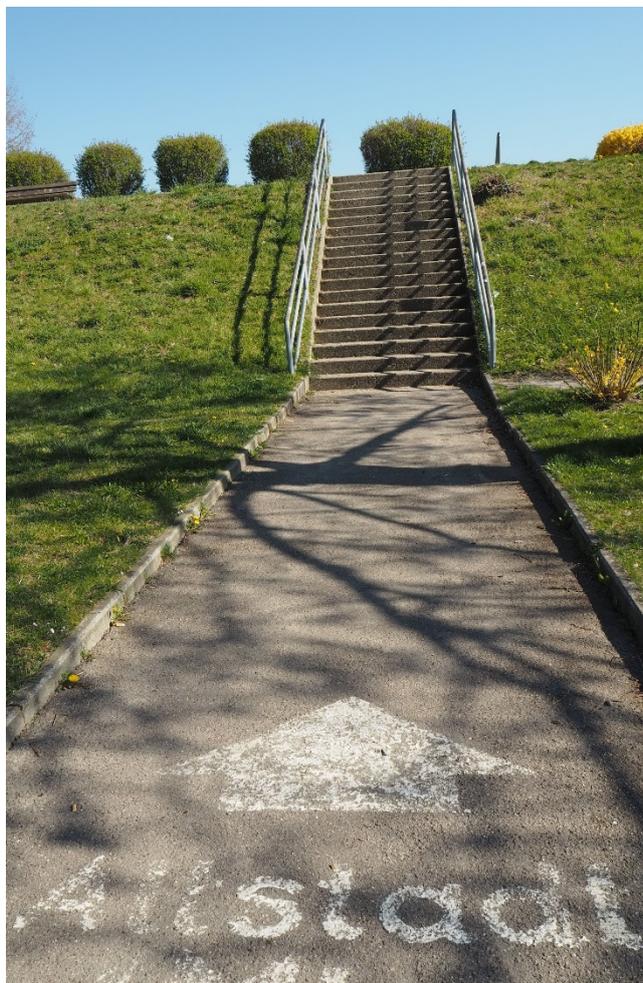




Stadt Kelheim

Vorbereitende Untersuchungen
Untersuchungsgebiet „Wöhrdplatz-Areal“



Erweiterung des Sanierungsgebietes der Altstadt um die Aufnahme des „Wöhrdplatz-Areals“

Ergebnisbericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen
Projekt 4 Büro für Stadt- und Freiraumplanung . Nürnberg

Stand 01.06.2021

Exemplar zur Stadtratsitzung am 28.06.2021



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



© Projekt 4 Stadt und Freiraumplanung GbR

Es wurden Fotos, Grafiken u.a. Abbildungen zu Layoutzwecken und als Platzhalter verwendet, für die keine Nutzungsrechte vorliegen. Jede Weitergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung kann Ansprüche der Rechteinhaber auslösen.

Wer diese Unterlage -ganz oder teilweise- in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt Projekt 4 von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggf. notwendigen Abwehr von solchen Ansprüchen durch Projekt 4.

Der Auftraggeber kann die vorliegende Unterlage für Druck und Verbreitung innerhalb seiner Organisation verwenden; jegliche - vor allem gewerbliche - Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet.

Diese Entwurfsvorlagen und Ausarbeitungen usw. fallen unter § 2, Abs. 2 sowie § 31, Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte. Sie sind dem Auftraggeber nur zum eigenen Gebrauch für die vorliegende Aufgabe anvertraut.

Sämtliche Rechte, vor allem Nutzungs- und Urheberrechte, verbleiben bei Projekt 4 in Nürnberg.

Projekt 4 Stadt- & Freiraumplanung

Allersberger Straße 185/ L1a

90461 Nürnberg

Tel. (0911) 47440-81 Fax 47440-82

info@projekt4.net www.projekt4.net



1	Grundlagen der Sanierung	6
1.1	Problemstellung und Vorgehensweise	6
1.2	Warum Vorbereitende Untersuchungen	7
1.3	Vorgehensweise und Verfahrensablauf	9
1.3.1	Planungsgruppe Wöhrdplatz-Areal	9
1.3.2	Abgrenzung Untersuchungsgebiet Vorbereitende Untersuchungen	10
1.3.3	Vorgehensweise städtebauliche Untersuchungen	11
1.3.4	Verfahrensablauf	12
1.4	Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung	13
1.4.1	Bürgerinformation, Einzelgespräche, Bürgersprechstunde, Bürgerversammlung	13
1.4.2	Öffentliche Auslegung	13
1.5	Vorgelagerte Planungen	14
1.5.1	Zielsetzung der Landes- und Regionalplanung	14
1.5.2	Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung (FNP/LP /BBP)	18
1.5.3	Natur- und artenschutzrechtliche Beiträge	19
1.5.4	Einzelhandelskonzept	20
2	Grundlagenrecherche (Grundlagen & Analyse)	22
2.1	Demographische Analyse / Bevölkerungsprognose	22
2.1.1	Bevölkerungsstand und Bevölkerungsbewegung	22
2.1.2	Altersstruktur	23
2.1.3	Bevölkerungsprognose	25
2.1.4	Veränderung der Bevölkerung nach Altersgruppen	26
2.2	Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung	28
2.2.1	Beschäftigung und Wirtschaft	28
2.2.2	Pendlersaldo	28
2.3	Kultur / Tourismus / Freizeit	29
2.3.1	Sehenswertes Kelheim	29
2.3.2	Bestandserhebungen und Bewertung des Tourismus in Kelheim	29
2.3.3	Zusammenfassende Betrachtung Tourismus	30
2.4	Bildung und Soziales	31
2.4.1	Kindertageseinrichtungen	31
2.4.2	Schulen	31
2.4.3	Medizinische Versorgung	32
2.4.4	Seniorenbetreuung	32
2.5	Kurzbewertung der wichtigsten statistischen Daten	33
2.5.1	Relevanz für die Vorbereitenden Untersuchungen „Wöhrdplatz-Areal“	33

3	Qualitäten und Mängel im städtebaulichen Zusammenhang (Bestandsaufnahme/ Analyse)	34
3.1	Ortsbild und Siedlungsgefüge	34
3.1.1	Ortsgeschichte von Kelheim	34
3.1.2	Raumstruktur und Siedlungsentwicklung der Altstadt	36
3.1.3	Historische Substanz und Denkmalpflege	38
3.1.4	Ensemblebereiche im / am Untersuchungsgebiet	41
3.1.5	Landschaftsprägende Denkmäler im Umfeld des Untersuchungsgebietes	44
3.1.6	Bodendenkmäler im Untersuchungsgebiet	44
3.1.7	Orientierungspunkte	45
3.1.8	Dachlandschaft	45
3.2	Bausubstanz	47
3.2.1	Baualter	47
3.2.2	Bauzustand	48
3.2.3	Höhenentwicklung und Geschossigkeit	51
3.3	Nutzungsstrukturen / Gebäude – und Grundstücksnutzung	54
3.3.1	Nutzungsrelevante Gebietstypen im/am Untersuchungsgebiet	54
3.3.2	Nutzungsstrukturen im Untersuchungsgebiet	55
3.3.3	Grundstücksnutzung & Grundstückszuschnitt (Maß der baulichen Nutzung GRZ)	58
3.4	Verkehr	60
3.4.1	Überörtliche Verkehrsanbindung und örtliches Straßennetz	60
3.4.2	Fließender Verkehr	63
3.4.3	Ruhender Verkehr	66
3.4.4	Fuß- und Radwege	70
3.4.5	ÖPNV-Anbindung	75
3.4.6	Fußgängersicherheit	76
3.5	Freiflächen / Grünstrukturen, Aufenthaltsqualität und Versiegelung	77
3.5.1	Freiflächen und Stadtklima	77
3.5.2	Westlicher Untersuchungsbereich Kanalhafen, Alleestraße, Hienheimer Straße und Stadtknechtstraße mit Umfeld	79
3.5.3	Südliches Untersuchungsgebiet Donaulände mit Schloß und Umfeld	81
3.5.4	Östliches Untersuchungsgebiet (östlich der Staatsstraße) Pflegerspitz und Kellerwiese mit Umfeld	83
3.6	Zusammenfassende Mängelanalyse	86
4	Rahmenplanung	93
4.1	Ziele Ortsbild & Bausubstanz	96
4.1.1	Erhalt der historischen Gebäude & Raumkanten und Entwicklung von Raumkanten entlang der Straße „Am Pflegerspitz“	96
4.1.2	Neugestaltung von Straßen- & Platzräumen	96
4.1.3	Sanierung der Bausubstanz	98

4.2	Ziele Wirtschaftsstrukturen & Gebäudenutzung	100
4.2.1	Gebäudenutzung	100
4.2.2	Gewerbe & Versorgungs- Gemeinbedarfseinrichtungen.....	100
4.3	Ziele Freiflächen & Grundstücksnutzung	101
4.3.1	Öffentliche Freiflächen und öffentlich wirksame Freiflächen	101
4.3.2	Private Freiflächen.....	101
4.4	Ziele Stadtökologie	103
4.4.1	Sanierung der bestehenden Bausubstanz, Neubebauung, Abriss.....	103
4.4.2	Freiflächenentwicklung- und Vernetzung, Gestaltung, Entsiegelung	104
4.5	Ziele Verkehr & Straßenraum	106
4.5.1	Fahrbahnbreiten & Verkehrsflächen.....	107
4.5.2	Fuß- und Radwege.....	107
4.5.3	Oberflächengestaltung & Beläge.....	108
4.5.4	Innerörtliche Stellplätze und Parkplatzflächen.....	108
5	Maßnahmenplanung	110
5.1	Ordnungsmaßnahmen	112
5.1.1	Öffentliche Ordnungsmaßnahmen	112
5.1.2	Private Ordnungsmaßnahmen	145
5.2	Baumaßnahmen	147
5.2.1	Öffentliche Baumaßnahmen.....	147
5.2.2	Private Baumaßnahmen.....	152
5.3	Sonstige Maßnahmen	155
5.3.1	Öffentlichkeitsarbeit (<i>noch abzustimmen</i>)	155
5.3.2	Gestaltungsrichtlinien und kommunale Förderprogramme (<i>noch abzustimmen</i>).....	155
5.3.3	Energetische Erneuerung (<i>noch abzustimmen</i>)	156
5.3.4	Mobiliarkonzept (<i>noch abzustimmen</i>).....	156
5.3.5	Beschilderungs- und Informationssysteme im Rahmen der Ortsmöblierung (<i>noch abzustimmen</i>).....	156
5.3.6	Förderung des Tourismus, der Versorgung und des kulturellen Angebotes in Kelheim (<i>noch abzustimmen</i>)	156
6	Anhang	157
6.1	Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzeptes – Nahversorgungs- konzept für die Kreisstadt Kelheim - (Kurzfassung)	157

