamte Entwicklung des südlichen Stadtgebietes haben.

Zur Vertiefung der Thematik wurden 2012 und 2019 zwei Gutachten erstellt, deren Analyse und Lösungsansätze in die Kapitel 2.1 Qualitäten und Potentiale sowie 2.2 Konflikte und Mängel integriert sind.

Zusammenfassend sind die Kernthemen, die das Untersuchungsgebiet betreffen und die damit verbundenen Maßnahmen nochmals kurz dargestellt:

Mitarbeiterzufahrt Airbus Helicopters und Parken südlich der Bahnlinie

Bei der Zufahrt zum Werksgelände von Airbus Helicopters und dem Parken um das Werksgelände gibt es verschiedene Missstände und Konflikte:
Hohe Belastung der Industriestraße durch verstärkte Nutzung von Werkstor 3 aufgrund der Zunahme von Arbeitsplätzen bei Airbus Helicopters, insbesondere durch die Neuerrichtung des „Systemhauses“, das von dort erschlossen wird.
Viele dezentrale, teilweise provisorische Parkplätze sind auf unterschiedlichen Flächen um das Werksgelände angelegt. Auch der Innenstadtparkplatz am Festplatz wird von Airbus-Mitarbeitern genutzt. Insbesondere bei Hochwasser verstärkt sich die Problematik, da viele Mitarbeiter-Parkplätze auch im Süden am Donauufer, außerhalb der Hochwasserschutzanlagen liegen.

Folgende Maßnahmen werden unabhängig von anderen Maßnahmen empfohlen:

Bauliche Maßnahmen an den Knoten im südlichen Anschluss an die Bundesstraße B16 mit Anlage von Parkmöglichkeiten im Süden und Südwesten des Betriebsgeländes von Airbus-Helicopters.
Durch einen Ausbau der Verlängerung Dr-Ludwig-Bölkow-Straße zur Industriestraße können die zu Stoßzeiten stark belasteten Kreisel an der Artur-Proeller-Straße entlastet werden. Außerdem wird der MIV von der westlichen Industriestraße, im Bereich der Eisenbahner-Wohnsiedlung auf eine neue Trasse verlegt und der Bereich zum Fuß- und Radweg umgewidmet.
Durch Zentralisierung des Parkens und Zusammenfassung auf Parkpaletten oder Parkhäusern ergibt sich ein Flächengewinn für künftige Werkserweiterungen oder Entsiegelung durch Aufgabe der heute zahlreich vorhandenen, verstreuten und ebenerdigen Parkplätze.

Durchstich Bahnsteigunterführung

Folgende Effekte können mit einem Durchstich der Bahnsteigunterführung nach Süden erreicht werden:

Entlastung des Verkehrsaufkommens und Parkplatzbedarfs, überwiegend im südlichen Stadtgebiet sowie Stärkung umweltfreundlicher Mobilität durch schnelle Erreichbarkeit der Bahn auf kurzen Wegen für Einpendler, überwiegend von Airbus Helicopters. .

Entlastung des Verkehrsaufkommens und Flächenbedarfs für Parkplätze in der Innenstadt sowie Stärkung umweltfreundlicher Mobilität durch schnelle Erreichbarkeit der Bahn auf kurzen Wegen für auspendelnde Nutzer der P+R Anlagen, die derzeit regelmäßig überlastet sind. Nach Bau des Durchstichs können auch ergänzende P+R-Flächen bzw. ein weiteres P+R-Parkhaus südlich der Bahnlinie angeboten werden.

Fußgängerverbindung Donaubrücke

Folgende Effekte können mit einer Fußwegeverbindung entlang der Donaubrücke zum Gewerbegebiet Zusamweg erreicht werden:

Höherwertigere Nutzung des Festplatzes. Verlegung des durch Beschäftigte, Besucher und Kunden der Innenstadt und des Bahnhofsquartiers sowie teilweise Airbus-Mitarbeitern.stark frequentierten Großparkplatzes. Schaffung von Ersatzparkplätzen östlich der Donau im Gewerbegebiet Zusamweg.
Anlage einer Mehrzweckhalle am Festplatz und ggf. Wohnbebauung. Ein großer Teil der notwendigen

sowie entfallenen Stellplätze kann östlich der Donau im Gewebegebiet Zusamweg angelegt werden.
Alternative Erschließung des Gebiets um den Zusamweg von Osten für Fußgänger und Radfahrer mit der Option einer besseren Zugangsmöglichkeit zu Erholungs- und Freizeitflächen am südlichen Donauufer.

In der Summe der Maßnahmen Durchstich Bahnsteigunterführung und Fußgängerverbindung Donaubrücke wird ein wertvoller Beitrag zur Stadtentwicklung geleistet:
Entstehung eines attraktiven Stadteingangs für die Innenstadt sowie als Auftakt der südlichen Stadtgebiete
Entlastung und Reduzierung des gesamten Stadtgebiets von Verkehrsbelastung als Beitrag für mehr Lebensqualität sowie Umwelt- und Klimaschutz
Ergänzung städtischer Funkionen: Mehrzweckhalle, Wohnen, Fuß- und Radwegeverbindungen
Lückenschluss Wegeverbindungen führt zu einer besseren Zugänglichkeit zu Erholungs- und Freizeitflächen.

Alternative Mobilität / Seilbahn zur Parkstadt

Die Konversion der Alfred-Delp-Kaserne zum Alfred-Delp-Quartier mit einem hohen Anteil neuer Wohnnutzung im bevölkerungsreichen Stadtteil Parkstadt bewirkt dort einen zusätzlichen Bevölkerungszuwachs. Der Stadtteil liegt nur wenige hundert Meter von der Kernstadt entfernt, bei einem Höhenunterschied von rund 70 Metern muss jedoch eine erhebliche Steigung überwunden werden. Die bestehenden Verbindungen im Langsamverkehr sind sehr steil, nicht barrierefrei und in schlechtem baulichen Zustand. Hinzu kommt die Überwindung der vierspurig ausgebauten Bundesstraße 2, die eine zusätzliche Barriere für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Innenstadt und der Parkstadt darstellt.
Im Rahmen der Planungen für das neue Alfred-Delp-Quartier wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie auch Möglichkeiten untersucht, wie die räumliche Vernetzung mit der Innenstadt Donauwörths ergänzend zur Erschließung für den MIV neu gedacht werden kann. Neben einem neuen, aufwändigem Brückenbauwerk, werden auch die Systeme Schrägaufzug und Seilbahn im Rahmen der Machbarkeitsstudie als grundsätzlich realisierbar erachtet.
Primäre Ziele einer urbanen Seilbahn sind eine Verringerung des Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet durch innerstädtischen Verkehr und die Überwindung des Höhenunterschiedes. Eine Anbindung des ÖPNV-Knotens im Bereich des Bahnhofs an weitere wichtige innerstädtische Punkte wäre darüber hinaus sinnvoll.
Auch wenn die Realisierung des Projektes während der Bearbeitung der VU 2023 aus finanziellen Gründen als eher utopisch bzw. langfristig betrachtet wird, sollte es trotzdem als sinnvolle Maßnahme der Stärkung alternativer Mobilität betrachtet und entsprechend im Rahmenplan dargestellt werden. Möglicherweise ist das Projekt auch im Rahmen einer Internationalen Bauausstellung IBA der Metropolregion München ab 2022 mit dem Themenschwerpunkt „Räume der Mobilität“ weiter verfolgbar.
Im der Rahmenplanung ist eine mögliche, sinnvolle Platzierung von Haltepunkten einer Seilbahn dargestellt. Startpunkt wäre in Bahnhofsnähe am südlichen Festplatz, eine Weiterführung über die Donau zu einer Zwischenstation am Alten Donauhafen und Fortsetzung der Trasse von dort zur Parkstadt mit Bergstation im Bereich Kalvarienberg / Freibad.

Fazit

Die beschriebenen Maßnahmen hinsichtlich Stadtstruktur und Verkehr (Bahnsteigunterführung, Fußgängerverbindung Donaubrücke, Neuorganisation Parken, Stärkung Fußwegeverbindungen, Stärkung ÖPNV-Drehscheibe, Stärkung Radverkehr, Seilbahn zur Parkstadt) bewirken im einzelnen, aber insbesondere im Zusammenwirken eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens im gesamten Innenstadtgebiet Donauwörths sowie eine nachhaltige Stärkung umwelt- und klimafreundlicher Mobilität.







Der Bereich vor dem Werkstor 3 von Airbus-Helicopters und gegenüberliegende Straßen- und Bahnflächen können zu einem südlichen Stadteingang entwickelt werden. Durch "Andocken" einer Fußwegeverbindung an die bestehende Eisenbahnbrücke kann der Bereich am Zusamweg angebunden und aktiviert werden.

