



STADT DONAUWÖRTH

BEBAUUNGSPLAN INSEL RIED - OST

Der Bebauungsplan besteht aus folgenden Teilen:

1. Planzeichnung im Maßstab 1 : 500, mit textlichen Festsetzungen
2. Begründung mit Auszug aus dem Zielplan
3. Anlagen: Beiplan 1 und 2

Stadt Donauwörth

Bebauungsplan Insel Ried - Ost

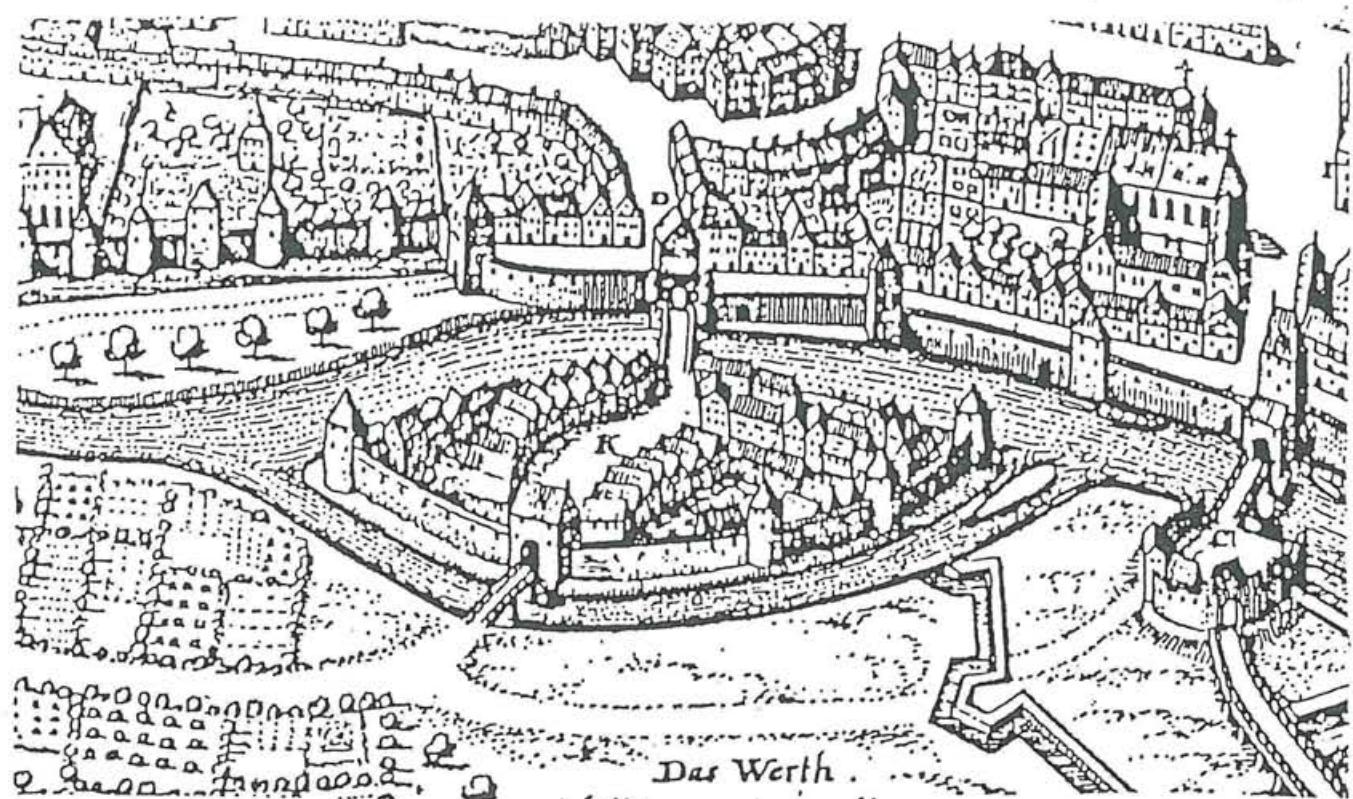
Begründung

Die Insel Ried liegt im Untersuchungsbereich der vorbereitenden Untersuchungen nach StBauFG.