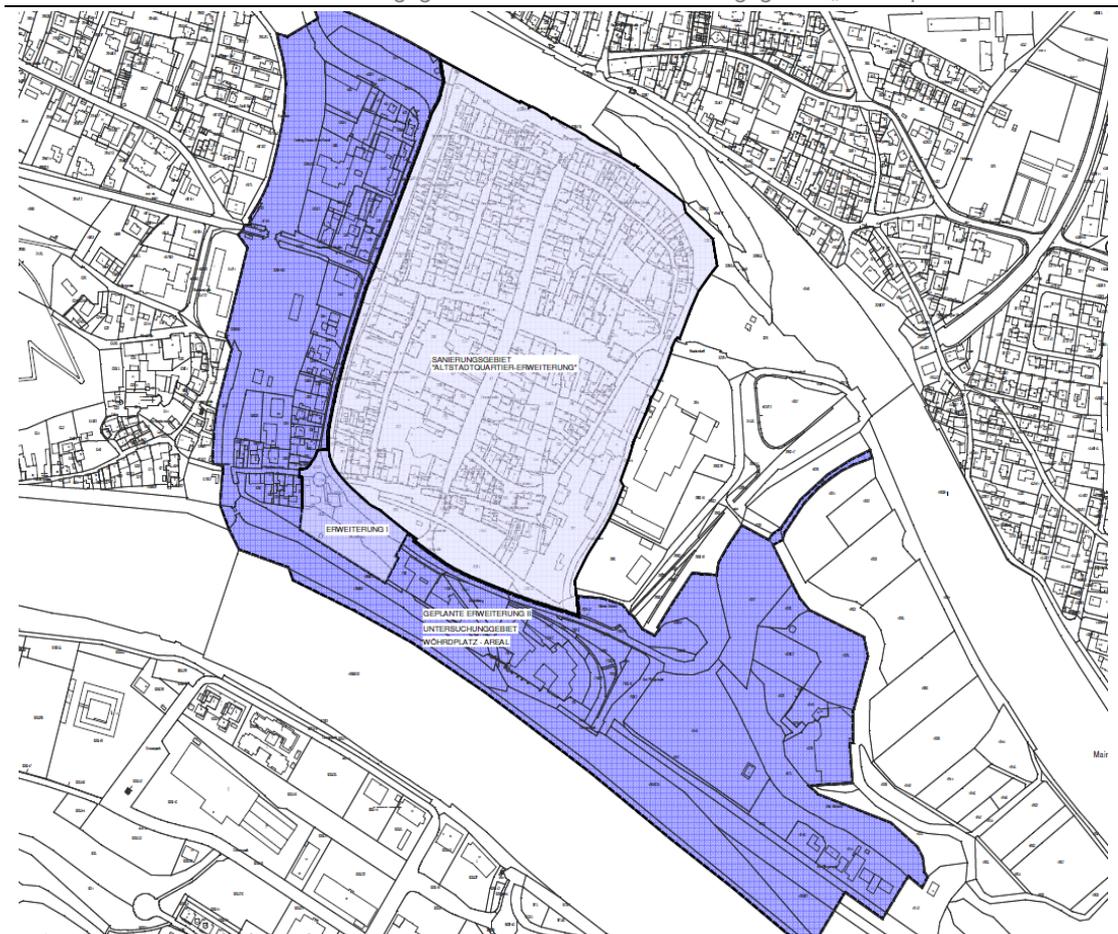
1 Grundlagen der Sanierung

1.1 Problemstellung und Vorgehensweise

Die Stadt Kelheim hat bereits 2006 eine sozial- und stadtplanerische Analyse der Altstadt mit dem Ziel zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ durchgeführt. Hier wurden die Anzeichen einer sozialen und städtebaulichen Problematik in der Altstadt erkannt und durch die entsprechenden Maßnahmen eine Verschärfung abgewendet.

Das städtische Sanierungsgebiet der Altstadt soll nun um das „Wöhrdplatz-Areal“ erweitert werden. Hierfür ist die Erarbeitung einer vorbereitenden Untersuchung als Grundlage für die Erweiterung des Sanierungsgebietes erforderlich.

Karte: Übersicht über die Sanierungsgebiete und das Untersuchungsgebiet „Wöhrdplatz-Areal“¹



Ziel der Vorbereitenden Untersuchungen ist eine Neuordnung des „Wöhrdplatz-Areals“. Als Beurteilungsgrundlage für die künftigen Maßnahmen bedarf es der Ermittlung von Defiziten und Potentialen gemäß den förmlichen Anforderungen der Städtebauförderung. Als Ergebnis sollen Handlungsempfehlungen und Maßnahmen formuliert werden, die mit den bestehenden Aussagen und Zielen der zukünftigen Entwicklung Kelheims korrespondieren und die den gesetzlichen Rahmenbedingungen der Förderkulisse entsprechen.

¹ Anlage zum Angebotsschreiben. KOM Plan, Ingenieurbüro für kommunale Dienstleistungen, Landshut, 11.11.2019

1.2 Warum Vorbereitende Untersuchungen²

Ohne fachliche und finanzielle Unterstützung ist eine Ortssanierung heute kaum noch vorstellbar. Das Instrument der Städtebauförderung ist die gemeinsame Anstrengung von Bund, Freistaat Bayern und Gemeinden, die städtebauliche Sanierung und Entwicklung in Städten, Märkten und Dörfern finanziell zu unterstützen. Gegenstand der Städtebauförderung sind sowohl städtebauliche Sanierungs- als auch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen.

Vorbereitende Untersuchungen sind Voraussetzung für die Förderung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Sie verdeutlichen soziale, strukturelle und städtebauliche Verhältnisse und Zusammenhänge. Sie zeigen städtebauliche Missstände auf und begründen somit die Notwendigkeit einer Sanierung. Sie müssen darüber hinaus die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen klären.

Vorbedingungen

Nur durch gute Kenntnisse über Zustand und Qualität der Gebäude, Freiflächen, Straßen und Plätze sowie über die dort wohnenden Menschen, deren Probleme und Wünsche ist das Aufzeigen städtebaulicher Missstände als Grundlage für die Erneuerung eines Quartiers möglich.

Eine sorgfältige Bestandserhebung und Bewertung der Gegebenheiten im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen ermöglicht es der Kommune und ihrem Planer, Ziele einer Sanierung zu formulieren und in eine städtebauliche Planung umzusetzen. Hierdurch wird der Grundstein für die langfristige Gesamtsanierung eines Ortes gelegt, die nur durch die intensive Zusammenarbeit von Kommune, Regierung, Planern und Bürgern möglich ist.

Entscheidungshilfe

Darüber hinaus stellen die Vorbereitenden Untersuchungen die Grundlage bei Entscheidungen im Sanierungsverfahren dar und dienen allen Beteiligten als Entscheidungshilfe zur Durchführung der Gesamtsanierung.

Die Stadt Kelheim klärt, welche städtebaulichen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme in dem Gebiet zu lösen sind und welche Ziele mit der Sanierung erreicht werden können. Die Kommune erhält Informationen darüber, mit welchen Auswirkungen sie rechnen muss und was die Sanierung ungefähr kosten wird. Auch über das geeignete sanierungsrechtliche Verfahren und über die voraussichtliche Dauer der Sanierung gewinnt sie Anhaltspunkte. Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen geben den Stadträten die erforderliche Beurteilungsgrundlage für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes. Notwendige Investitionen der Stadt Kelheim werden frühzeitig ermittelt und der langfristigen Haushaltsplanung zugrunde gelegt. Die Untersuchungen geben auch Hinweise auf kommunale Sofortmaßnahmen, von denen Signalwirkungen für den Start der Sanierungsmaßnahme erwartet werden können.

Für die Bürger im künftigen Sanierungsgebiet wird anschaulich dargestellt, welche Veränderungen auf sie zukommen können. Sie sehen, was auf ihrem Grundstück, mit ihrer Wohnung oder ihrem Betrieb und was in ihrer Umgebung geschehen soll. So haben sie frühzeitig die Gelegenheit, an der Sanierung aktiv mitzuwirken.

Die öffentlichen Aufgabenträger (z.B. das Landesamt für Denkmalpflege, die Straßenbaubehörde, das Energieversorgungsunternehmen) erfahren, wo und wann sie sich an der Sanierungsmaßnahme beteiligen sollen.

Die Regierung erhält die notwendigen Beurteilungsgrundlagen für das Anzeigeverfahren der Sanierungssatzung (§ 143) sowie für die Aufstellung des Städtebauförderungsprogramms und für die Bewilligung der Städtebauförderungsmittel.

² Entnommen: Bay. Staatsministerium des Inneren/Oberste Baubehörde. StbauFö in Bayern. Heft 3.

Vorbereitende Untersuchungen als Voraussetzung für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes³

Die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen ist Voraussetzung der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes und stellt damit auch die rechtliche Grundlage der gesamten Sanierungsmaßnahme dar. Die Inhalte wurden erstmalig 1971 im Städtebauförderungsgesetz festgesetzt. Ab 1987 sind die Regelungen als "Besonderes Städtebaurecht" im Baugesetzbuch (BauGB) verankert und wurden 1998 letztmalig geändert.

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind Maßnahmen zur Behebung städtebaulicher Missstände, die ein Gebiet wesentlich verbessern oder umgestalten. Missstände liegen vor, wenn:

1. die bestehende Bebauung oder sonstige Beschaffenheit des Gebietes "den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht", oder
2. die, nach Lage und Funktion des Gebietes zugewiesenen Aufgaben erheblich beeinträchtigt sind.

Aufgabe von Vorbereitenden Untersuchungen⁴

Es sollen Beurteilungsunterlagen erstellt werden, die sich mit der Notwendigkeit der Sanierung, den sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnissen und Zusammenhängen, den anzustrebenden allgemeinen Zielen und mit der Durchführbarkeit der Sanierung befassen.

Ziel ist die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes

Die Festlegung erfolgt durch die Kommune als Satzungsbeschluss gemäß § 142 Abs. 3 (Sanierungssatzung). Die Sanierung muss notwendig sein und im öffentlichen Interesse liegen. Die Vorbereitenden Untersuchungen stellen insofern die zwingende verfahrensrechtliche Voraussetzung für den Erlass einer Sanierungssatzung gemäß § 142 Abs. 1 Satz 1 dar, da hier die Notwendigkeit der Sanierung gemäß § 136 nachgewiesen werden muss.

- Es müssen gemäß § 136 Abs. 2 und 3 städtebauliche Missstände im Gebiet nachgewiesen werden.
- Es muss gemäß § 136 Abs. 1 und § 143 Abs. 1 begründet werden, dass die Sanierungsmaßnahme erforderlich ist, im öffentlichen Interesse liegt und zügig durchgeführt werden kann.
- Es muss ein Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes und zur Anwendung des vereinfachten oder des umfassenden Sanierungsverfahren gemäß § 142 Abs. 1, 2 und 4 gemacht werden.

Die Voraussetzungen für den Erlass einer Sanierungssatzung müssen tatsächlich gegeben sein (Tatsachenfeststellung) und sind nicht im Wege einer (Ermessens-) Abwägung zu ermitteln. Demgegenüber erfolgt die Abgrenzung des Sanierungsgebietes aufgrund einer Abwägung.

³ Bay. Staatsministerium des Inneren/Oberste Baubehörde, Arbeitsblatt 1, Förmliche Festlegung von Sanierungsgebieten, Ausgabe 1999.

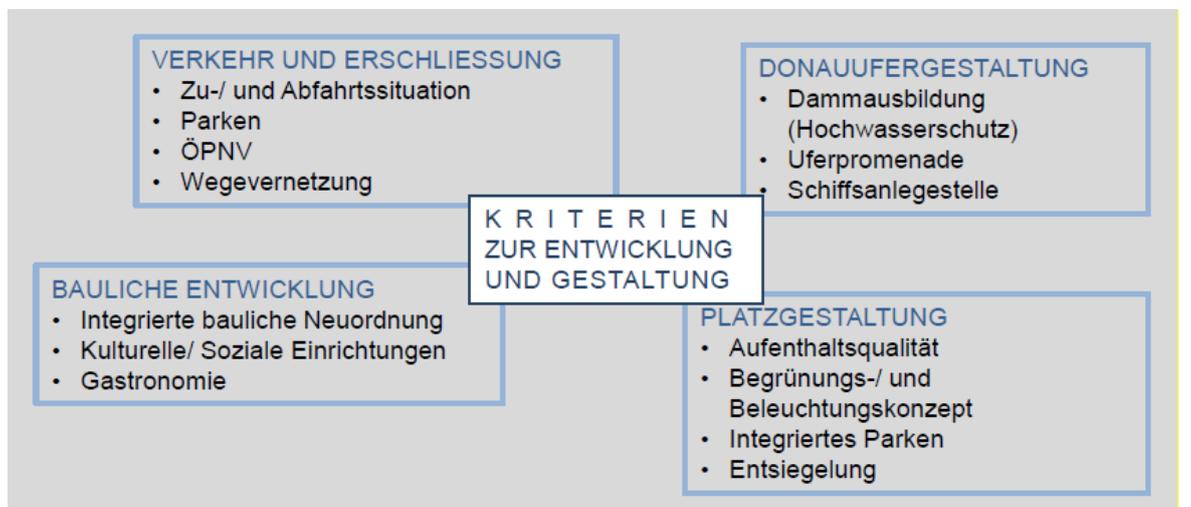
⁴ Vgl.: § 141 BauGB.