ZIELE UND MASSNAHMEN

2

In die Maßnahmenliste wurden überwiegend Maßnahmen aufgenommen, die nicht nur ein übergeordnetes Ziel erfüllen, sondern in ihren positiven Auswirkungen mehreren Zielen folgen.

Die dafür eingesetzten Haushaltsmittel haben dadurch einen höheren Wirkungsgrad.

Die einzelnen Maßnahmen sind im Plan „Rahmenplan – Ziele und Maßnahmen“, 1:2000 im räumlichen Zusammenhang dargestellt.

++	**dringend/ kurzfristig**
++	**dringend** (0-5 Jahre)
+	**wichtig/mittelfristig** (5-8 Jahre)
o	**wünschenswert/langfristig** (8-15 Jahre)

NR.	MASSNAHME	PRIORITÄT
1.	**Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen**	
1.1	Attraktivitätssteigerung durch Sanierung und Nachverdichtung Eisenbahner-Wohnsiedlung	+
1.2	Städtebauliche Entwicklung Wohnen mit Gewerbe zur Bahn zwischen Arthur-Proeller-Str. und Industriestraße (Anbindung Eisenbahner-Wohnsiedlung – Aufwertung Brachflächen - Rückbau Verpackungsunternehmen)	+
1.3	Durchstich Bahnsteigunterführung als stadtstrukturelle Maßnahme zur Reduktion der MIV-Belastung im gesamten Stadtgebiet – siehe auch 4.1	++
1.4	Errichtung neues Empfangsgebäude als attraktiver Stadteingang am südlichen Zugang der Bahnsteigunterführung mit barrierefreiem Zugang, Aufzug, Fahrrad-Abstellmöglichkeiten, Kurzparkzone und ggf. Bushaltestelle	++
1.5	Bahnparalleler Fußweg Donaubrücke als stadtstrukturelle Maßnahme zur Reduktion der MIV-Belastung im gesamten Stadtgebiet – siehe auch 4.2	++
1.6	Entwicklung bzw. Neuordnung Gewebegebiet Zusamweg	++
1.7	Neuordnung Festplatz mit Mehrzweckhalle und ggf. Wohnen im Norden (Abhängig von Ersatz Großparkplatz) – ggf. Rückbau ehemalige Neuapostolische Kirche.	++

NR.	MASSNAHME	PRIORITÄT

2. Öffentlicher Raum, Freiräume und Landschaftsräume

2.1	Aufwertung und Neugestaltung Bereich Industriestraße	++
2.2	Neuanlage attraktive Platzgestaltung im Umfeld eines Südausgangs des Bahnhofs an der Industriestraße als Auftakt zum südlichen Stadtgebiet - siehe auch 1.4	++
2.3	Stärkung attraktive Freizeit- und Erholungslandschaft mit Uferpromenade an der Donau	+
2.4	Attrakivitätssteigerung und Aufwertung der Freiflächen im Bereich Eisenbahner-Wohnsiedlung	++
2.5	Nördlich Bahnlinie zwischen Stationsgebäude und Gartenstraße begleitend zu neuer Fußwegeverbindung (siehe auch 4.3): Aufwertung durch Anlage Grünfläche, Spielplatz, Skaterbahn, Treffpunkt mit Schallschutz gemäß VU Städtebaulicher Denkmalschutz 2012	+

3. Öffentliche Einrichtungen, Handel, Gewerbe und Industrie

3.1	Erweiterungsflächen an der Industriestraße für Werkserweiterungen Airbus Helicopters bereit halten	+
3.2	Entwicklung Brachflächen zu Gewerbeflächen zwischen Bahn und Dillinger Straße	o
3.3	Neubau Mehrzweckhalle am Festplatz	+

ZIELE UND MASSNAHMEN

2

NR.	MASSNAHME	PRIORITÄT
4.	**Wegeverbindungen, Verkehr und Parken**	
4.1	Durchstich Bahnsteigunterführung als stadtstrukturelle Aufwertungsmaßnahme und Lückenschluss – siehe auch 1.3	++
4.2	Bahnparalleler Fußweg Donaubrücke als stadtstrukturelle Aufwertungsmaß nahme und Lückenschluss – siehe auch 1.4	++
4.3	Lückenschluss Fußwegeverbindung vom Stationsgebäude zur Gartenstraße / Donaubrücke parallel zu den Gleisen gemäß VU Städtebaulicher Denkmalschutz 2012 - siehe auch 2.5	+
4.4	Ergänzung des Parkraumangebotes im Bereich Industriestraße durch zweites P+R-Parkhaus (abhängig von Durchstich Bahnunterführung) zur verkehrlichen Entlastung des Innenstadtgebiets	++
4.5	Ergänzung / Verlegung des Parkraumangebotes vom Festplatz in den Bereich Zusamweg (abhängig von bahnparalleler Fußgängerbrücke)	++
4.6	Verlängerung / Ausbau Dr.-Ludwig-Bölkow-Straße zur Entlastung westliche Industriestraße und Verkehrsanlagen Artur-Proeller-Straße	++
4.7	Urbane Seilbahn zur Parkstadt über die Stationen Bahnhof (südlicher Festplatz) – Alter Donauhafen – Kalvarienberg	o

2

2.3 VORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET

2 Die Vorbereitenden Untersuchungen (VU) werden durchgeführt, um städtebauliche Missstände, z.B. Leerstände, Funktionsverluste oder Nutzungskonflikte zu identifizieren und zu beschreiben. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Ausarbeitung eines Sanierungskonzepts. Dieses begründet die Ausweisung eines Sanierungsgebietes durch Beschluss des Stadtrates.

Bei dem Beschluss über die Sanierungsgebietssatzung ist zugleich durch Beschluss die Frist festzulegen in der die Sanierung durchgeführt werden soll; die Frist soll 15 Jahre nicht überschreiten (s. § 142 Abs. 3 BauGB)

Auf Grundlage der VU wird die Abgrenzung für ein Sanierungsgebiet vorgeschlagen.

Die Abgrenzung des Sanierungsgebietes ist durch die in den Vorbereitenden Untersuchungen beschriebenen Entwicklungen sowie die ortsgeschichtlichen, ortsstrukturellen und funktionalen Zusammenhänge begründet.

Der Bereich Festplatz Schwabenhalle sowie die Eisenbahnbrücke über die Donau stehen in engen Zusammenhang mit den anderen Maßnahmen im Bereich "VU südlich der Innenstadt" und liegen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Sie werden dementsprechend auch textlich mit behandelt.

Beide Bereiche liegen jedoch bereits im Geltungsbereich des Sanierungsgebietes "Innenstadt" vom 22.03.2013. Da Überschneidungen von Sanierungsgebieten nicht möglich sind werden sie im Umgriff des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes "Südlich der Innenstadt" ausgeklammert.

Vorschlag:

Satzung der Stadt Donauwörth über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Südlich der Innenstadt“ vom 19. Februar 2024

Aufgrund des § 142 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB)* in Verbindung mit Art. 23
der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (Gemeindeordnung – GO)** erlässt
die Stadt Donauwörth folgende Satzung:

" Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.

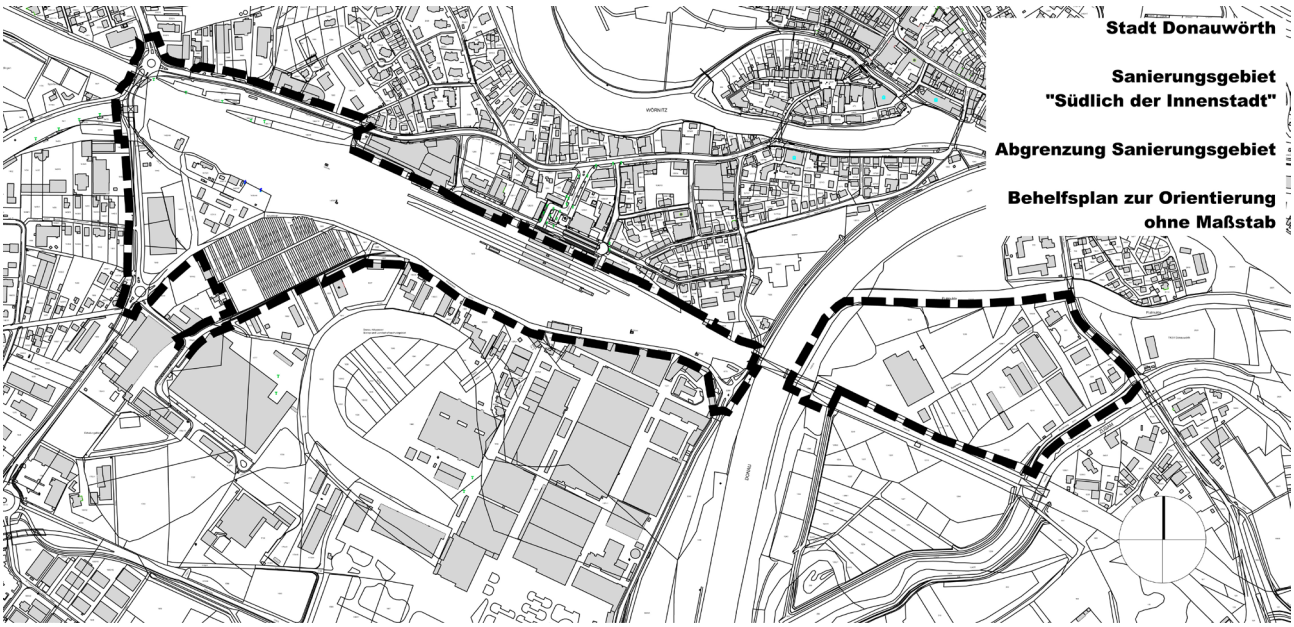
** Gemeindeordnung (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796, BayRS 2020-1-1-I), die zuletzt durch die §§ 2, 3 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 385, 586) geändert worden ist