Der Bebauungsplan der Insel Ried-Ost dient der Umsetzung der Planungsziele des Zielplanes "Insel Ried - südl. Altstadt" in diesem Bereich. Der Zielplan berücksichtigt die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen. Er wurde nach Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange (soweit sie berührt sind) vom Stadtrat am 25.05.1987 einstimmig gebilligt.

Die vorgezogene Bürgerbeteiligung nach § 3 (1) BauGB wurde im Rahmen einer umfassenden Ausstellung der Sanierungsplanungen der Stadt Donauwörth und einem anschließenden Bürgerforum durchgeführt. Während der Ausstellungsdauer wurden fachkundige Führungen durchgeführt, die in der Presse angekündigt und kommentiert wurden.

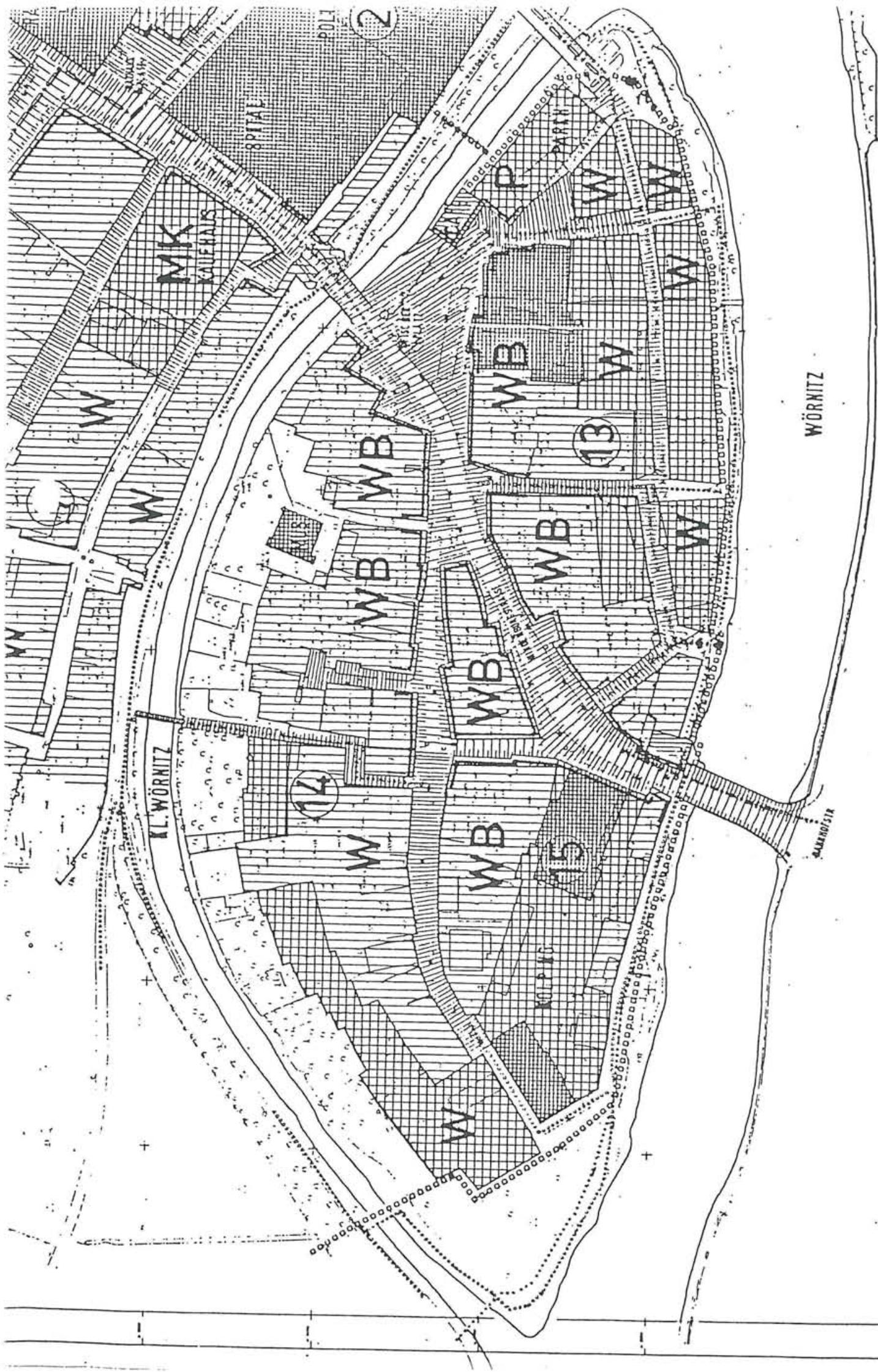
Parallel wurden die Träger öffentlicher Belange informiert und um Stellungnahme gebeten. In diesen Stellungnahmen erscheinen keine Bedenken, die sich gegen den Planinhalt dieses Bebauungsplanes richten.