1.3 Vorgehensweise und Verfahrensablauf

1.3.1 Planungsgruppe Wöhrdplatz-Areal

Bereits im Vorgriff auf diese Untersuchungen wurde eine Planungsgruppe initiiert, die sich in 3 Arbeitssitzungen mit der Thematik Wöhrdplatz-Areal beschäftigte. Vertreter des Stadtrates und der Stadtverwaltung diskutierten in den Sitzungen am 27.01.2018, 18.04.2019 und 02.12.2019 mit Moderation durch das Büro KomPlan über Zielsetzungen des Vorhabens, Aufgabenbereiche der Planungsgruppe, den künftigen Planungsumgriff sowie die Themenbereiche der weiteren Bearbeitung. Die Zielsetzung des Vorhabens ist die Aufwertung des Wöhrdplatz-Areals, hauptsächlich des Wöhrdplatz selbst als auch des Donauufers. Im Zuge der ersten Sitzungen wurden Kriterien zur Entwicklung und Gestaltung des Areals formuliert.

Darstellung entnommen: 3. Sitzungsprotokoll Büro KomPlan



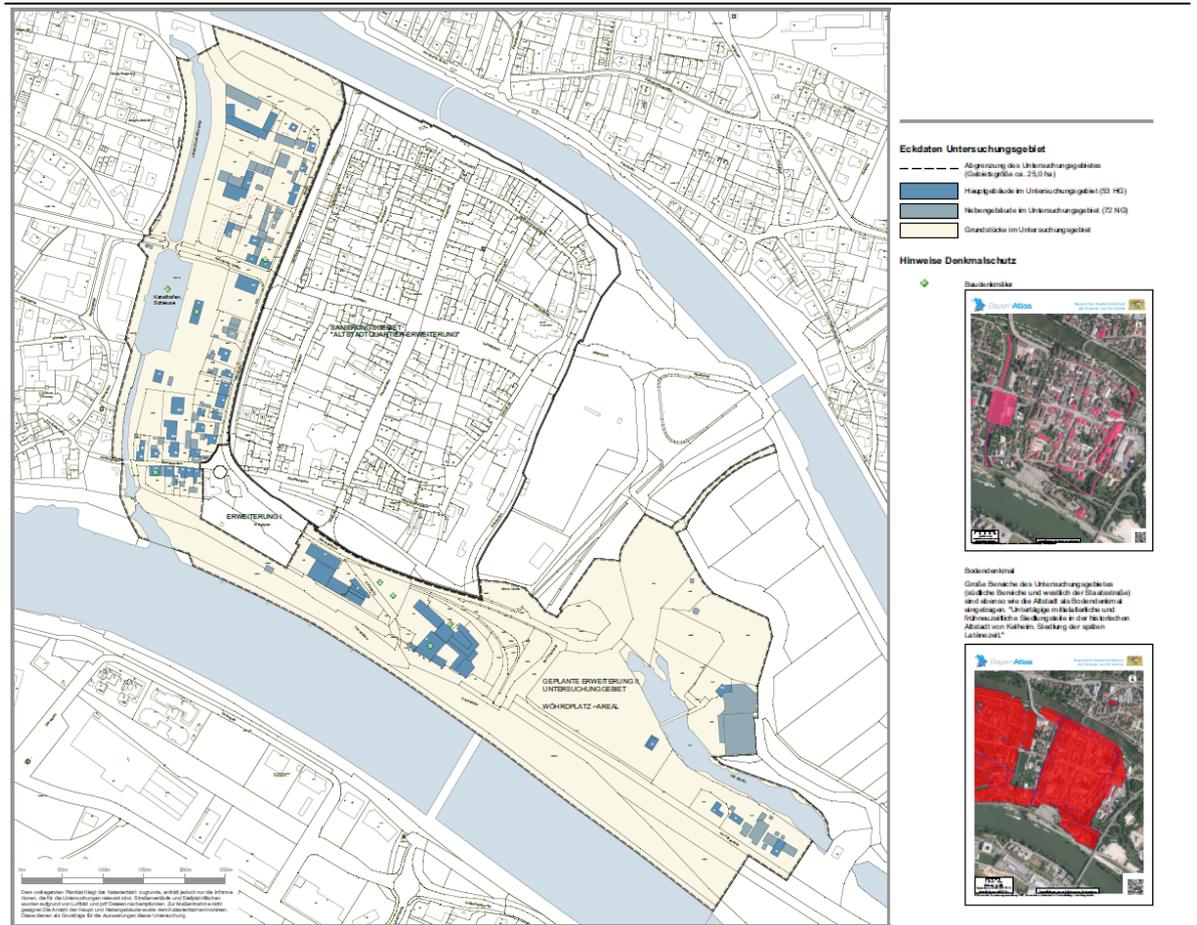
Um für das gesamte Gebiet einheitliche gesetzliche Rahmenbedingungen mit einer entsprechenden Förderkulisse zu gewährleisten bedarf es Vorbereitender Untersuchungen für die noch nicht als Sanierungsgebiet festgelegte Bereiche im Westen der Altstadt entlang der Alleestraße mit dem Bereich Stadtknechtstraße, dem Bereich Donaulände, dem Bereich Bahnhofstraße mit Schloß sowie dem Bereich Pflegerspitz mit seinen ergänzenden Einrichtungen.

1.3.2 Abgrenzung Untersuchungsgebiet Vorbereitende Untersuchungen

Gegenstand des Vertrags zur Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen ist das an die Altstadt von Kelheim angrenzende „Wöhrdplatz-Areal“ gemäß den dargestellten Abgrenzungen.

Es werden in dem ca. 25,00 ha großen Untersuchungsgebiet 53 Haupt- und 72⁵ Nebengebäude zusammen mit ihren Freiflächen untersucht.

Karte VU 01: Abgrenzung Untersuchungsgebiet⁶



⁵ Die Zahl der Haupt- und Nebengebäude wurde auf Grundlage des Katasterplanes der Stadt Kelheim und der durchgeführten Bestandserhebung ermittelt. Diese Zahlen dienen bei der weiteren Untersuchung als Datengrundlage.

⁶ Die Abbildung der Karten in diesem Erläuterungsbericht nur als Orientierung. Teil dieses Berichtes ist ein Plansatz mit Karten im Maßstab 1:1.000 bzw. einzelne pdf Dateien.

1.3.3 Vorgehensweise städtebauliche Untersuchungen

Mit Beschluss des Stadtrates von Kelheim wurde das Büro Projekt 4, Stadt- und Freiraumplanung, Nürnberg, nach Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen „Altstadt Kelheim“ 2006⁷ auch mit der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen für das „Wöhrdplatz-Areal“ beauftragt. Nach Erstellung der Kartengrundlagen wurden im Frühjahr 2020 die systematische städtebauliche, bauliche und grünstrukturelle Bestandsaufnahme durchgeführt und mit den Ergebnissen der Grundlagenrecherche ergänzt. Kenntnisse über Zustand, Struktur und Funktion des Untersuchungsgebietes bilden die Planungsgrundlage der interdisziplinär arbeitenden Gruppe aus Stadtplanern, Geographen und Landschaftsarchitekten des Büros P4. Gespräche mit der Verwaltung, Einsichtnahme in bereits vorhandene Publikationen, Erhebungen, Untersuchungen und historische Quellen sowie Einzelgespräche mit interessierten Bürgern während der Erhebungen vertieften die Kenntnisse der Planer.

Alle einsehbaren Gebäude im Untersuchungsgebiet wurden auf ihre Nutzung (insbes. Leerstand), ihren äußeren Bauzustand, ihre Geschossigkeit und ihr Baualter beurteilt. Die Aufnahme der Freiflächen des Untersuchungsgebietes, gegliedert in öffentliche und private Freiräume erfolgte parallel. Die grünstrukturellen und ökologischen Belange wurden durch Aufnahme des Freiflächenpotentials unter besonderer Berücksichtigung der Grüngliederung, der Nutzung und der Versiegelung gewürdigt.

Eine digitale Fotosammlung mit Aufnahmen der Gebäude zum Zeitpunkt der Bestandserhebung im Frühjahr 2020 werden der Stadt Kelheim zusammen mit dem Ergebnisbericht dieser Untersuchung überlassen, damit die Ergebnisse der Untersuchung zum Zeitpunkt der Erhebung nachvollziehbar dokumentiert sind.

Die Analyse aller von der Stadt gestellten Planungsunterlagen⁸, die Vorgaben übergeordneter Fachplanungen und sonstige Informationen erfolgt parallel zur Aufnahme und Bewertung des Bestandes. Die Ergebnisse sind in Karten zusammengestellt. Sie werden durch Bildmaterial und Tabellen unterstützt und textlich erläutert.

Die Themenschwerpunkte:

- **Grundlagen** (Demographie, Wirtschaft und Einzelhandel, Kultur / Tourismus / Freizeit, Bildung und Soziales),
- **Bausubstanz** (Gebäudezustand, Gebäudealter, Höhenentwicklung),
- **Freiräume** (Freiflächen, Verkehrsflächen, Brachen, bauliche Dichte und Grünstrukturen),
- **Nutzungen** (Leerstände, Baulücken, Potentiale) und
- **Verkehrsverhältnisse** (baulicher und funktionaler Zustand im Untersuchungsgebiet)

werden analysiert und dienen gemeinsam mit den Aussagen der weiteren bestehenden Planungen als Grundlage zur Formulierung von Entwicklungszielen. Sie bilden die Basis der städtebaulichen Rahmenplanung, die die einzelnen Entwicklungsziele untereinander in Bezug setzt und die Schwerpunkte der gesamten Sanierung aufgezeigt.

Um eine zügige Durchführung der Sanierung zu gewährleisten werden Bau- und Ordnungsmaßnahmen benannt. Neben Baumaßnahmen werden Möglichkeiten zur langfristigen Neuordnung und Neustrukturierung, Maßnahmen der Neugestaltung des öffentlichen und in Teilbereichen des privaten Raumes (Vorschläge) aufgezeigt. Ihre langfristige Umsetzung wird im Maßnahmenplan dargestellt.

⁷ Programm Soziale Stadt gemeinsam mit ifss Institut für Sozialforschung und Sozialplanung GbR, Stuttgart

⁸ Die Auswertung des verfügbaren statistischen Materials zur Bevölkerungs- und Arbeitsmarktentwicklung in Kelheim erfolgt auf der Ebene der gesamten Kommune.

1.3.4 **Verfahrensablauf**

Beauftragung der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen	28. Januar 2020
Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen nach Übergabe der Planunterlagen	23. März 2020
Bestandserhebung vor Ort / Grundlagenrecherche	April-Mai 2020
Bestandsanalyse: Erarbeitung Bestands- und Analysekarten mit textlichen Erläuterungen	Mai-Juni 2020
Verwaltungsinterne Vorstellung Ergebnisse der Grundlagenrecherche und der Bestandserhebungen	07. Juli 2020
Vorstellung der Ergebnisse und Diskussion Bestand/ Analyse/ Grobkonzept im Stadtrat	01 Juli 2021
<hr/>	
<i>Abstimmung mit der Regierung von Niederbayern</i>	
<i>Billigung der Ergebnisse und Diskussion Bestand/ Analyse/ Grobkonzept im Stadtrat</i>	<i>28.06.2021</i>
<i>Beteiligung der Öffentlichkeit, hier 1. Bürgersprechstunde (Optional)</i>	
<i>Erarbeitung Rahmenplanung, Maßnahmenplanung, Realisierbarkeit</i>	
<i>Vorstellung der Ergebnisse und Diskussion Rahmenplanung, allgemeine Sanierungsziele und Maßnahmenplanung im Stadtrat</i>	
<i>Behördenbeteiligung und Beteiligung der Öffentlichkeit (z.B. öffentliche Ausstellung der Ergebnisse und Anhörung der betroffenen Bewohner und Eigentümer)</i>	
<i>Beteiligung der Öffentlichkeit, hier Bürgerversammlung</i>	
<i>Abwägung und Beschlussfassung über die im Rahmen der Behördenbeteiligung und der Beteiligung der Öffentlichkeit eingegangenen Anregungen</i>	
<i>Beschlussfassung über die Ziele und Zwecke der Sanierung und über die Rahmen- und Maßnahmenplanung, Beschlussfassung über die Sanierungssatzung und über die Abgrenzung des Sanierungsgebietes</i>	

Hinweis: Die Tabelle Verfahrensablauf wird im Zuge des Verfahrens angepasst und fortgeschrieben.

1.4 Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

1.4.1 Bürgerinformation, Einzelgespräche, Bürgersprechstunde, Bürgerversammlung

Die erfolgreiche Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen und die daraus resultierenden privaten Maßnahmen im Rahmen des Sanierungsprogramms sind stark vom Interesse und der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer und Bewohner abhängig.