§ 1 – Festlegung des Sanierungsgebietes

Im Gebiet, welches nachfolgend beschrieben wird, liegen gemäß den durchgeführten Vorbereitenden Untersuchungen städtebauliche, bautechnische, verkehrstechnische, funktionale
und gestalterische Mängel vor.

Das untersuchte Gebiet hat eine Größe von 38,57 Hektar; es wird hiermit förmlich als Sanierungsgebiet mit Kennzeichnung „Südlich der Innenstadt“ festgelegt.

Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im Lageplan „Abgrenzung Sanierungsgebiet Südlich der Innenstadt “, M 1:2000 des Büros plan&werk, Büro für Städtebau und Architektur, Bamberg vom 19. Februar 2024 abgegrenzten Fläche.



Vorschlag Geltungsbereich des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Südlich der Innenstadt“, 38,57 ha. Aufgrund von Überschneidungen mit dem Sanierungsgebiet "innenstadt" von 2013 sind der Festplatz Schwabenhalle sowie die Eisenbahnbrücke über die Donau ausgeklammert. Das Gebiet ist zweiteilig.

Dieser Plan ist Bestandteil der Satzung und ist als Anlage beigefügt.

Werden innerhalb des Sanierungsgebietes durch Grundstückszusammenlegungen Flurstücke aufgelöst und neue Flurstücke gebildet oder entstehen durch Grundstücksteilungen neue Flurstücke, sind auf diese die Bestimmungen dieser Satzung ebenfalls anzuwenden.

§ 2 – Verfahren

Die räumliche und förmliche Festsetzung des Sanierungsgebietes erfolgt als Sanierungssatzung nach § 142 Abs. 3 und 4 BauGB im Vereinfachten Verfahren.

Die Wahl des vereinfachten Verfahrens wird damit begründet, dass:

relevante sanierungsbedingte Erhöhungen der Bodenwerte nicht zu erwarten sind,
die städtebauliche Situation keine erschwerte Durchführung der Sanierung erwarten lässt und deshalb die Anwendung der Vorschriften §§ 152 bis 156 BauGB nicht erforderlich ist.

§ 3 – Genehmigungspflichten

Die Vorschriften des § 144 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge finden keine Anwendung.

§ 4 – Inkrafttreten

Diese Satzung wird gemäß § 143 Abs. 1 BauGB mit ihrer ortsüblichen Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Donauwörth rechtsverbindlich.

CHRONOLOGIE

- Einleitungsbeschluss zur Aufstellung Vorbereitende Untersuchungen durch den Stadtrat der Stadt Donauwörth 27.01.2020
- Auftaktgespräch der Stadt Donauwörth und plan&werk mit gemeinsamer Ortsbegehung 04.12.2020
- Expertengespräch Fachplaner Eibl Ingenieur GmbH und plan&werk 26.01.2021
- Expertengespräch Airbus Helicopters und plan&werk 26.01.2021
- Expertengespräch Vonovia SE (Eigentümerin Eisenbahner - Wohnsiedlung) und plan&werk 17.11.2021
- Expertengespräch Deutsche Bahn, Stadt Donauwörth und plan&werk (Videokonferenz) 19.11.2021
- Abstimmungsgespräch der Stadt Donauwörth und plan&werk 22.03.2022
- Abstimmungsgespräch der Stadt Donauwörth und plan&werk 26.07.2022
- Abstimmungsgespräch mit der Regierung von Schwaben, der Stadt Donauwörth und plan&werk (Videokonferenz) 30.03.2023
- Vorstellung der Planung und Beschluss zur Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung im Bau- und Stadtplanungsausschuss der Stadt Donauwörth 22.05.2023
- Vorstellung der Planung und Beschluss zur Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung im Stadtrat der Stadt Donauwörth 29.06.2023
- Öffentliche Auslegung und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange 23.10.2023 bis 15.12.2023
- Beschluss im Bau- und Stadtplanungsausschuss der Stadt Donauwörth 19.02.2024
- Beschluss im Stadtrat der Stadt Donauwörth 29.02.2024

PLÄNE

- Lageplan Qualitäten und Potentiale
  1:2000
- Lageplan Nutzungskonflikte und Mängel
  1:2000
- Lageplan Art der Nutzung
  1:2000
- Lageplan Rahmenplan Ziele und Maßnahmen
  1:2000
- Lageplan Vorschlag Umgriff Sanierungsgebiet
  1:2000
- Lageplan Planungskonzept südlicher Stadteingang
  1:4000/ 1:1000 / 1:500

ANLAGEN

- Verkehrliches Entwicklungskonzept Gewerbegebiet Süd; ppt-Präsentation Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Bernard-Gruppe, 2012
- Parkraumgesamtkonzept Donauwörth, ppt-Präsentation Gevas Humberg & Partner Ingenieurgesellschaft, 2019

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Große Kreisstadt Donauwörth
Rathausgasse 1
86609 Donauwörth

www.donauwoerth.de

AUFTRAGNEHMER

plan&werk
Büro für Städtebau und Architektur
Schillerplatz 10
96047 Bamberg

www.planundwerk-bsa.de

ZUSTÄNDIGE BEWILLIGUNGSSTELLE DER STÄDTEBAUFÖRDERUNG

Regierung von Schwaben
Sachgebiet 34, Städtebau
Fronhof 10
86152 Augsburg

www.regierung.schwaben.bayern.de

Alle Texte, Fotos und Grafiken wurden, sofern nicht anders angegeben, von plan&werk erstellt.
Einige Abbildungen sind urheberrechtlich nicht abgesichert und dienen hier nur zur Illustration.

STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und Gemeinden

Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau

Diese Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB werden im
Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau
mit Mitteln des Bundes und des Freistaats Bayern gefördert.

Stand 19. Februar 2024

Anlage: Zeit - Maßnahmen - Kostenübersicht

Stadt Donauwörth - Sanierungsgebiet „Südlich der Innenstadt“ - Vorbereitendene Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB

Die aufgeführten Maßnahmen sind öffentliche Maßnahmen.
Die Nummerierung ist aus „2. Maßnahmenliste – Übersicht“ im Abschlussbericht übernommen. (Die Nummerierung ist nicht durchlaufend, da private Maßnahmen nicht aufgeführt sind).

Prioritäten:

++ dringend/kurzfristig / ++ dringend	**(0-5 Jahre)**
+ wichtig/mittelfristig	**(6-10 Jahre)**
o wünschenswert/langfristig	**(11-15 Jahre)**

Mit Mitteln der Städtebauförderung können städtebauliche Sanierungsmaßnahmen fachlich, finanziell, rechtlich und organisatorisch unterstützt werden; förderfähig sind dabei städtebauliche Planungen, Grunderwerb, Ordnungsmaßnahmen und Baumaßnahmen.

Es bestehen folgende Fördermöglichkeiten:

I. Für denkmalgeschützte oder ortsbildprägende Gebäude bestehen bei öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Gebäuden Fördermöglichkeiten durch die Bayerische Landesstiftung für Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie in Ausnahmefällen für Außensanierungen bei Baudenkmalen im privaten Eigentum

II. Für Baudenkmale im öffentlichen oder privaten Eigentum bestehen Fördermöglichkeiten durch Zuschüsse des Bayerischen Landesamtes

für Denkmalpflege oder durch Zuschüsse oder Darlehen aus dem Entschädigungsfonds nach dem Denkmalschutzgesetz (DSchG)

III. Umfangreiche Um- oder Ausbauten können nach dem Kommunalen Wohnraumförderungsprogramm (KommWFP) mit öffentlichen Mitteln gefördert werden

IV. Seitens der KfW bestehen verschiedene Förderprodukte für private Neubauten oder Sanierungen unter den Schlagworten „KfW-Wohneigentumsprogramm“ „Wohngebäude-Kredit“, „Erneuerbare Energien“, „Altersgerecht Umbauen“

V. Gebäude energieeffizient sanieren: Für Privatpersonen, Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Kommunale Unternehmen, Gemeinnützige Organisationen und Kirchen sowie Banken und Sparkassen besteht zur Sanierung und Kauf von Effizienzgebäuden die Bundesförderung für effiziente Gebäude „Nichtwohngebäude – Kredit“

VI. Neben Zuschüssen und Darlehen können durch Eigentümer Steuervorteile nach dem Einkommensteuergesetz (§7h und §7i EStG) in Anspruch genommen werden.