Der Planungsbereich von Süden im 17. Jhd.



Die Insel Ried mit Mauer, Schlachthaus und Riedertorbrücke im 19. Jhd.



"INSEL RIED-SÜDL. ALTSTADT"
ZIELPLAN.

4.1

Planungsziel Stadtbild und Stadtlandschaft

Die jahrtausendalte Geschichte der Insel Ried als Vorläufer und später Vorwerk der Altstadt ist eine stetige Verpflichtung, den einmaligen Charakter dieser Stadtlandschaft unter allen Umständen zu erhalten, d.h., jede Einzelmaßnahme ist auf die Verträglichkeit mit diesem Ziel zu überprüfen.

- a) Der Hochwasserschutz muß (und kann) sich diesem Ziel unterordnen.

Folgende Änderungen der bisherigen Planung sind deshalb erforderlich und nach Rücksprache mit dem Wasserwirtschaftsamt technisch möglich:

- 1.) Die westliche und östliche Absperrung der Kleinen Wörnitz wird in Richtung Inselmitte eingerückt und als weitgehend transparentes Sperrwerk mit mehreren Fallen ausgebildet. Entlang der Stadtmauer muß für die Fußgänger eine Öffnung vorgesehen werden.
- 2.) Die Kleine Wörnitz wird ausgebaggert, sodaß bei offenem Hochwasserschutz ein freier Durchfluß stattfindet, der nur sehr geringe Sedimentablagerungen bringt. Die starken Ablagerungen bei Hochwasser sind zukünftig ausgesperrt, sodaß die Verlandung in absehbarer Zeit nicht mehr zu befürchten ist und der Inselcharakter so erhalten wird.
- 3.) Der Hochwasserschutz auf der westlichen Inselspitze wird zurückverlegt, sodaß der wertvolle Bewuchs erhalten bleibt und weiterhin bei Hochwasser überflutet wird.

Durch diese Maßnahme wird der Schutzbau verkürzt und vereinfacht. Damit können die Mehrkosten für das westliche Sperrwerk kompensiert werden.

- 4.) Der wertvolle Baumbestand im Uferbereich der Wörnitz (inzwischen kartiert) wird vom Hochwasserschutz, soweit möglich, landseitig umfahren und somit nicht "trockengelegt", oder durch die Baumaßnahme zerstört.

b) Die bauliche Struktur

- 1.) Der Inselrand ist im süd-östlichen Teil seit Abbruch der Mauer, und im süd-westlichen Teil auch durch den Abbruch von Gebäuden weitgehend aufgelöst. Stattdessen wird das Ortsbild durch offene Parkplätze geprägt.

Durch Wohnbebauung im Zusammenhang mit dem HWS soll wieder ein entsprechender Ortsrand hergestellt werden.

- 2.) Die Torsituation an der Wörnitzbrücke ist ebenfalls - durch Abbruch des Turmes - aufgelöst und soll durch ein Bauwerk wieder verengt werden. (Die Einengung des Strassenraumes ist für die Verkehrsberuhigung ohnehin zweckmäßig).