So ist die Stadt Kelheim bei der Erarbeitung Vorbereitenden Untersuchungen „Wöhrdplatz-Areal“ bestrebt die Erweiterung/Ergänzung des Sanierungsgebietes mit Beteiligung der Bürger anzugehen. Neben einer Bürgerinformation zu Beginn erfolgten während der Bestandsaufnahme erste Erörterungen mit einzelnen Bürgern. Diese Informationen werden in die Betrachtungen mit einbezogen.

Eine Bestandsbewertung der Planer und Erläuterungen, wie Vorbereitende Untersuchungen ablaufen und welche Perspektiven sich durch ein mögliches Sanierungsgebiet ergeben können in einer ersten Bürgersprechstunde dargelegt werden. Hier besteht für der Bevölkerung die Möglichkeit konkrete Fragen zu stellen und ihre Belange (individuell in kleinster Runde) vorzubringen. Die hier aufgenommenen Hinweise und Anregungen der betroffenen bzw. interessierten Bürger werden aufgenommen, abgewogen und soweit möglich in die Planung der Vorbereitenden Untersuchungen integriert.

In einer Bürgerversammlung werden dann alle Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Analyse sowie die daraus resultierenden Planungen und Maßnahmen noch einmal vorgestellt und die Öffentlichkeit vor der öffentlichen Auslegung über die gesamte Planung in Kenntnis gesetzt.

1.4.2 Öffentliche Auslegung

Abschließend erfolgt gemäß § 4 und § 139 BauGB parallel zur Behördenbeteiligung die öffentliche Auslegung aller Planungsunterlagen im Zeitraum vom bis

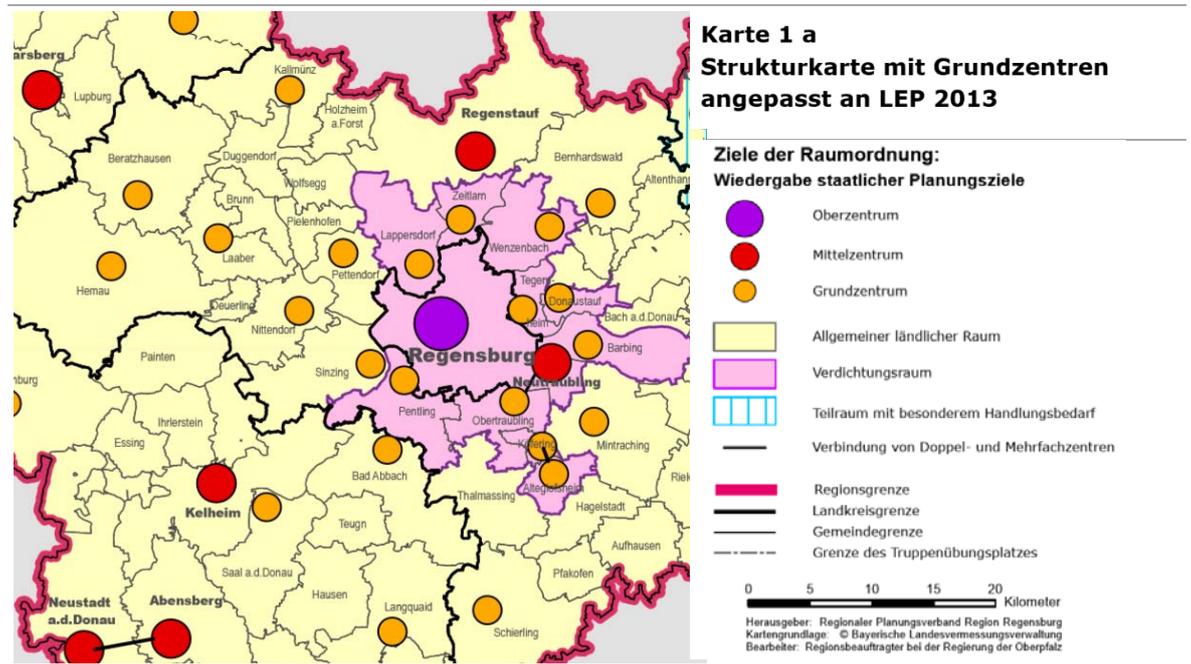
Hinweis: Kapitel Öffentlichkeitsarbeit wird im Zuge des Verfahrens angepasst und fortgeschrieben.

1.5 Vorgelagerte Planungen

1.5.1 Zielsetzung der Landes- und Regionalplanung

Trotz der konkreten räumlichen Abgrenzung des Untersuchungsgebietes soll der Bezug zur gesamten Stadt bzw. den übergeordneten Raumeinheiten nicht vernachlässigt werden. So werden im Rahmen dieser Untersuchung immer wieder auch Gemeindedaten und räumliche Gegebenheiten betreffend die Gesamtgemeinde bzw. den Hauptort betrachtet, damit die Probleme des derzeitigen Untersuchungsgebietes nicht isoliert analysiert werden.

Die Landes und Regionalplanung formuliert folgende Ziele: Kelheim als zentraler Ort⁹ liegt im Südwesten der Region Regensburg (11) im Allgemeinen ländlichen Raum zwischen den Verdichtungsräumen Regensburg und Ingolstadt.



Karte: Strukturkarte¹⁰

Im LEP 2013 sind für die Entwicklung der Gebietskategorie „Allgemeiner Ländlicher Raum“ folgende Ziele und Grundsätze festgehalten¹¹:

2.2.5 Entwicklung und Ordnung des ländlichen Raums

Grundsatz (G) Der ländliche Raum soll so entwickelt und geordnet werden, dass

- er seine Funktion als eigenständiger Lebens- und Arbeitsraum nachhaltig sichern und weiter entwickeln kann,
- seine Bewohner mit allen zentralörtlichen Einrichtungen in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt sind,
- er seine eigenständige Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur bewahren kann und
- er seine landschaftliche Vielfalt sichern kann.

⁹ Anhang 1 - Zentrale Orte (zu 2.1.2) Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013, geändert am 01.03.2018

¹⁰ Anhang 2 – Strukturkarte aus Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013, geändert am 01.03.2018

¹¹ www.landentwicklung.bayern.de

(G) Im ländlichen Raum soll eine zeitgemäße Informations- und Kommunikationsinfrastruktur geschaffen und erhalten werden.¹²

Zu 2.2.5 Begründung (B) Es ist Aufgabe der öffentlichen Hand, den ländlichen Raum insgesamt – mit seinen beiden Subkategorien – unter besonderer Wahrung seiner Eigenarten und gewachsenen Strukturen als gleichwertigen und eigenständigen Lebensraum zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Hierzu sind notwendig:

- die Stärkung der eigenständigen Wirtschaftsstruktur des ländlichen Raums mit einem entsprechenden quantitativen und qualitativen Arbeitsplatzangebot,
- die Schließung noch bestehender Lücken bei der Verkehrsinfrastruktur und der bedarfs-gerechte Erhalt bzw. Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs,
- der bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau von Kindertageseinrichtungen sowie Einrichtungen der schulischen und beruflichen Bildung,
- der bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau von Einrichtungen der medizinischen Versorgung,
- dem bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau von Einrichtungen und Angeboten für ältere Menschen,
- die Schaffung branchen- und regionalbezogener wirtschaftsnaher Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen,
- der Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen sowie der eigenständigen Siedlungsstrukturen bzw. des jeweiligen Siedlungscharakters und deren Betonung auch als ökonomischer Standortvorteil,
- die Sicherung und Entwicklung einer wettbewerbsfähigen und umweltverträglichen Land- und Forstwirtschaft,
- die Nutzung der regionalen Wertschöpfungspotenziale, die sich insbesondere aus der verstärkten Erschließung und Nutzung Erneuerbarer Energien ergeben und
- die Lenkung von Nutzungen an räumlich geeignete Standorte.

Die umfassende Stärkung des ländlichen Raums trägt zur Schaffung und zum Erhalt gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen bei. Damit können auch der Entwicklungsdruck auf die Verdichtungsräume abgemildert und die Abwanderungstendenz junger, gut ausgebildeter Menschen abgeschwächt werden.

Die Region 11 wird von mehreren Entwicklungsachsen mit überregionaler (Karte 1 Raumstruktur). Kelheim liegt an keiner Entwicklungsachse sondern in einem ländlichen Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll.

Im Regionalplan Region Regensburg sind für die Entwicklung des Mittelbereiches Kelheim folgende Ziele und Grundsätze festgehalten¹³:

4.3.2 Grundsatz (G) In den Mittelbereichen Kelheim [und ...] ist anzustreben dass

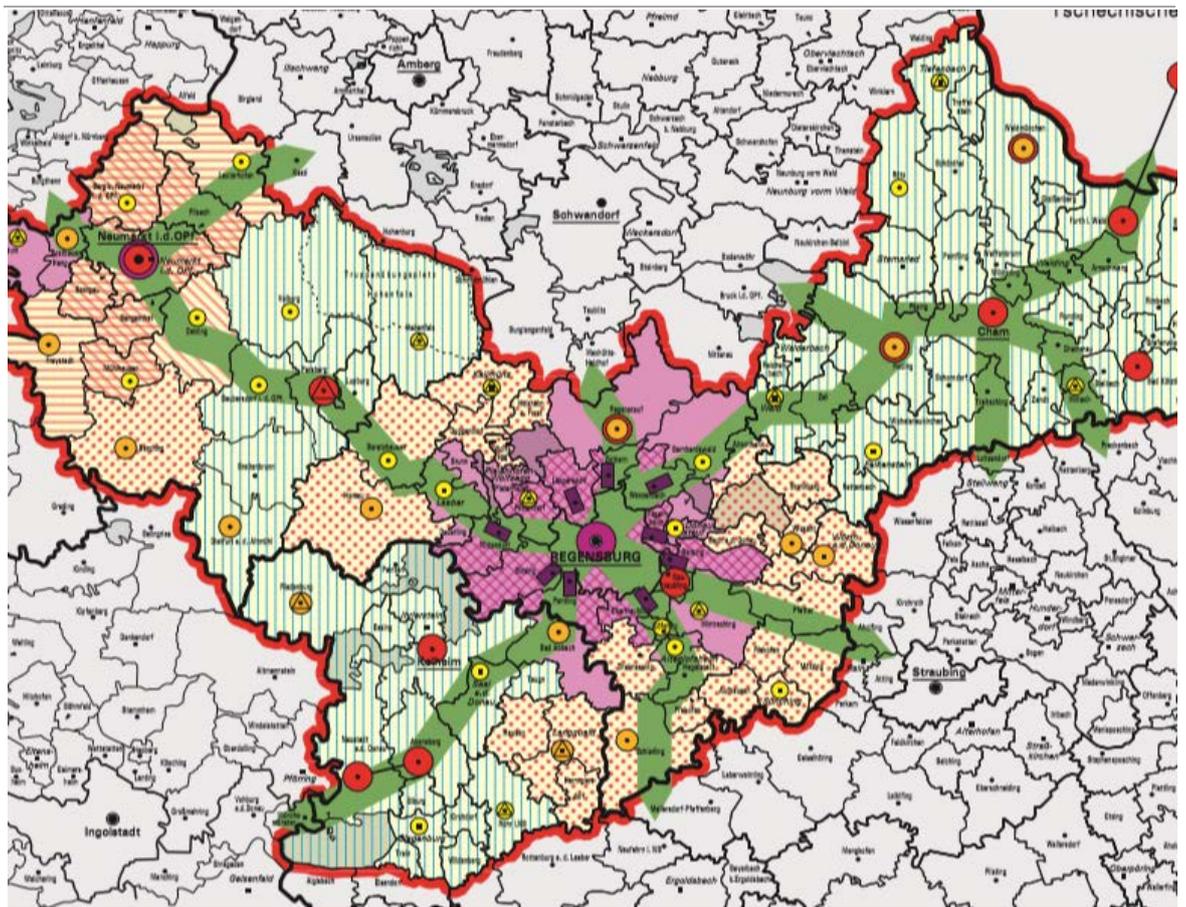
- die Erwerbsmöglichkeiten vor allem durch den Ausbau bestehender Betriebe auszuweiten, wobei verstärkt Innovationen durchgeführt, die Standortvorteile durch den Main-Donau-Kanal genutzt und moderne Kommunikationsmittel eingesetzt werden sollen, um insbesondere die Standortbedingungen weniger verkehrsgünstig gelegener Orte aufzuwerten sowie vom Flughafen München ausgehende Effekte zu nutzen,
- den Waldreichtum verstärkt zur Entwicklung der holzverarbeitenden Industrie und der Errichtung von Biomasse-/Hackschnitzel-Heizkraftwerken zu nutzen,

¹² Intention der Bayerischen Staatsregierung ist eine möglichst flächendeckende Erschließung mit zeitgemäßen Informations- und Kommunikationstechnologien, z.B. mit Breitbandinfrastruktur; dies schließt den bedarfsgerechten Ausbau einer Hochgeschwindigkeits-Breitbandinfrastruktur mit ein. Im ländlichen Raum besteht im Vergleich zu den Verdichtungsräumen Nachholbedarf.