Durch die Ableitung aus den Zielen des ISEK / VU können für die Maßnahmen auch Anträge für die Programme der Europäischen Union wie Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), Europäischer Sozialfonds (ESF), Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER), oder Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ Infrastrukturförderung) bzw. Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“.

Nr.	Maßnahme (Alle Kostenangaben Baukosten brutto, inklusive Nebenkosten)	Priorität	2024 - 2028	2029- 2033 €	2034 - 2038	Summe
1. Stadtstruktur, Gebäude und Wohnen						
1.3	Durchstich Bahnsteigunterführung als stadtstrukturelle Maßnahme zur Reduktion der MIV-Belastung im gesamten Stadtgebiet	++	5,0 Mio	15 Mio	5 Mio	25 Mio
1.4	Errichtung neues Empfangsgebäude als attraktiver Stadteingang am südlichen Zugang der Bahnsteigunterführung mit barrierefreiem Zugang, Aufzug, Fahrrad-Abstellmöglichkeiten, Kurzparkzone und ggf. Bushaltestelle	++		5 Mio	5 Mio	10 Mio
1.5	Bahnparalleler Fußweg Donaubrücke als stadtstrukturelle Maßnahme zur Reduktion der MIV-Belastung im gesamten Stadtgebiet	++		2 Mio	5 Mio	7 Mio
1.6	Entwicklung bzw. Neuordnung Gewebegebiet Zusamweg	++	250 tsd	250 tsd		500 tsd
1.7	Neuordnung Festplatz mit Mehrzweckhalle und ggf. Wohnen im Norden (Abhängig von Ersatz Großparkplatz) – ggf. Rückbau ehemalige Neuapostolische Kirche.	++		5 Mio	12 Mio	17 Mio
2. Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze, Grün- und Freiflächen						
2.1	Aufwertung und Neugestaltung Bereich Industriestraße	++	100 tsd	500 tsd	1 Mio	1,6 Mio
2.2	Neuanlage attraktive Platzgestaltung im Umfeld eines Südausgangs des Bahnhofs an der Industriestraße als Auftakt zum südlichen Stadtgebiet - siehe auch 1.4	++		250 tsd	2 Mio	2,25 Mio

Nr.	Maßnahme (Alle Kostenangaben Baukosten brutto, inklusive Nebenkosten)	Priorität	2024 - 2028	2029- 2033 €	2034 - 2038	Summe
2.3	Stärkung attraktive Freizeit- und Erholungslandschaft mit Uferpromenade an der Donau	+		100 tsd	500 tsd	600 tsd
2.4	Attrakivitätssteigerung und Aufwertung der Freiflächen im Bereich Eisenbahner-Wohnsiedlung, *ggf. in Verbindung mit privater Maßnahme*	++	50 tsd	250 tsd		300 tsd
2.5	Nördlich Bahnlinie zwischen Stationsgebäude und Gartenstraße begleitend zu neuer Fußwegeverbindung (siehe auch 4.3): Aufwertung durch Anlage Grünfläche, Spielplatz, Skaterbahn, Treffpunkt mit Schallschutz gemäß VU Städtebaulicher Denkmalschutz 2012	+	75 tsd	120 tsd	250 tsd	445 tsd
3. Handel, Gastronomie, Tourismus, Dienstleistung und Kultur						
3.2	Entwicklung Brachflächen zu Gewerbeflächen zwischen Bahn und Dillinger Straße, *ggf. in Verbindung mit privater Maßnahme*	o		50 tsd	150 tsd	200 tsd
3.3	Neubau Mehrzweckhalle am Festplatz	+		5 Mio	15 mio	20 mio
4. Wegeverbindungen, Verkehr und Parken						
	Durchstich Bahnsteigunterführung und bahnparalleler Fußweg Donaubrücke unter 1. erfasst					

Nr.	Maßnahme (Alle Kostenangaben Baukosten brutto, inklusive Nebenkosten)	Priorität	2024 - 2028	2029- 2033 €	2034 - 2038	Summe
4.3	Lückenschluss Fußwegeverbindung vom Stationsgebäude zur Gartenstraße / Donaubrücke parallel zu den Gleisen gemäß VU Städtebaulicher Denkmalschutz 2012	+		100 tsd	750 tsd	850 tsd
4.4	Ergänzung des Parkraumangebotes im Bereich Industriestraße durch zweites P+R-Parkhaus (abhängig von Durchstich Bahnunterführung) zur verkehrlichen Entlastung des Innenstadtgebiets	++		100 tsd	3 mio	3,1 mio
4.5	Ergänzung / Verlegung des Parkraumangebotes vom Festplatz in den Bereich Zusamweg (abhängig von bahnparalleler Fußgängerbrücke)	++		50 tsd	500 tsd	550 tsd
4.6	Verlängerung / Ausbau Dr.-Ludwig-Bölkow-Straße zur Entlastung westliche Industriestraße und Verkehrsanlagen Artur-Proeller-Straße	++	2,5 mio			2,5 mio
4.7	Urbane Seilbahn zur Parkstadt über die Stationen Bahnhof (südlicher Festplatz) – Alter Donauhafen – Kalvarienberg	o		2,5 mio	2,5 mio	5 mio

Große Kreisstadt
donauwörth

Öffentliche Bekanntmachung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „südlich der Innenstadt“ mit dazugehöriger Satzung

Der Stadtrat der Stadt Donauwörth hat mit Beschluss vom 29.02.2024 beschlossen, für den Umgriff der vorbereitenden Untersuchungen „südlich der Innenstadt“ ein Sanierungsgebiet gemäß §142 BauGB zu erlassen.

Damit im Zuge des weiteren Planungsprozesses Fördermittel aus der Städtebauförderung generiert werden können, wurde für Umgriff der vorbereitenden Untersuchungen „südlich der Innenstadt“ eine Sanierungssatzung gemäß § 142 Abs. 3 BauGB erlassen.

Die folgende **Satzung** wurde erlassen:

Satzung der Stadt Donauwörth über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Südlich der Innenstadt“ vom 19. Februar 2024

Aufgrund des § 142 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB)* in Verbindung mit Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (Gemeindeordnung – GO)** erlässt die Stadt Donauwörth folgende Satzung:

" Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.

** Gemeindeordnung (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796, BayRS 2020-1-1-I), die zuletzt durch die §§ 2, 3 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 385, 586) geändert worden ist.

§ 1 – Festlegung des Sanierungsgebietes

Im Gebiet, welches nachfolgend beschrieben wird, liegen gemäß den durchgeführten Vorbereitenden Untersuchungen städtebauliche, bautechnische, verkehrstechnische, funktionale und gestalterische Mängel vor.

Das untersuchte Gebiet hat eine Größe von 38,57 Hektar; es wird hiermit förmlich als Sanierungsgebiet mit Kennzeichnung „Südlich der Innenstadt“ festgelegt.

Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im Lageplan „Abgrenzung Sanierungsgebiet Südlich der Innenstadt “, M 1:2.000 des Büros plan&werk, Büro für Städtebau und Architektur, Bamberg vom 19. Februar 2024 abgegrenzten Fläche. Dieser Plan ist Bestandteil der Satzung und ist als Anlage beigefügt.

Werden innerhalb des Sanierungsgebietes durch Grundstückszusammenlegungen Flurstücke aufgelöst und neue Flurstücke gebildet oder entstehen durch Grundstücksteilungen neue Flurstücke, sind auf diese die Bestimmungen dieser Satzung ebenfalls anzuwenden.

§ 2 – Verfahren

Die räumliche und förmliche Festsetzung des Sanierungsgebietes erfolgt als Sanierungssatzung nach § 142 Abs. 3 und 4 BauGB im Vereinfachten Verfahren.

Die Wahl des vereinfachten Verfahrens wird damit begründet, dass:

relevante sanierungsbedingte Erhöhungen der Bodenwerte nicht zu erwarten sind,
die städtebauliche Situation keine erschwerte Durchführung der Sanierung erwarten lässt
und deshalb die Anwendung der Vorschriften §§ 152 bis 156 BauGB nicht erforderlich ist.

§ 3 – Genehmigungspflichten

Die Vorschriften des § 144 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge finden keine Anwendung.