- 3.) Das Kolping-Areal mit seinem großflächigen Nutzungsbedarf verursacht eine schwere Störung des städtebaulichen Gefüges im Westteil der Insel. Es bedarf der planerischen und baulichen Eingliederung in die feingliedrige Struktur der Inselbebauung.

- 4.) Der Fischer (Markt)-Platz war, solange die Wehrmauer entlang der Wörnitz bestand, der einzige Platz der Insel, der direkten Kontakt zum Fluß hatte. Er diente den Fischern als Anlegeplatz (genau gegenüber dem Zunfthaus). Er wurde flußabwärts durch das Schlachthaus räumlich abgeschlossen.

Nach Bau des HWS kann dieser Platz (samt Riedertor-Brücke) wieder tiefer gelegt werden, mit Gefälle zum Wasser hin.

Der Baukörper des früheren Schlachthauses kann als Markthalle mit Cafe am Wasser in der historischen Holzbauweise wieder Platzabschluß werden.

Hier kann auch ein Bootsverleih angesiedelt werden, wenn die Ausfahrt der Boote bei geöffnetem Hochwasserschutz möglich ist.

- 5.) Der Mauerverlauf des HWS soll trotz Begrünung im Wesentlichen sichtbar sein und den Inselrand betonen.

- 6.) Die Altstadt weist im Planungsgebiet fast keine Maßstabsbrüche oder Fehlentwicklungen auf. Lediglich im Bereich Stadthof ist eine städtebauliche Neustrukturierung erforderlich und wegen dem Zusammenhang mit dem Volksbankneubau und der Parkplatzfrage vordringlich.* Das Krone-Areal wird neu bebaut. Auf das maßstäbliche Eingliederung ist besonders zu achten.

* Es ist zu prüfen, ob auch Erweiterungsflächen für das Rathaus erforderlich sind.

c) Die Brücken und Ufermauern

Ein bedeutsames Element mit hohem Symbolwert sind bei einer Stadt am Fluß die Brücken. Die Brückenarchitektur darf das jeweilige Ensemble nicht stören, sie muß es vielmehr stärken.

1.) Die Eichbrücke

kann bei leichter transparenter Bauweise die durch Bewuchs zum Teil verdeckte Ausmündung der Kleinen Wörnitz signalisieren, ohne den Einblick zusätzlich zu blockieren.

Der Inselcharakter wird dadurch betont und von der Donaubrücke bei voller Belaubung der Bäume überhaupt erst erkennbar. Da es sich nicht um eine historische Verbindung handelt, wird ein feingliedriges modernes Bauwerk vorgeschlagen, das sich dadurch formal abhebt und sich nicht in die historische Situation "einmischt".

2.) Die Rieder Tor-Brücke

Die jetzige zu klobige Brücke, die dem mächtigen Rieder Tor Konkurrenz macht, muß wegen Baufälligkeit ersetzt werden.

Dies eröffnet die Chance, ein standort- und situationsgerechtes Bauwerk zu errichten.

In Anlehnung an die historische Situation sollte eine einfache, einspurige Konstruktion gewählt und so tief wie möglich gelegt werden.

Das Geländer soll transparent sein, sodaß sie schon von der Spitalstrasse aus als Brücke erkennbar wird.

Die Wirkung des Tores als Eingang zur Altstadt wird dadurch wesentlich verstärkt.

3.) Die Wörnitz-Brücke

Entsprechend dem zukünftigen Charakter der Hindenburgstrasse soll der Brückenbelag umgestaltet werden.

Die Fahrspur kann schmäler geführt und ein für Fußgänger einladend wirkendes Vorfeld der Insel Ried geschaffen werden.

Eine Überdeckung des Fußweges mit adäquaten Mitteln wäre von Vorteil.

4.) Der Hochwasserschutz am Südufer der Wörnitz

Die große Betonmauerfläche östlich der Brücke und insbesondere die Stahlspundwände westlich davon wirken verunstaltend von der Insel Ried und der Altstadt aus.