¹³ A II Ziele und Grundsätze, Pkt.4.3.2 „Mittelbereiche Kelheim und Abensberg/Neustadt a.d.Donau, S.14, Regionalplan Region Regensburg, 05.2011

- den Tourismus und die Erholung vor allem im Gebiet des Naturparks Altmühltal natur- und umweltverträglich sowie das Kur- und Bäderwesen im Bereich des Heilbades Bad Gögging zu einem gewichtigen Sektor der Wirtschaft auszubauen,
- ein erweitertes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr mit günstigen Verbindungen zu den Oberzentren Regensburg und Ingolstadt aufzubauen,
- den tertiären Sektor in den Mittelzentren [...] und Kelheim zu stärken [...].

Karte Raumstruktur Region 11 (Regensburg)¹⁴



Zweite Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Regensburg (11) vom 26. Januar 2011

Karte 1 Raumstruktur

Ziele der Raumordnung und Landesplanung

a) Zeichnerisch erläuternde Darstellungen verbaler Ziele

- Unterzentrum
- Kleinzentrum
- Siedlungsschwerpunkt
- Zusatzsignatur für bevorzugt zu entwickelnden zentralen Ort
- Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet

b) Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele

- Grenze der Region
- Gebietskategorien**
- Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum Regensburg
- Äußere Verdichtungszone
- Stadt- und Umlandbereich Neumarkt i.d.OPf im ländlichen Raum
- Ländlicher Teilraum im Umfeld des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlang
- Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll
- Allgemeiner ländlicher Raum

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mögliches Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Mögliches Mittelzentrum

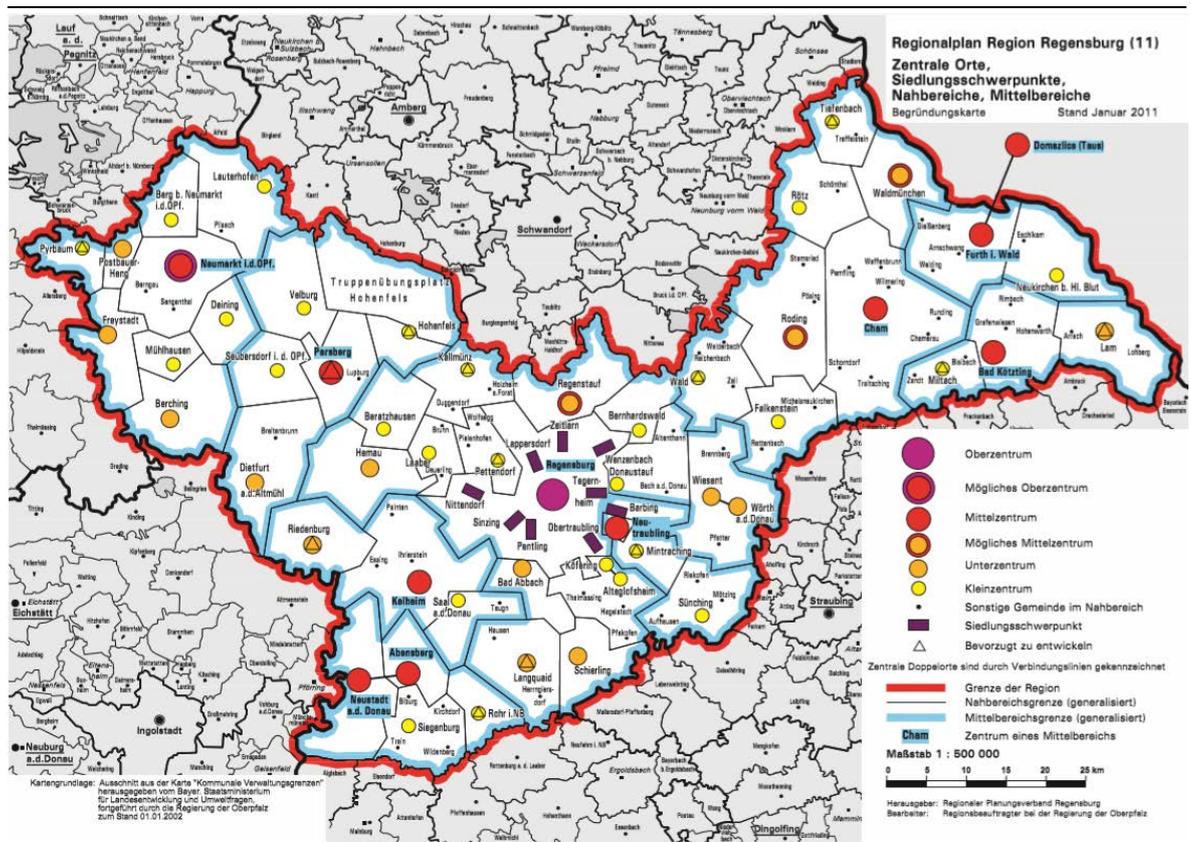
Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet

Überregionale Entwicklungsachsen

- Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung

¹⁴ Entnommen: <http://www.region11.de/>

Regionalplan Begründungskarte Zentrale Orte, Siedlungsschwerpunkte, Nahbereiche Mittelbereiche¹⁵



4.3.2 Begründung (B) Mittelbereich Kelheim

Begründet werden die Grundsätze für Kelheim wie folgt¹⁶:

- Die Mittelbereiche Kelheim und [...] sind im Landesentwicklungsprogramm als Teilraum eingestuft, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll.
- Die Strukturschwäche dieses Raumes konnte in den letzten Jahren, insbesondere durch die Ansiedlung von Automobilzulieferbetrieben, deutlich gebessert werden. Trotzdem ist das Arbeitsplatzangebot nach Qualität und Umfang für die hier ansässigen Erwerbstätigen gegenwärtig noch unzureichend, so dass viele von ihnen in die Oberzentren Regensburg und Ingolstadt pendeln. Nachdem schon gute Grundlagen im gewerblichen Wirtschaftssektor bestehen, ist eine Ausweitung des Arbeitsplatzangebots vor allem durch den Ausbau der bestehenden Betriebe erfolgversprechend (Stärkung der "endogenen Potentiale"). Deren Wettbewerbsfähigkeit gilt es zu verbessern, wozu die Betriebe selbst (z.B. durch Innovation, Nutzung moderner Kommunikationsmittel, Kooperation in gemeinsam berührten Belangen) und die Standortgemeinden (z.B. durch Beratung, Flächensicherung, Standortmanagement und -marketing mit Einbeziehung des Main-Donau-Kanals) beitragen können. Auch Entwicklungspotenziale, die durch die bis in die Region Regensburg ausstrahlende Effekte des Flughafens München entstehen, können zu einer Weiterentwicklung des Raumes beitragen (vgl. dazu: Entwicklungskonzept für das weitere Umfeld des Flughafens München, Januar 2007, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie).

¹⁵ Entnommen: <http://www.region11.de>

¹⁶ A II Begründung, Pkt.4.3.2 „Mittelbereiche Kelheim und Abensberg/Neustadt a.d. Donau“, S.39, Regionalplan Region Regensburg, 05.2011

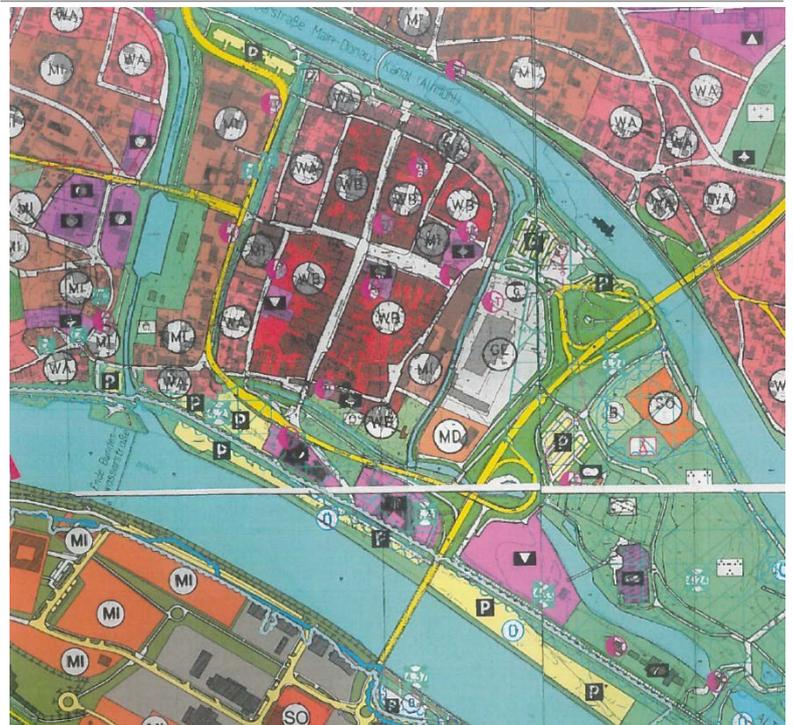
- Die verstärkte Nutzung des heimischen Rohstoffes Holz kann einen nennenswerten Entwicklungsfaktor bilden. Wegen des Waldreichtums in den Mittelbereichen Kelheim und Abensberg/Neustadt a.d.Donau können die holzverarbeitende Industrie und Biomasse-/Hackschnitzel-Heizkraftwerke gute Standortvoraussetzungen finden. Als mögliche Standorte für größere Biomasse-Heizkraftwerke kommen u.a. die Kurorte Bad Abbach und Bad Gögging, große Schulen, Krankenhäuser und Gewerbegebiete in Frage oder eventuell auch neu zu erschließende Wohngebiete.
- Der Tourismus hat im Gebiet des Altmühltals, das Kur- und Bäderwesen im Heilbad Bad Gögging große Bedeutung erlangt. Im Ausbau dieses Wirtschaftszweiges liegt für diese Gebiete die wirtschaftliche Zukunft. Der Ausbau kann durch Maßnahmen, wie Ergänzung des Angebots an Freizeiteinrichtungen einschließlich Erstellung von Rad- und Wanderwegen im südlichen Teilraum, Modernisierung der Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe, Ausweitung der Angebote für Urlaub auf dem Bauernhof sowie Verwirklichung eines Image-Marketingkonzeptes unterstützt werden. Eine naturverträgliche Ausrichtung des Tourismus ist Voraussetzung, um den Erholungswert der Landschaft zu erhalten.
- Die Verkehrsinfrastruktur ist relativ gut ausgebaut, jedoch sind die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs verbesserungsbedürftig. Den ab Mitte 1996 eingeführten Stundentakt auf der Bahnstrecke Regensburg-Ingolstadt gilt es durch entsprechende Anschlüsse von Zubringerbuslinien zu ergänzen und auch für nachfrageschwache Zeiten eine dem Bedarf angepasste Bedienung (z.B. Anrufsammeltaxi) zu ermöglichen.

1.5.2 Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung (FNP/LP /BBP)

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt die Altstadt von Kelheim weitestgehend als Wohnbauflächen (Allgemeines Wohngebiet (WA) und Besonderes Wohngebiet (WB)), als Mischgebiet und als Flächen für den Gemeinbedarf dar. Begrenzt wird die Altstadt meist von Grünflächen

Dass die Altstadt umgrenzende Untersuchungsgebiet weist im westlichen Bereich eine Grün- und Wasserfläche sowie Mischgebiete und ein Wohngebiet aus. Im Süden ist der Uferbereich der Donau als Verkehrsfläche (Parkplatz), als Grünfläche sowie als Gemeinbedarfsflächen dargestellt. Auch nach Osten finden sich im Untersuchungsgebiet Grünflächen, Parkplatzflächen und Flächen für den Gemeinbedarf.