§ 4 – Inkrafttreten

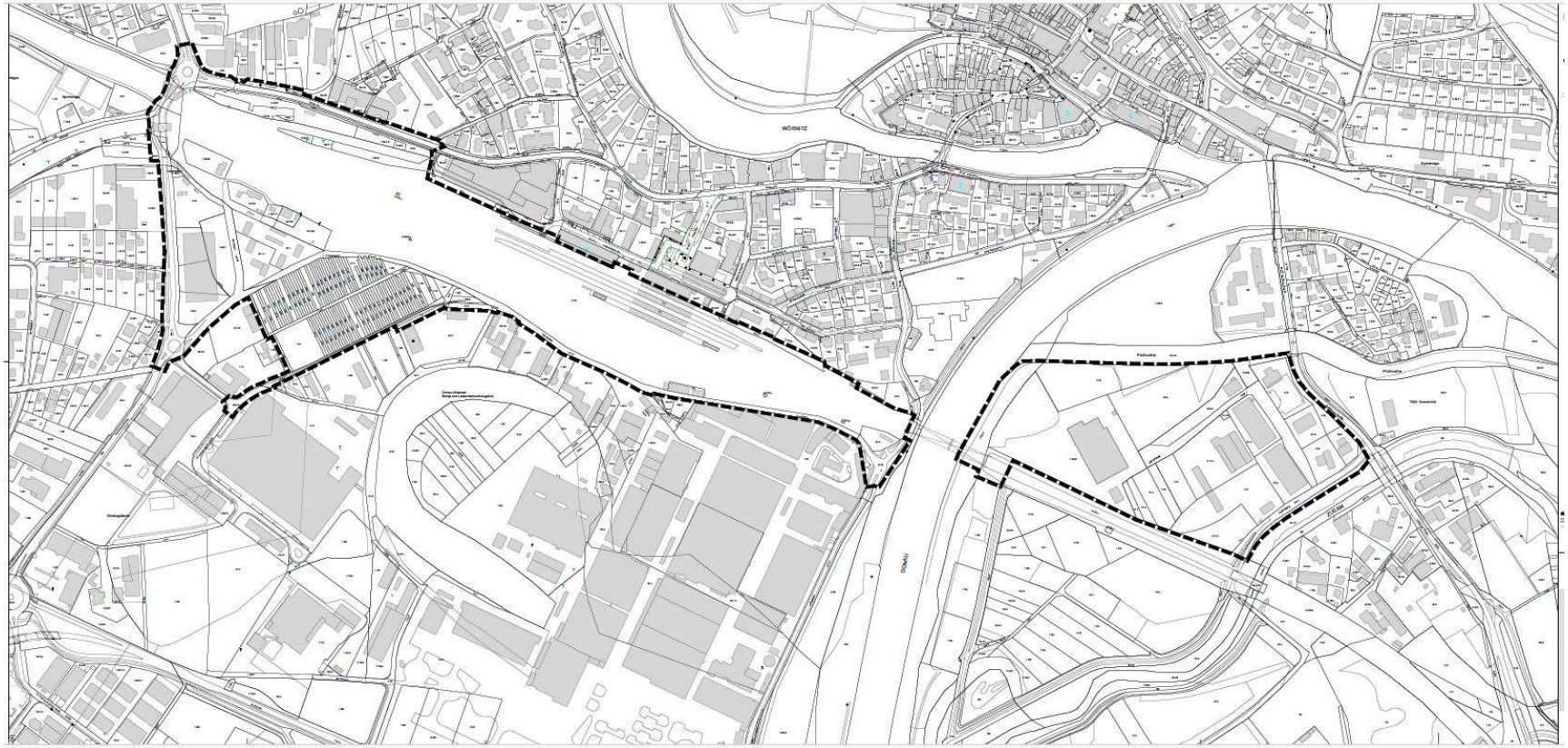
Diese Satzung wird gemäß § 143 Abs. 1 BauGB mit ihrer ortsüblichen Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Donauwörth rechtsverbindlich.

Donauwörth, den 22.03.2024 …… (Siegel)
Jürgen Sorré, Oberbürgermeister

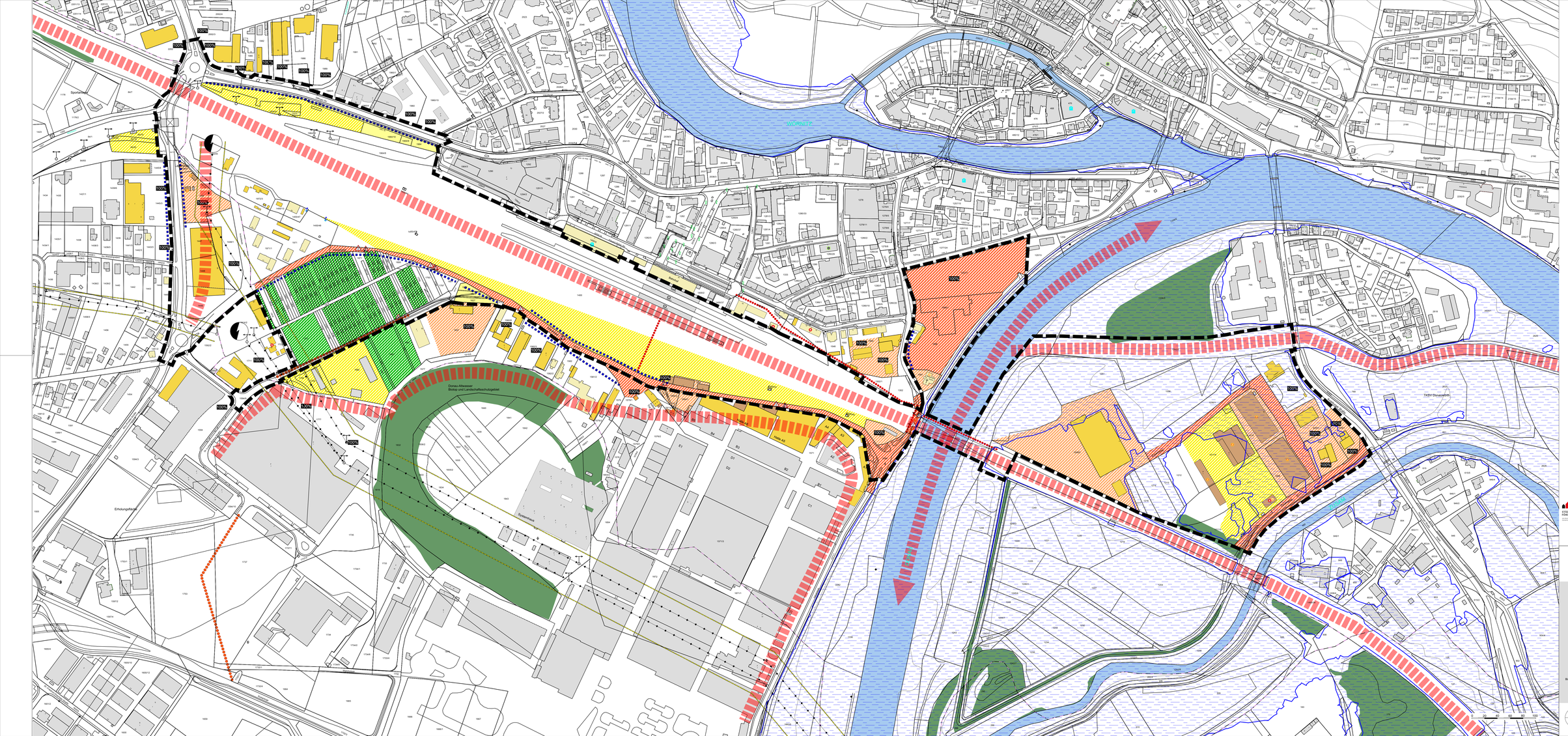
Hinweis: Exemplar mit Originalunterschrift und Siegel im Akt

Anlage:

Geltungsbereich des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Südlich der Innenstadt“ vom 19.02.2024



Quelle: Stadt Donauwörth, Büro plan&werk, Büro für Städtebau und Architektur, Bamberg



Gebäudemangel
(Berechnung der Gebäudeteile nach baulicher und gestalterischer Kriterien)

- Erhaltenswertes Gebäude, aus städtebaulicher Sicht
- Rückbau / Neunutzung, bei Funktionsverlust möglich
- Rückbau / Neunutzung, aus städtebaulicher Sicht empfohlen
- ohne Bewertung / außerhalb Betrachtungsraum

- Sanierungsbedarf
- Leerstand
- Zwischennutzung, Interimsnutzung

Flächen Mängel / Konflikte

- Fläche mit baulichem / gestalterischem Mangel / Nutzungskonflikt im öffentlichen Raum
- Privatfläche mit hohem gestalterischem Mangel / Funktionsverlust
- Privatfläche in Zwischennutzung / schwacher Nutzung / einsetzendem Funktionsverlust
- Nicht mehr bewirtschaftete ehem. Kleingärten
- Biotopfläche gemäß amtlicher Biotopkartierung Bayern
- Festgesetztes Überschwemmungsgebiet mit Verordnung vom 19.01.2022
- Gewässer

- fehlende oder mangelnde Raumkante
- Fehlende oder mangelhafte Verbindung im Langsamverkehr
- Fehlende oder mangelhafte Straßenverbindung

- Fuß- Radweg nicht barrierefrei (Stufen / steil / eng)
- Engstelle
- Nutzungskonflikt Langsamverkehr / MIV
- 100% Zu 100% versiegelte Fläche
- Räumliche Barriere

- Bestehende oberirdische Stromleitung/ Freileitung 110 kV mit beidseitigem Schutzstreifen / Standort Mast
- Umgriff Untersuchungsgebiet ca. 422,7 ha

STÄDTEBAU FÖRDERUNG

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau

Diese Maßnahme wird im Rahmen der Städtebauförderung durch Bundesmittel und Landesmittel kofinanziert.