Durch Übergrünen vom Land her, sollten diese Teile verdeckt werden. (Hierzu ist das Einverständnis der Grundbesitzer erforderlich).

Das WWA versucht derzeit, vom Wasser aus eine Begrünung hochzubringen, dies ist aber wegen des Eisgangs im Winter äußerst schwierig.

4.2 Planungsziel Wohnen (Blockeinteilung S. 35)

a.) Insel Ried

Block 14 West (westlich des Fußgängersteges)
In diesem Bereich soll der private Wohnungsbau auf vorhandenen Parzellen durch Ausweisen von Baurecht ermöglicht werden.

Die Erschließung soll, soweit sinnvoll, privatrechtlich (sozusagen innerhalb der Familien) geregelt werden.

Die Garagen sollen entlang der nördlichen Riedstrasse im EG der Altbauten eingeplant werden, da sie dort wegen des geringeren Wohnwertes vertretbar sind.

Die Obergeschosse sollen für Wohnzwecke saniert werden.

Die Gartenzone entlang der Kleinen Wörnitz soll auf eine Tiefe von ca. 20 m erhalten werden. Die Strasse soll als VB umgestaltet werden.

Block 14 Ost (östlich des Fußgängersteges)
Zur Erhaltung der Wohnnutzung sollen Freiflächen durch Abbruch von Schuppen und sinnvollere Anordnung von Nebengebäuden gewonnen werden.
Bei entsprechendem Bedarf an gewerblichen Flächen sollen die Höfe voll überbaut und mit nutzbaren Dachgärten versehen werden.

Dadurch kann zusammen mit der Verbesserung der öffentlichen Flächen der Wohnwert so angehoben werden, daß Sanierungsmaßnahmen für Wohnnutzung ausgelöst werden können.

Entlang der Riedstrasse soll die gewerbliche Nutzung auf EG und 1.OG beschränkt werden, sodaß die Wohnnutzung dort auch langfristig gesichert ist.
Eine Erweiterungsmöglichkeit des Heimatmuseums soll untersucht werden.

Die Gartenzone zur Kleinen Wörnitz soll erhalten werden.

Block 15 (westlich Hindenburgstrasse/Riedstrasse)
Der Block wird geprägt von der großflächigen Nutzung des Kolpingwerkes und eines gastronomischen Betriebes.

Die Wohnlage entlang der Wörnitz soll im EG und OG erhalten und durch Ergänzungsbauten gestärkt werden.

Entlang der Hindenburgstrasse und dem N - S verlaufenden Teil der Riedstrasse sind nur in den Obergeschossen Wohnungen sinnvoll.

Die Erdgeschosse sollen gewerblich genutzt werden.

Block 15 (östlicher Teil)

Die Wohnnutzung in den obersten Geschossen der Gebäude soll erhalten werden.

EB und 1.OG können gewerblich genutzt werden.

Block 13

Entlang der Wörnitz soll der jetzt fehlende bauliche Abschluß der Insel im Sinne der historischen Stadtmauer in Kombination mit dem Hochwasserschutz wiederhergestellt werden. Wegen der erstklassigen Lage soll dies durch Wohnbebauung geschehen.

Dies setzt allerdings voraus, daß die offenen Stellplätze abgelöst und in nicht störender Form ersetzt werden, da sie sonst nicht mit der Wohnfunktion kombinierbar sind. (Insbesondere der Kinoparkplatz verursacht schwere Störungen bis tief in die Nacht).

Die Erschließung der Wohnbebauung kann durch eine Wohnstrasse erfolgen, die ebenso wie die Parkierung über die neue Eich-Brücke an die Altstadt angeschlossen werden soll.

Entlang der Hindenburgstrasse soll in den obersten Geschossen die Wohnnutzung abgesichert werden.

4.3 Planungsziel Grünstruktur

a) Sicherung der Grüngürtel vor dem Hochwasserschutz

Der Bau des Hochwasserschutzes ist notwendigerweise ein schwerwiegender Eingriff in das ökologische Gleichgewicht der Grüngürtel.