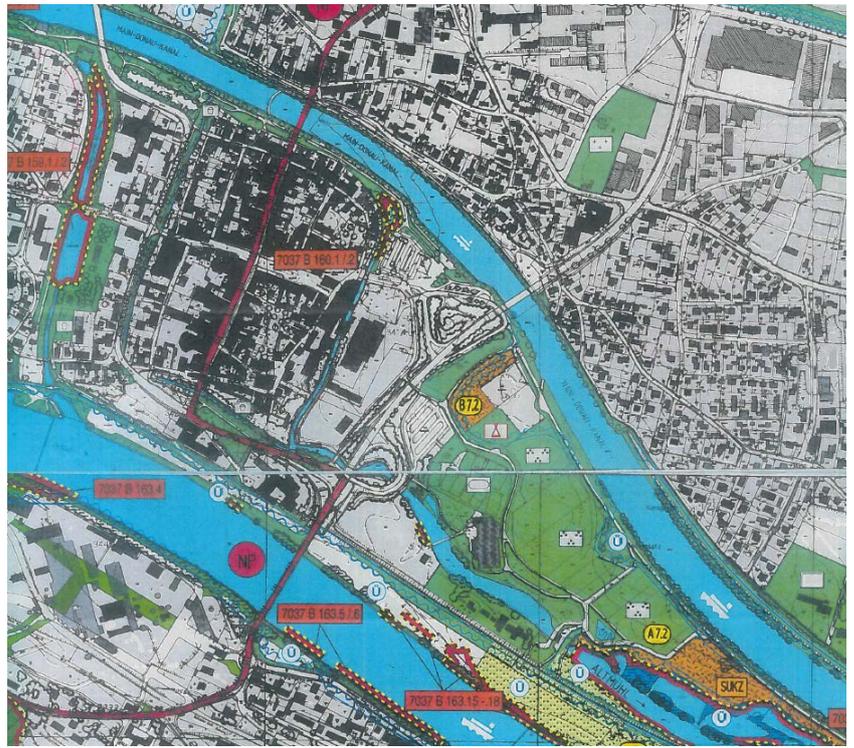
Ausschnitt wirksamer Flächennutzungsplan der Stadt Kelheim



Die im Flächennutzungsplan dargestellten Nutzungen im Untersuchungsgebiet weisen auf keine Konfliktsituationen in Bezug zu den angrenzenden Nutzungen in der Kernstadt hin.

Ausschnitt Landschaftsplan der Stadt Kelheim

Der Landschaftsplan stellt im Untersuchungsgebiet analog dem FNP die Grünflächen dar. Weiter findet sich ein Biotop (B7.2) sowie gesondert gekennzeichnete Flächen



1.5.3 Natur- und artenschutzrechtliche Beiträge

Biotopie im Untersuchungsgebiet (Auszug aus BayernAtlas)

Der Landschaftsplan stellt im Untersuchungsgebiet analog dem FNP die Grünflächen dar. Gemäß Bayernatlas finden sich im Untersuchungsgebiet Biotopie (rot schraffiert) mit Unterwasser- und Schwimmblattvegetation, Auwälder sowie Gewässerbegleitgehölz.

Zudem sind die westlichen und südwestlichen Gebiete noch Teil des Naturparks Altmühltal (senkrechte Schraffur).



Im Untersuchungsgebiet finden sich folgende Biotope¹⁷:

- 7037-0159-001
Verlandungsvegetation am alten Kanalhafen in Kelheim; Hauptbiotyp: Unterwasser- und Schwimmblattvegetation (43 %), Weitere Biotypen: Vegetationsfreie Wasserfläche in nicht geschützten Gewässern (30 %); Großröhrichte (20 %); Feuchte und nasse Hochstaudenfluren, planar bis montan (5 %); Gewässer-Begleitgehölze, linear (2 %)
- 7037-0159-002
Verlandungsvegetation am alten Kanalhafen in Kelheim; Hauptbiotyp: Unterwasser- und Schwimmblattvegetation (80 %), Weitere Biotypen: Vegetationsfreie Wasserfläche in nicht geschützten Gewässern (20 %); Großröhrichte (0 %)
- 7037-0164-001
Altmühl-Altwasser gegenüber Hohenpfahl; Hauptbiotyp: Gewässer-Begleitgehölze. Linear (100 %)
- 7037-1001-007
Ufergehölze an der Donau in Kelheim; Hauptbiotyp: Auwälder / 91E0 (100%)

1.5.4 Einzelhandelskonzept

Um eine zukunftsorientierte und nachhaltige Standort- und Einzelhandelsentwicklung zu gewährleisten, hat die Stadt Kelheim gemäß Beschluss Nr. 19 vom 30. März 2009 "das bestehende Einzelhandelsentwicklungskonzept der Entwicklung im Einzelhandel in einem regelmäßigen Turnus (spätestens alle 6 Jahre) anzupassen [...]. Die aktuellsten Ergebnisse liegen mit dem Einzelhandelskonzept 2016 vor¹⁸.

Ein wesentliches Ziel ist eine aktive Innenentwicklung zur Stärkung der Innenstadt als zentrales Versorgungs-, Dienstleistungs-, Tourismus und Kommunikationsort. Folgende Steuerungsmechanismen sind hierfür relevant:

„Weiterentwicklung von Einzelhandel mit innenstadtrelevantem Hauptsortiment nur im zentralen Versorgungsbereich (= Standortbereich Innenstadt)

Die Ansiedlung oder Erweiterung von Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtrelevantem Sortiment als Hauptsortiment erfolgt ausschließlich im zentralen Versorgungsbereich. Dies gilt generell für alle Vorhaben. Ausnahmen gelten lediglich im Rahmen des Bestandsschutzes sowie in Verbindung mit einem Gewerbebetrieb. Der Teilbereich „Einkaufszentrum“ des Standortes Schäfflerstraße fällt unter die Ausnahmeregelung des Bestandsschutzes. Der gewerbeanhängige Verkauf an Endverbraucher kann an allen Standortbereichen zugelassen werden.

Weiterentwicklung von Einzelhandel mit nicht innenstadtrelevantem Hauptsortiment im zentralen Versorgungsbereich sowie an den Ergänzungsstandorten

Um die Aufsplitterung in eine Vielzahl von Handelsstandorten zu verhindern und eine räumlich ausgewogene Standortstruktur sowie eine ausreichende Anziehungskraft einzelner Versorgungsstandorte zu gewährleisten, wird die Ansiedlung nicht-innenstadtrelevanter Sortimente räumlich gebündelt und auf die hierfür definierten Ergänzungsstandorte verwiesen. Einzelhandelsbetriebe mit nicht-innenstadtrelevanten (Haupt-)Sortimenten führen regelmäßig zusätzliche Randsortimente. Während von nicht-innenstadtrelevanten Randsortimenten definitionsgemäß keine Gefährdung für die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs ausgeht, sind bei innenstadtrelevanten Randsortimenten negative Auswirkungen möglich. Innenstadtrelevante Randsortimente sind deshalb außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs nur in begrenztem Umfang zulässig. Dieser beläuft sich auf insgesamt maximal 20% der gesamten Verkaufsfläche des Objektes bei einer Obergrenze von insgesamt maximal 600 m² Verkaufsfläche sowie maximal 200 m² je Sortiment.

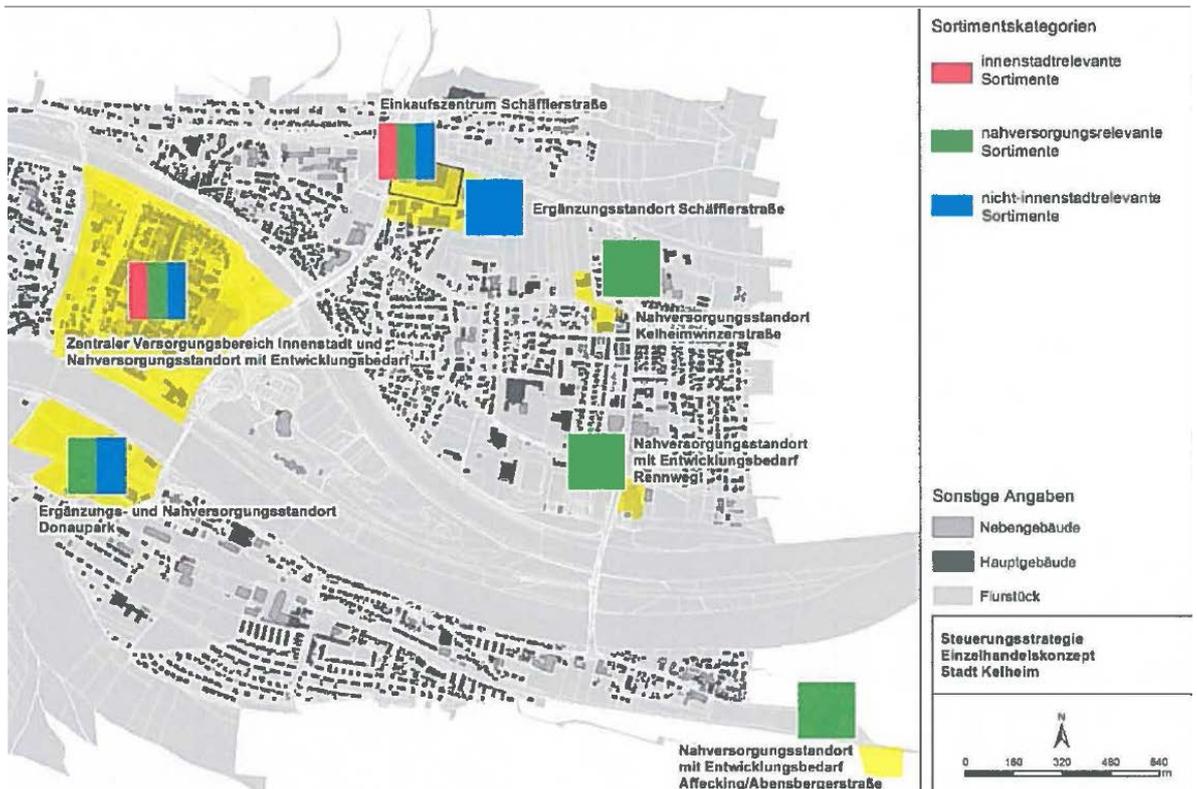
¹⁷ Biotopkartierung Bayern / Flachland

¹⁸ GMA, Gesellschaft für Markt und Absatzforschung mbH, Ludwigsburg, Büro München. Die entsprechende Kurzfassung findet sich im Anhang.

Weiterentwicklung von großflächigem Einzelhandel (über 800 m² Verkaufsfläche) mit nahversorgungsrelevantem Sortiment an den Nahversorgungsstandorten mit Entwicklungsbedarf

Um ein ausgewogenes Standortsystem der Nahversorgungsstandorte zu gewährleisten ist die Ansiedlung weiterer großflächiger Lebensmittelmärkte (< 800 m² Verkaufsfläche) nur an den ausgewiesenen Nahversorgungsstandorten mit Entwicklungsbedarf möglich, zu denen die Standortbereiche Innenstadt, [...] zählen“¹⁹.

Karte Steuerungsstrategie Einzelhandelskonzept 11.2016



Der westliche und südliche Bereich des Untersuchungsgebietes befindet sich gemäß des Einzelhandelskonzeptes 2016 im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt und Nahversorgungsstandort mit Entwicklungsbedarf. In diesem Bereich sind innenstadtrelevante-, nahversorgungsrelevante- und nicht innenstadtrelevante Sortimente zulässig.

Für die Innenstadt (und somit für Teile des Untersuchungsgebietes) wurden folgende Entwicklungen angestrebt:

„Für eine Weiterentwicklung und Revitalisierung des Standortes Innenstadt werden künftig alle Faktoren, die die Attraktivität dieses Standortes bestimmen, gemeinsam weiterentwickelt. Die Vielfalt und das Angebot der Geschäfte sind dabei nur ein, wenn auch sehr wichtiger Baustein. Weiter wichtige Faktoren für die Gesamtattraktivität der Innenstadt sind das Ambiente und das Flair sowie der Erlebnischarakter, da die Innenstadt nicht nur Versorgungsstandort, sondern insbesondere Treffpunkt, Aufenthaltsbereich und Freizeitort sein soll.