Stadt Donauwörth
VU Vorbereitende Untersuchungen
"Südlich der Innenstadt"

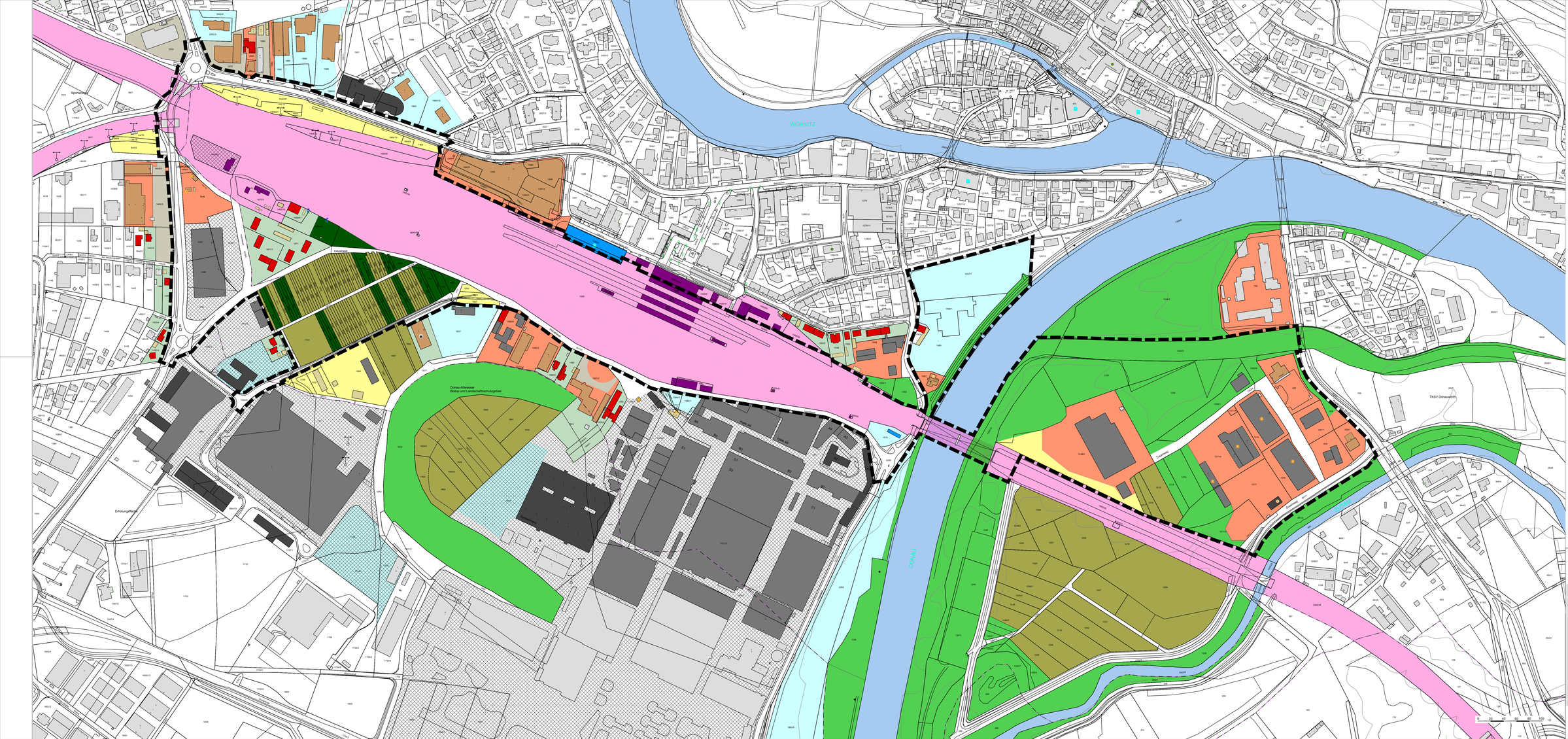
Große Kreisstadt Donauwörth
Rathausgasse 1
86609 Donauwörth
www.donauwoerth.de

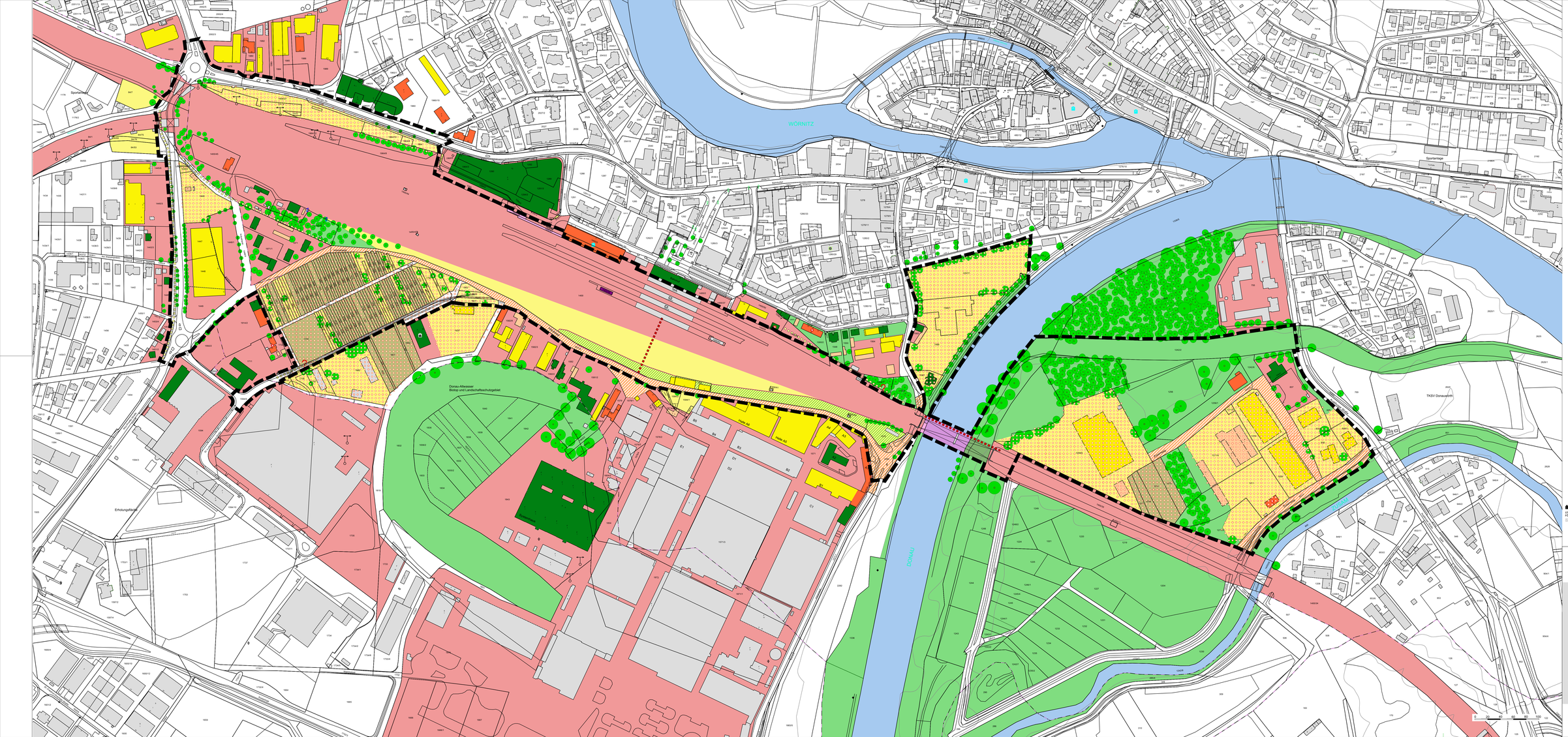
Jourdeweg
Büro für Städtebau und Architektur
Schillerplatz 10
96047 Bamberg
Tel. 0951 / 98 55 77 0
info@jourdeweg-bba.de