Die Absperrung reicht bis in eine Tiefe von 6 - 8 m, sodaß auf der Innenseite entlang des HWS völlig neue Bedingungen für den Bewuchs entstehen, ganz abgesehen von den Eingriffen durch die Baumaßnahme selbst.

Nach Auskunft des WWA ist entgegen der früheren Ramm-Methode jetzt vorgesehen, ein Bohrpfahlverfahren anzuwenden, um die Erschütterungen gering zu halten.

Durch die unter 4.1 dargestellten Planänderungen können die Schäden am Bewuchs minimiert werden, sodaß die charakteristischen Inselpitzen und die wertvollen Bäume des Insel-Randes weitgehend erhalten werden können.

(Das WWA hat inzwischen eine Kartierung des Bewuchses durchgeführt, die als Grundlage für die genaue Linienführung dienen soll).

b) Verbindungen der inneren und äußeren Grünbereiche

sind für eine zusammenhängende Grünstruktur nicht nur ökologisch wichtig, sondern auch für den Wohn- und Erholungswert bedeutsam, sofern sie auch für Fußgänger durchlässig sind. Wo immer möglich, sollen deshalb Verbindungen aus den Baublöcken zu den Uferbereichen bzw. zur Promenade hergestellt werden.

c) Die Durchgrünung der dichtbebauten Bereiche mittels Fassadenbegrünung und Einzelbäumen an geeigneten Stellen, ja selbst mit Kübelpflanzen kann auch in dicht bebauten Bereichen eine wesentliche Verbesserung der Lebensqualität ohne großen finanziellen Aufwand bringen.

4.4

Planungsziel Einkauf und Dienstleistungen

Eines der Oberziele, nämlich die "Verbesserung der Einkaufslage zwischen Reichs- und Bahnhöfstrasse" der Stadt Donauwörth betrifft direkt den Planungsbereich "Insel Ried - Südliche Altstadt".

Durch die vorbereitenden Untersuchungen werden konkrete Maßnahmen untersucht und vorgeschlagen, deren planerische Auswirkungen und Notwendigkeiten hier beschrieben werden.

Die unterstützenden Maßnahmen, wie Verkehrsberuhigung, Umgestaltung der Flächen und Bereitstellung von Parkplätzen sind in eigenen Kapiteln beschrieben.

- a) Die Ansiedlung eines Textilkaufhauses an der Spitalstrasse bringt neben den erwünschten positiven Effekten natürlich auch Verkehrsbelastungen.

Um die Sanierung und Verbesserung des Wohngebietes Kronengasse/Kugelplatz nicht durch eine zusätzliche Verkehrsbelastung zu gefährden, wird vorgeschlagen, die etwa 100 Kundenparkplätze auf naheliegende verkehrsgerechte Standorte zu verteilen. (Stadthof, Parkhaus Eichgasse, Insel Ried Ost).

Dies hat gleichzeitig den Vorteil, daß die Spitalstrasse vom Kundenverkehr des Kaufhauses freigehalten wäre. Ein weiterer positiver Effekt ist es, daß die Anziehungskraft dieses Großbetriebes so eher der Insel Ried und Reichsstrasse zugute kommt, als wenn das Einkaufen und das Parken innerhalb des Kaufhauses abgewickelt werden könnte.

Der Anliefererverkehr müßte zwangsläufig über die Kronengasse abgewickelt werden, ist aber bei einem reinen Textilbetrieb der geplanten Größe gering (etwa 2 -4 LKW/Woche).

- b) Ausweiten der Geschäftsflächen

In der Altstadt entsteht durch das Altenheim an der östlichen Spitalstrassenseite eine Lücke im Geschäftsbesatz.

Sie sollte durch Vitrinen für das Textilkaufhaus, feste Marktstände u.Ä. geschlossen werden, da im Bereich von Tor und Brücke zwangsläufig eine weitere ladenfreie Zone die Verbindung der Geschäftsbereiche von Reichsstrasse und Hindenburgstrasse erschwert.