Im Bereich der Handelslandschaft der Innenstadt ist es das Ziel, moderne Konzepte zu realisieren, um den fortschreitenden Betriebsformenwandel innerhalb des Standortes der Innenstadt zu ermöglichen.“²⁰

¹⁹ Auszug aus dem Sitzungsbuch der Stadt Kelheim, 12. Sitzung des Stadtrates am 28.11.2016

²⁰ Auszug aus dem Sitzungsbuch der Stadt Kelheim, 12. Sitzung des Stadtrates am 28.11.2016

2 Grundlagenrecherche (Grundlagen & Analyse)

2.1 Demographische Analyse / Bevölkerungsprognose

2.1.1 Bevölkerungsstand und Bevölkerungsbewegung

Der Bevölkerungsstand und die Bevölkerungsstruktur setzen sich aus den Wanderungsbewegungen (Zuzüge und Fortzüge) und der natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Geburten und Sterbefälle) zusammen.

Tabelle: Allgemeine Bevölkerungsentwicklung²¹

	Bayern	Niederbayern	Stadt Kelheim	Lkr. Kelheim
Bevölkerungsstand				
Bevölkerung am 27.05.1970	10.479.386	977.166	15.419	85.370
Bevölkerung am 25.05.1987	10.902.643	1.027.374	14.701	90.040
Bevölkerung am 31.12.2011	12.595.891	1.172.834	15.340	112.752
Bevölkerung am 31.12.2017	12.997.204	1.230.037	16.716	121.119
Bevölkerungszu- bzw. -abnahme: gegenüber 1970	24,0 %	25,9 %	8,4 %	41,9 %
Bevölkerungszu- bzw. -abnahme: gegenüber 1987	19,2 %	19,7 %	13,7 %	35,4 %
Bevölkerungszu- bzw. -abnahme: gegenüber 2011	4,8 %	4,9 %	9,0 %	7,4 %

Darstellung: Bevölkerungsentwicklung in Kelheim²²

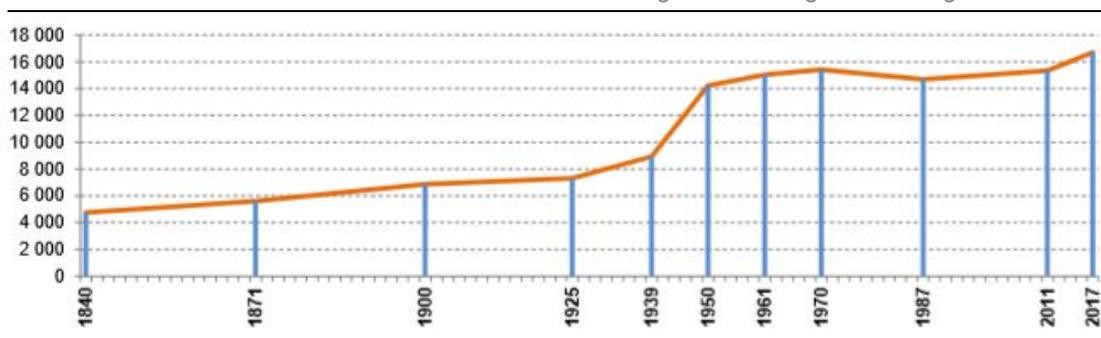


Tabelle: Bevölkerungsstand in Kelheim seit 2010²³

Bevölkerungsstand Stadt Kelheim	Einwohner gesamt	Zu-/Abnahme seit Vorjahr	
		Anzahl	%
2017	16.716	244	1,5
2016	16.472	202	1,2
2015	16.270	437	2,8
2014	15.833	83	0,5
2013	15.750	195	1,3
2012	15.555	96	0,6
2011	15.459	-29	-0,2
2010	15.488	17	0,1

²¹ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018.

²² Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018.

²³ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018. Stadt Kelheim.

Darstellung: Natürliche Bevölkerungsbewegung und Wanderungen in Kelheim²⁴

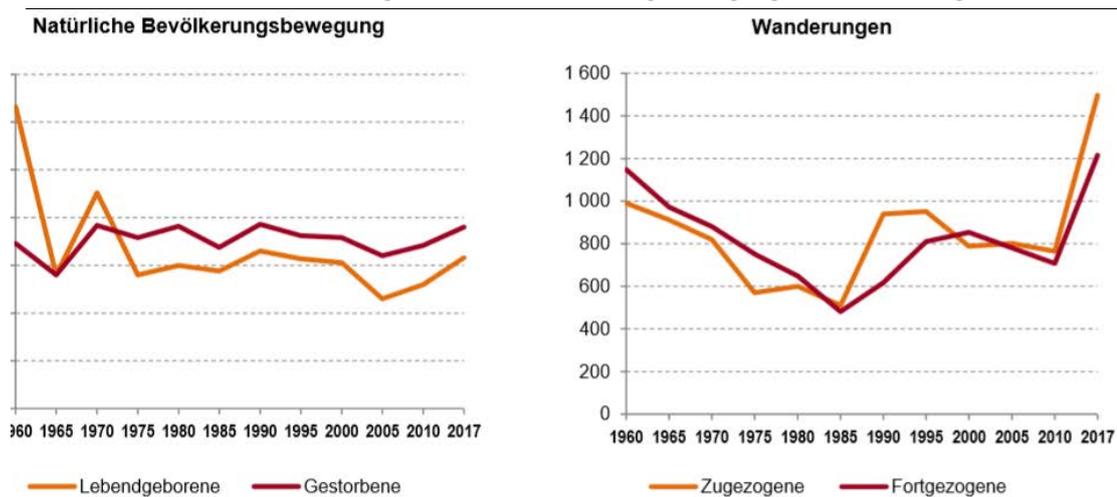


Tabelle: Bevölkerungsbewegungen Gesamtsalden²⁵

in Kelheim	2014	2015	2016	2017	2014-2017
Geburten/ Sterbefälle	-62	-86	-24	-32	-204
Wanderungsgewinn/ Wanderungsverlust	143	519	240	281	1.183
Gesamtsaldo	81	433	216	249	979

Gemäß den Gemeindedaten von 2018 zeigen die Veränderungen seit 2010 (fast²⁶ durchweg positive) Bilanzen. Eine differenzierte Betrachtung der Bevölkerungsbewegungen zeigt bei den natürlichen Bewegungen insgesamt Verluste auf. Die stärkeren Wanderungsgewinne durch Zugezogene begründen das insgesamt positive Gesamtsaldo in Kelheim.

Dies kann als Indikator für eine gewisse städtebauliche Qualität der Gesamtstadt in der Region herangezogen werden und deutet darauf hin, dass der Standort durch die infrastrukturelle Lage am Rand von Regensburg positiv bewertet wird.

Im Verhältnis zum Landkreis fällt die positive Bevölkerungsentwicklung jedoch wesentlich geringer aus. Dieses Szenario kann als Indikator möglicher städtebaulicher Missstände in der Kernstadt sowie auf nicht vorhandenen Ressourcen von Wohnraum im Stadtgebiet hinweisen.

2.1.2 Altersstruktur

Durch Analyse der Altersgruppen werden Inhalte aufgezeigt, die für zukünftige Veränderungen der Altersstruktur und den daraus resultierenden Entwicklungen des sozialen Gefüges relevant sein könnten.

Eine Auswertung hinsichtlich der Verteilung der verschiedenen Altersgruppen innerhalb der der Stadt Kelheim im Vergleich mit größeren Raumeinheiten (Landkreis, Regierungsbezirk, Land Bayern) zeigt folgende Merkmale:

- Die Gruppe der unter 6 Jährigen und die Gruppe der 6 bis unter 15 Jährigen sind in der Stadt Kelheim ähnlich repräsentiert
- Die Gruppe der 15 bis unter 18 Jährigen und die Gruppe der 18 bis unter 25 Jährigen weisen gegenüber den größeren Raumeinheiten ebenfalls kaum Unterschiede auf.

²⁴ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018.

²⁵ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018. Stadt Kelheim.

²⁶ Ausnahme 2011 mit einer Bevölkerungsabnahme von 20 Einwohnern

- Die Gruppe der 25 bis unter 30 Jährigen ist Stadtgebiet wie im Land Bayern gegenüber dem Landkreis und dem Regierungsbezirk mit 0,3 % überrepräsentiert.
- Die Gruppe der 30 bis unter 40 Jährigen ist in Kelheim gegenüber dem Landkreis und dem Bundesland unter – gegenüber dem Regierungsbezirk leicht überrepräsentiert.
- Die Gruppe der 40 bis unter 50 Jährigen ist in der Stadt Kelheim analog dem Bezirk und dem Freistaat unauffällig, jedoch gegenüber dem Landkreis unterrepräsentiert.
- Die Gruppe der 50 bis unter 65 Jährigen ist in der Stadt Kelheim gegenüber den größeren Einheiten leicht unterrepräsentiert.
- Die Gruppe der über 65 Jährigen ist überrepräsentiert.

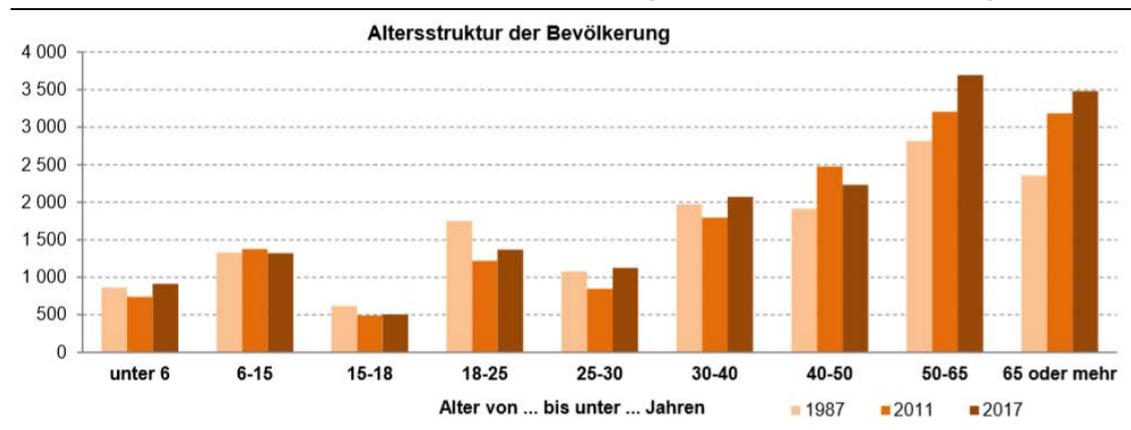
Tabelle: Altersstruktur²⁷

Bewohner im Alter von ... Jahren	2017				
	Stadt Kelheim		Lkr. Kelheim	Niederbayern	Land Bayern
	absolut	in %	in %	in %	in %
unter 6	912	5,5	5,7	5,3	5,6
6 bis unter 15	1.322	7,9	8,7	7,9	7,9
15 bis unter 18	504	3,0	3,2	3,0	2,9
18 bis unter 25	1.368	8,2	8,4	8,3	8,1
25 bis unter 30	1.128	6,7	6,4	6,4	6,7
30 bis unter 50	2.074	12,4	12,7	12,2	12,9
40 bis unter 50	2.233	13,4	14,0	13,5	13,4
50 bis unter 65	3.693	22,1	22,6	23,2	22,2
über 65	3.482	20,8	18,3	20,2	20,3
	16.716	100	100	100	100

In der Stadt Kelheim gibt es einen insgesamt ausgeglichenen Anteil an Menschen aller Altersgruppen. Die Ausnahme stellt die Altersgruppe der über 65-Jährigen dar, die sich gegenüber dem Landkreis deutlich ansonsten leicht überrepräsentiert darstellt.

Der Anteil an Kindern und jungen Erwachsenen, zusammen mit dem insgesamt durchschnittlichen Anteil an Menschen zwischen 30 und 50 Jahren und der derzeit leicht überdurchschnittlichen Quote von Menschen über 65 Jahren zeichnet insgesamt kein allzu negatives Bild für die nahe Zukunft, jedoch ist auch für Kelheim die Entwicklung zu einer Gesellschaft mit einem immer höheren Anteil älterer Menschen und damit eine gewisse Überalterungstendenz gegeben.

Darstellung: Altersstruktur der Bevölkerung in Kelheim²⁸



²⁷ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018. Stadt Kelheim

²⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018.