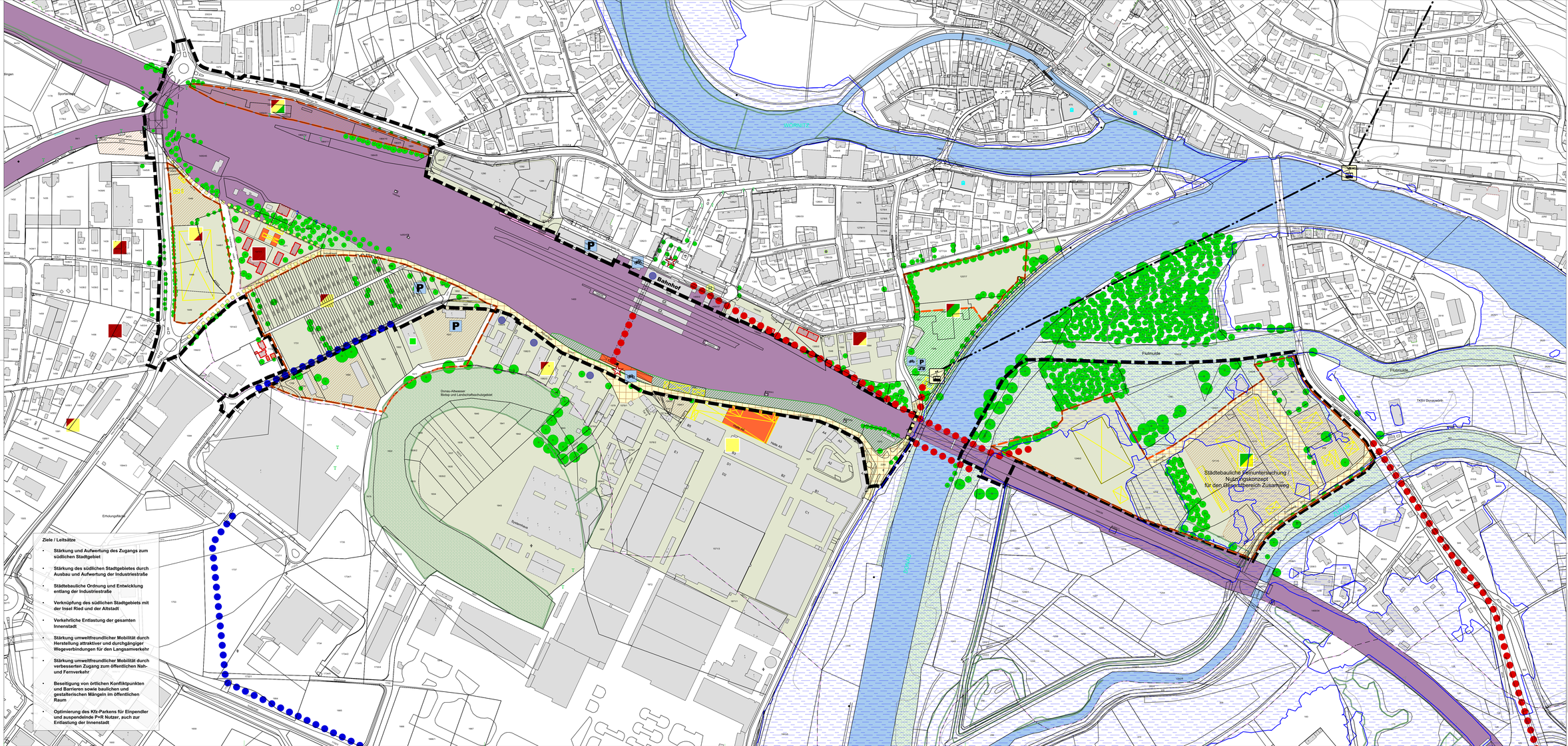


Maßstab 1: 2000

Lageplan Analyse
Nutzungskonflikte und Mängel
19. Februar 2024


WÖRNITZ
DONAU
Donau-Altwasser
Biotop und Landschaftsschutzgebiet
Erholungsfläche
Sportanlage
Sportanlage
TKSV Donauwörth
Kaiserwiese
Gebäudenutzung
Wohnen
Handel, Dienstleistung, Verwaltung
Industrie - Verwaltung
Industrie - Produktion / Lager
Bahnbetrieb
Nebengebäude, Garage, Schuppen etc.
Parkhaus, Fahrradabstellanlage
ohne Bewertung / außerhalb Betrachtungsraum
Leerstand
Zwischennutzung, Interimsnutzung
Flächennutzung
Bahnbetrieb
Industrie / Technik
Gewerbe, Handel
Private Hoffläche, Garten
Kleingarten in Nutzung
Landwirtschaftlich genutzte Fläche
unter/genutzte Fläche / Brache
Parkplatz (baulich angelegt)
Grünfläche, naturnahe Fläche, Gehölz
Straße, Weg, Platz im öffentlichen Raum
Gewässer
Umgriff Untersuchungsgebiet
ca. 42,7 ha
STÄDTEBAU FÖRDERUNG
Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau
Diese Modernisierungsmaßnahmen werden mit Mitteln der Städtebauförderung des Bundes und des Freistaates Bayern gefördert.
Stadt Donauwörth
VU Vorbereitende Untersuchungen
"Südlich der Innenstadt"
Große Kreisstadt Donauwörth
Rathausgasse 1
86609 Donauwörth
www.donauwoerth.de
standaus
Büro für Städtebau und Architektur
Schillerplatz 10
90547 Stein(b)
Tel. 0911 / 23 77 77 0
info@standaus-bba.de
Maßstab 1: 2000
Lageplan Analyse
Art der Nutzung
19. Februar 2024
0 20 40 60 80 100


WORNITZ
DONAU
Donau-Altwasser
Biotop und Landschaftsschutzgebiet
Sportanlage
Sportanlage
Erholungsfläche
TKSV Donauwörth
Gebäudequalität
Hoher Baustandard
Mittlerer Baustandard
geringer Baustandard / Zweckbau
Provisorium / Container / einfache Konstruktion / Garage
ohne Bewertung / außerhalb Betrachtungsraum
Vorh. separate Fuß- / Radwegeverbindung
Potential Lückenschluss Fuß- Radwegeverbindung
Flächenqualität
intensiv genutzte Fläche
Untergenutzte Fläche mit Aktivierungspotential
Erhaltenswerte landwirtschaftlich genutzte, Grün- oder Freifläche
Landwirtschaftlich / gärtnerisch genutzte Fläche mit Potential zur Umnutzung
Straßen- / Platzraum mit baulichem / gestalterischem Aufwertungspotential
Fläche mit Entwicklungspotential / Störungspotential
Gewässer
Baum (Auswahl - Standort symbolisch - nicht relevant)
Umgriff Untersuchungsgebiet ca. 92,7 ha
0 20 40 60 80 100 m
Maßstab 1: 2000
Lageplan Analyse
Qualitäten und Potentiale
19. Februar 2024
Stadt Donauwörth
VU Vorbereitende Untersuchungen
"Südlich der Innenstadt"
Bund-Länder Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Große Kreisstadt Donauwörth
Rathausgasse 1
86609 Donauwörth
www.donauwoerth.de
stanawerk
Büro für Städtebau und Architektur
Schillerplatz 10
96047 Bamberg
Tel. 0951 / 98 29 60
info@stanawerk-hsa.de



Ziele / Leitsätze

- **Stärkung und Aufwertung des Zugangs zum südlichen Stadtgebiet**
- **Stärkung des südlichen Stadtgebietes durch Ausbau und Aufwertung der Industriestraße**
- **Städtebauliche Ordnung und Entwicklung entlang der Industriestraße**
- **Verknüpfung des südlichen Stadtgebiets mit der Insel Ried und der Altstadt**
- **Verkehrliche Entlastung der gesamten Innenstadt**
- **Stärkung umweltfreundlicher Mobilität durch Herstellung attraktiver und durchgängiger Wegeverbindungen für den Langsamverkehr**
- **Stärkung umweltfreundlicher Mobilität durch verbesserten Zugang zum öffentlichen Nah- und Fernverkehr**
- **Beseitigung von örtlichen Konfliktpunkten und Barrieren sowie baulichen und gestalterischen Mängeln im öffentlichen Raum**
- **Optimierung des Kfz-Parkens für Einpendler und ausgependelnde P+R Nutzer, auch zur Entlastung der Innenstadt**