Auf der Insel Ried soll die "Riedschleife" als zusätzliche Geschäftsstrasse ausgewiesen werden, da ohnehin schon eine größere Zahl von Geschäften dort angesiedelt ist.

Neben Ausbau von einzelnen Parzellen sollten im Eingangsbereich an der Wörnitzbrücke deutlich erkennbare attraktive Betriebe angesiedelt werden, um die Verbindung zur Bahnhofstrasse zu stärken.

4.5 Planungsziel Strassenräume und Verkehr

- a) Die Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des Strassenzuges Rathausplatz - Spitalstrasse - Hindenburgstrasse ist eine Grundvoraussetzung zur Verbesserung der Einkaufslage und der Wohnqualität.

Durch gestalterische Mittel und durch entsprechende Ausstattung soll dieser Strassenzug zugunsten der Fußgänger aufgewertet werden, daß den Bürgern private Sanierungsmaßnahmen sinnvoll erscheinen.

Erst durch diese Signalwirkung wird die Sanierungsabsicht der Stadt überzeugend unter Beweis gestellt und zieht die privaten Investitionen nach.

Die Umgestaltung des Strassenzuges muß deshalb am Beginn von Sanierungsmaßnahmen stehen.

Um die Verkehrsführung flexibel halten zu können, sollen die Flächen so gestaltet werden, daß sie in beide Richtungen grundsätzlich befahrbar sind.

Nach sich verändernde Bedürfnisse und Möglichkeiten aus dem weiträumigeren Verkehrsnetz (z.B. Südspange, Umkehr usw.) und aus örtlichen Gründen (z.B. Baustellen) kann so schnell eingegriffen werden, ohne daß Umbaumaßnahmen erforderlich werden.

Die endgültige Entscheidung, ob und in welcher Richtung oder zu welchen Zeiten die Spitalstrasse und das Riedertor befahren werden dürfen, kann so unabhängig von der Herstellung der Flächen entschieden werden und evtl. auch später korrigiert werden.

(Das historische Stadtbild legt ohnehin eine einfache Gestaltung mit Flächen und Rinnen nahe).

Eine ausreichende Zahl von Kurzparkplätzen ist an geeigneten Stellen auszuweisen.

- b) In den Wohngebieten soll der Fahrverkehr durch wohnliche Gestaltung der Flächen bewußt behindert werden, um die Ruhe und Sicherheit der Bürger zu gewährleisten.
- c) Die Eichbrücke ist als zusätzliche direkte Anbindung der Insel Ried an die Altstadt erforderlich.
Nur so kann das Riedertor entlastet werden.
Sie muß 2-spurig bebaut werden, um die Verkehrsbewegungen auf der Insel gering halten zu können und um bei Sperrung einer anderen Brücke den gesamten Verkehr übernehmen zu können.
Auch der Verbund der Parkmöglichkeiten des Bereiches ist ohne Komplikationen nur bei Zweispurigkeit an einem Entscheidungspunkt (Kreuzung Eichgasse - Kapellstrasse) möglich.

4.6 Planungsziel Parkierung

Im Planungsgebiet besteht die Chance, nach Bau der Eichbrücke, einen sehr effektiven Verbund der 3 Parkierungsanlagen Stadthof, Parkhaus Eichgasse und Insel Ried mit einem signalisierten Entscheidungspunkt zu installieren.

Jeglicher Suchverkehr von Parkplatz zu Parkplatz kann so unterbleiben.

Zur Vereinfachung des Verkehrs in der Kapellstrasse ist es erforderlich, die Zufahrt zum Stadthof auf die Linie Eichgasse zu legen (wie schon im Verkehrsgutachten gefordert).

Die offenen Parkierungsflächen auf der Insel Ried sollten wie im Kapitel "4.2 Wohnen" dargelegt zu gunsten einer Wohnbebauung aufgelassen werden.

Ein Ersatz-Bauwerk sollte unmittelbar vom Fischer-Platz aus zugänglich sein, um für die Achse Hindenburgstrasse - Spitalstrasse, insbesondere auch für das Textilkaufhaus, wirksam zu sein.