Legende

- Gliederung, Aufwertung Platz- und Straßenraum
- Gliederung, Aufwertung private Freifläche
- Gliederung, Aufwertung durchgrünte Wegverbindung, Freiräume
- Wichtige innerörtliche Fuß und/oder Radwegverbindung
- Zu ergänzen / stärken Fuß und/oder innerörtliche Fuß und/oder Radwegverbindung
- Zu stärken / aufzuwerten Radverkehr im Straßenraum
- Grünflächen: öffentliche Grünfläche / private Grünfläche
- Private Garten- und Hoffläche
- Bahnbetrieb
- DB - Potentialfläche für kommunale Entwicklung (gem. DB Netz AG, Abstimmung 12/2021)
- Gewässer
- Festgesetztes Überschwemmungsgebiet (HQ Verordnung vom 10.01.2022)
- Kartiertes Biotop (Datengrundlage bayerische Vermessungsverwaltung)
- Bauliche Entwicklung / Baufeld / Aktivierung Bauliücke
- Sanierungsschwerpunkt
- Neues Gebäude mit Anzahl Vollgeschosse (Vorschlag)
- Öffentl. Verkehrsfläche (Kfz, Rad, Fußgänger)
- Ziel Nutzungsstruktur: Wohnen, Gemischte Nutzungen, Kultur und Soziales
- Baulichen, gestalterischen oder konstruktiven Mangel beheben
- Rückbau / Abriss
- Beseitigung (Teil-)Leerstand
- Parken PKW
- Fahrrad-Abstellplatz (E-Bike-Station)
- Wichtiger (Umsteige-)Halt im ÖPNV
- Seilbahn mit Station
- Identitätsstiftender Ort
- Fuß- und/oder Radwegverbindung, zu stärken
- Fuß- und/oder Radwegverbindung, Neuanlage
- Neue Straßenverbindung
- Einzelhaus (Standort symbolisch) Bestand / neu zu pflanzen
- Standort : Gewerbe, Handel, Gastronomie, Dienstleistung, Handwerk, medizinische Versorgung, Verwaltung
- Standort Skulptur, Brunnen, Kunstwerk
- Vorschlag Abgrenzung Sanierungsgebiet, 39,88 ha

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau

Diese Maßnahme wird im Rahmen des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramms Stadtumbau mit Mitteln des Bundes und des Freistaats Bayern gefördert.

Stadt Donauwörth
VU Vorbereitende Untersuchungen
"Südlich der Innenstadt"

Große Kreisstadt Donauwörth
Rathausplatz 1
86609 Donauwörth
www.donauwoerth.de

stadtbaurb
Büro für Städtebau und Architektur
Schrägweg 10
86609 Donauwörth
Tel 0901 20 850 840
info@stadtbaurb-bau.de

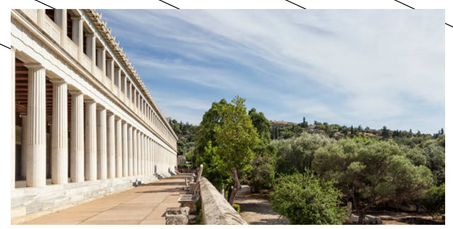
Maßstab 1 : 2000

Rahmenplan
Ziele und Maßnahmen
19. Februar 2024

Lageplan Übersicht 1:2000

Lageplan 1:500







Konzept südlicher Stadtzugang

funktionale Herleitung:
Bahnsteig

typologische Herleitung:
gereihte, schmale, tiefe Parzellen - Reichsstraße

räumliche Herleitung:
Kolonnaden / Stoa / Propyläen

Grundriss 1:250

Multifunktionsstreifen

Stadt Donauwörth
VU Vorbereitende Untersuchungen
"Südlich der Innenstadt"

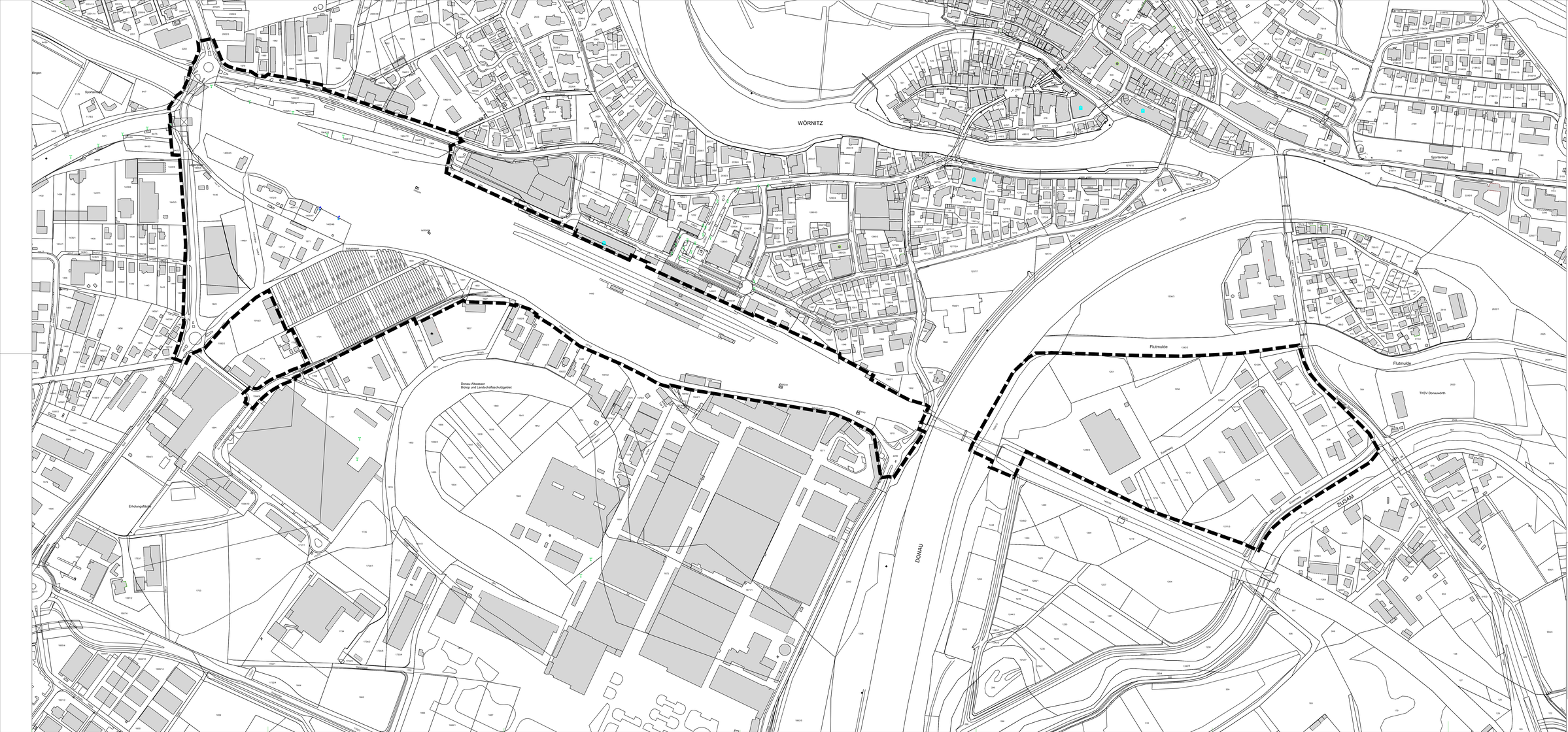


Große Kreisstadt Donauwörth
Rathausgasse 1
86609 Donauwörth
www.donauwoerth.de

plan&werk
Büro für Städtebau und Architektur
Schillerplatz 10
96047 Bamberg
Tel 0951 20 850 840
info@planundwerk-bsa.de

Maßstab
1:2000, 1:500, 1:250
Kartengrundlage
28.10.2020

Lageplan südlicher Stadteingang, Konzept
19. Februar 2024



Legende

- Umgriff Sanierungsgebiet "Südlich der Innenstadt" 38,57 ha
- Vorhandene Grundstücksgrenze
- z.B. 351/4 Flurnummer
- Vorhandenes Gebäude

STÄDTEBAU FÖRDERUNG

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau

Diese Maßnahme wird im Rahmen der Städtebauförderung durch Bund, Freistaat Bayern und die Stadt Donauwörth gefördert.

Stadt Donauwörth
VU Vorbereitende Untersuchungen
"Südlich der Innenstadt"

Große Kreisstadt Donauwörth
Rathausgasse 1
86609 Donauwörth
www.donauwoerth.de

stadtbaerk
Büro für Städtebau und Architektur
Schrenkstr. 10
86152 Augsburg
Tel 0821 20 850 840
info@stadtumbaerk-bau.de



Maßstab 1 : 2000
Kartengrundlage: 28.10.2024

Abgrenzung Sanierungsgebiet "Südlich der Innenstadt"
19. Februar 2024