(Die Ablösebeiträge des Kaufhauses können zur Finanzierung herangezogen werden).

Die Realisierung dieser Ziele erfordert Ordnungs-, Bau- und Grünordnungsmaßnahmen sowie öffentliche Erschließungsanlagen.

Der Bebauungsplan schafft die rechtlichen Grundlagen hierfür.

Zu den einzelnen Festsetzungen:

1.) Bebauung

Im gesamten Geltungsbereich soll die Wohnnutzung erhalten und gefördert werden. Die vorhandenen Geschäfte und die nichtstörenden Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe sollen abgesichert werden.

Deshalb wird in den schon z.T. gewerblich genutzten Bereichen WB festgesetzt, zwischen dem geplanten Wohnweg und der Wörnitz jedoch WA.

Im Verlauf des Inselrandes werden zur Sicherung der geplanten Silhouette die Traufhöhen festgesetzt. Nur in Ausnahmefällen sollen geringfügige Abweichungen zugelassen werden, wenn das geplante Ortsbild dadurch nicht beeinträchtigt wird, siehe Beiplan 2 (HW 03).

Auf dem Fischerplatz soll als Platzabschluß am Standort des ehemaligen Schlachthauses ein Gebäude errichtet werden, das zum Wasser hin in der unteren Ebene ein Cafe mit Terrasse zur Kleinen Wörnitz enthält und in der oberen Ebene zum Platz hin eine offene Markthalle.

Hierdurch soll die Attraktivität des Riedes nach der Verkehrsberuhigung gesteigert werden.

2.) Erschließung:

- a) Zur Entlastung des Straßenzuges Spitalstraße / Riedertor / Marktplatz Ried vom KFZ-Verkehr, ist im Verlauf der Eichgasse eine Straßenbrücke zu Insel Ried mit Anbindung des Parkhauses geplant.
- b) Die restlichen Verkehrsflächen werden als verkehrsberuhigte Bereiche entsprechend § 42 StVO festgesetzt, um den Durchgangs- und Abkürzungsverkehr über die Insel zu erschweren.
- c) Der geplante Altstadt-Rundwanderweg wird z.T. außerhalb der HWS-Mauer bis zum Marktplatz Ried geführt.
- d) Private Stellplätze sind auf den jeweiligen Parzellen innerhalb der Bauräume unterzubringen.
- e) Die bestehenden offenen Stellplätze an der Wörnitz sollen zugunsten einer hochwertigen Wohnbebauung aufgelassen werden. Die Stellplätze werden im geplanten Parkhaus und im bestehenden Parkhaus Eichgasse nachgewiesen.

Das Parkhaus Marktplatz Ried wird über die Eichbrücke für KFZ erschlossen und erhält einen Fußgängerausgang direkt zum Marktplatz Ried (Fischerplatz).

Die Zufahrt ist auch vom Fischerplatz möglich,
Ausfahrt jedoch nur Richtung Eichbrücke.

- f) Innerhalb der Vekehrsflächen sind aufgrund der Baustruktur nur wenige Parkplätze möglich.

3.) Grünordnung:

Der Bewuchs wurde im Zusammenhang mit der Hochwassersfrei-
legung kartiert. Zu erhaltende und neu zu pflanzende Bäume
sind festgesetzt.

Für die sonstigen Maßnahmen im Uferbereich wird auf den
landschaftspflegerischen Begleitplan des WWA verwiesen.
Geeignete Fassadenflächen sollen mit Kletterpflanzen be-
grünt werden.

4.) Die Ver- und Entsorgungsleitungen sind zum größten
Teil vorhanden.

Soweit zusätzliche Leitungen erforderlich sind, werden
sie im neu geplanten Wohnweg geführt.

Gefertigt: München, 01.10.1987

Mann + Partner
freie Architekten BDA
Frauenplatz 10
8000 München 2

Geändert: München, 21.02.1989

Donauwörth, 21.02.1989

STADT DONAUWÖRTH

Dr. Böswald
Erster Bürgermeister