2.1.3 Bevölkerungsprognose

Im Rahmen der Bevölkerungsentwicklung Vorausberechnung des Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung von 2017 bis 2037²⁹ wird unter dem Aspekt des bisherigen Verlaufes³⁰ eine steigende **Tendenz** für die Stadt Kelheim gesehen. **Es wird zwischen 2017 und 2037 eine Bevölkerungszunahme von gut 880 Einwohnern auf ca. 17.600 Einwohnern erwartet**

Tabelle: Bevölkerungsentwicklung Vorausberechnung bis 2037³¹

Bevölkerungsstand am 31.12...	Personen insgesamt*	davon im Alter von ... Jahren		
		unter 18	18 bis unter 65	65 oder älter
2017	16 716	2 738	10 496	3 482
2018	16 700	2 800	10 400	3 500
2019	16 800	2 800	10 500	3 500
2020	16 900	2 800	10 500	3 600
2021	16 900	2 800	10 400	3 700
2022	17 000	2 900	10 400	3 700
2023	17 000	2 900	10 400	3 800
2024	17 100	2 900	10 300	3 800
2025	17 100	2 900	10 300	3 900
2026	17 200	2 900	10 300	4 000
2027	17 200	3 000	10 200	4 100
2028	17 300	3 000	10 100	4 200
2029	17 300	3 000	10 100	4 300
2030	17 300	3 000	10 000	4 300
2031	17 400	3 000	10 000	4 400
2032	17 400	3 000	10 000	4 500
2033	17 400	3 000	9 900	4 600
2034	17 500	2 900	9 900	4 600
2035	17 500	2 900	9 900	4 700
2036	17 500	2 900	9 900	4 800
2037	17 600	2 900	9 900	4 800

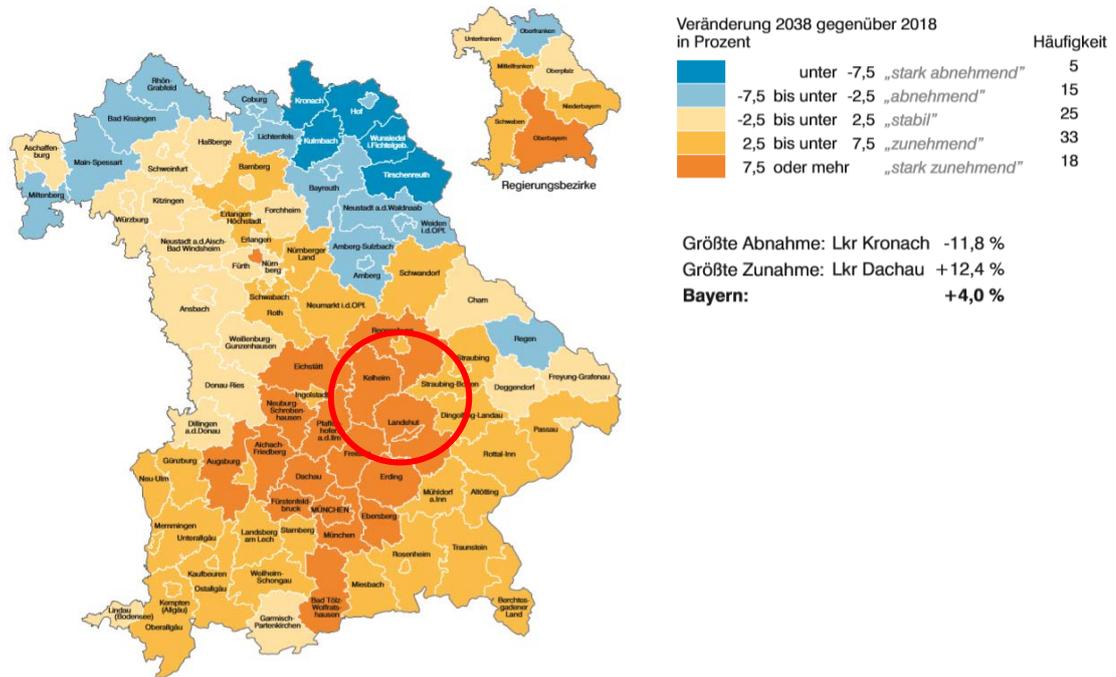
* Die Werte der Jahre 2018 bis 2037 wurden jeweils auf 100 Personen gerundet. Differenzen in den ausgewiesenen Gesamtwerten sind rundungsbedingt.

²⁹ Beiträge zur Statistik – A182B2 201851 –, Demographie-Spiegel für Bayern bis 2037, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Fürth 2019

³⁰ Die vorgelegten Bevölkerungsvorausberechnungen sind als Modellrechnungen zu verstehen, die die demographische Entwicklung unter bestimmten Annahmen zu den Geburten, Sterbefällen und Wanderungen in die Zukunft fortschreiben. Die Annahmen beruhen überwiegend auf einer Analyse der bisherigen Verläufe dieser Parameter. Vorausberechnungen dürfen also nicht als exakte Vorhersagen missverstanden werden. Sie zeigen aber, wie sich eine Bevölkerung unter bestimmten, aus heutiger Sicht plausiblen Annahmen entwickeln würde. Eine ausführliche Übersicht über die Annahmen dieser Berechnungen ist auf Seite 9 dieses Beitrags hinterlegt. Das Bayerische Landesamt für Statistik betont, dass die konkrete Anwendung und Beurteilung der Daten dem Nutzer überlassen bleibt. Vor Ort sind die spezifischen Faktoren (z.B. zukünftig erhöhte Zuzüge durch Betriebsansiedlungen, Ankunft von Schutzsuchenden, vermehrte Fortzüge durch fehlende Infrastruktur oder durch Arbeitsplatzmangel), die einen zusätzlichen Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung haben können, besser bekannt.

³¹ Beiträge zur Statistik – A182B2 201851 –, Demographie-Spiegel für Bayern bis 2037, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Fürth 2019

Karte: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern – Veränderung 2038 gegenüber 2018³²



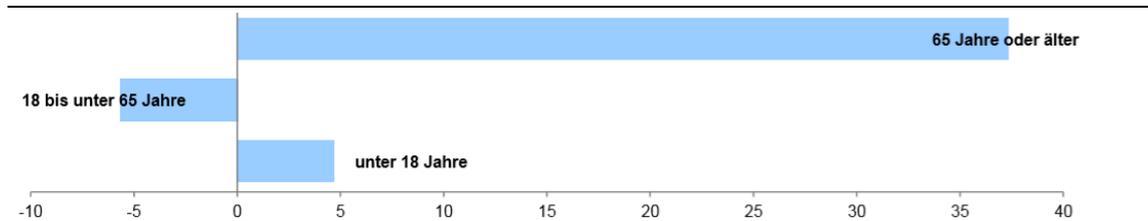
Inwieweit für Stadt Kelheim eine stabile Bevölkerungsentwicklung analog der stabilen Entwicklungstendenzen im Landkreis und dem Stadtgebiet auch für die Prognosen und Handlungsempfehlungen in kleineren Raumeinheiten (Kernstadt, Altstadt, Untersuchungsgebiet dieser VU Wöhrdplatz-Areal) ist, kann derzeit nicht geklärt werden, da durch konkrete Maßnahmen in den o.g. Einheiten sich eine Entwicklung der Bevölkerung im Einzelfall stark abweichen kann.

Weiter besteht durch die unmittelbare Randlage und optimale Anbindung an den Wachstumsraum Regensburg die Möglichkeit durch die Bereitstellung von verfügbaren Wohnbauflächen starke Bevölkerungszuwächse zu generieren.

2.1.4 Veränderung der Bevölkerung nach Altersgruppen

Durch Analyse der Entwicklung der Altersgruppen werden Inhalte aufgezeigt, die für zukünftige Veränderungen der Altersstruktur und den daraus resultierenden Entwicklungen des sozialen Gefüges relevant sein könnten. Aus dem Vergleich dieser Ergebnisse, der weiteren Strukturdaten und den Erkenntnissen aus den Bestandserhebungen und bestehender Planungen ergeben sich möglicherweise Konsequenzen für die zukünftigen Entwicklung in Kelheim.

Darstellung: Bevölkerungsveränderung in Kelheim 2021 gegenüber 2009 in Prozent³³



³² Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2038, Beiträge zur Statistik – A182A2 201900 - Bay. Landesamt für Statistik, Januar 2020

³³ Beiträge zur Statistik – A182B2 201851 –, Demographie-Spiegel für Bayern bis 2037, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Fürth 2019

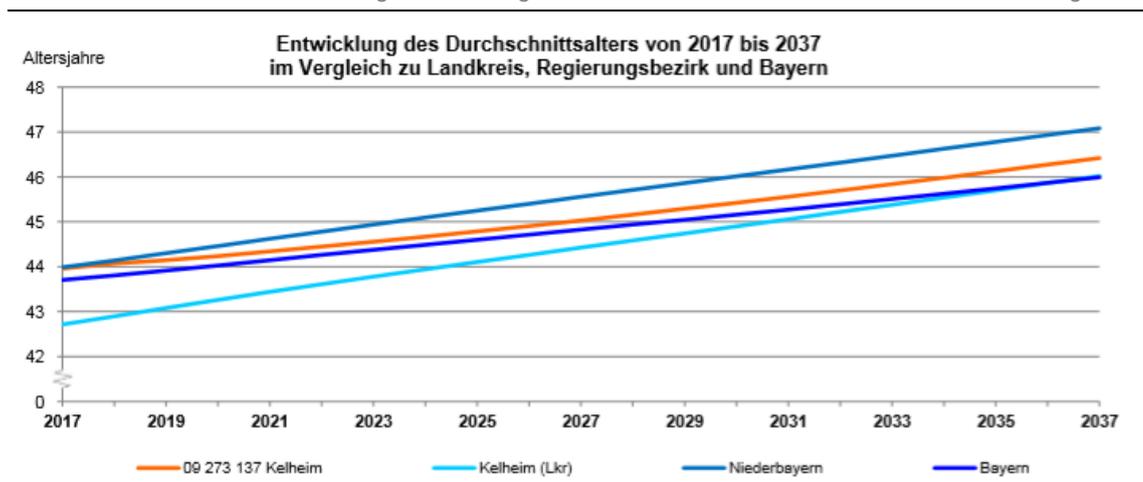
Tabelle: Veränderung der Bevölkerung 2037 gegenüber 2017 in Prozent³⁴

Insgesamt	5,0
unter 18-Jährige	4,7
18- bis unter 40-Jährige	-9,2
40- bis unter 65-Jährige	-2,9
65-Jährige oder Ältere	37,3

Tabelle: Weitere Indikatoren³⁵

Weitere Indikatoren	2017	2037
Durchschnittsalter in Jahren	44,0	46,4
Jugendquotient: Anzahl 0 bis 19-Jähriger je 100 Personen im Alter 20 bis 64 Jahre	30,6	34,0
Altenquotient: Anzahl 65-Jähriger oder Älterer je 100 Personen im Alter 20 bis 64 Jahre	34,4	50,2
Gesamtquotient: Summe von Jugend- und Altenquotient, zu interpretieren als Anzahl der Personen im nichterwerbsfähigen Alter je 100 Personen im erwerbsfähigen Alter	64,9	84,2
Billetter-Maß: Differenz der jungen (0 bis unter 15 Jahre) zur älteren (50 Jahre oder älter) Bevölkerung bezogen auf die mittlere (15 bis unter 50 Jahre) Bevölkerung	-0,7	-0,8

Darstellung: Entwicklung des Durchschnittsalters von 2017 bis 2037 im Vergleich³⁶



In Kelheim wird trotz des steigenden Anteils an Kindern und Jugendlichen (bis 19 Jahren) die Gruppe der 65-Jährigen und Älteren stark zunehmen.

Die bisher insgesamt noch ausgewogene Altersstruktur zeigt somit erste Anzeichen einer sich entwickelnden Überalterungstendenz. Eine sich hier entwickelnde Überalterungstendenz ist bei der zukünftigen Ortsentwicklung in Kelheim präventiv zu berücksichtigen.

³⁴ Beiträge zur Statistik – A182B2 201851 –, Demographie-Spiegel für Bayern bis 2037, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Fürth 2019

³⁵ Beiträge zur Statistik – A182B2 201851 –, Demographie-Spiegel für Bayern bis 2037, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Fürth 2019

³⁶ Beiträge zur Statistik – A182B2 201851 –, Demographie-Spiegel für Bayern bis 2037, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Fürth 2019

2.2 Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung

2.2.1 Beschäftigung und Wirtschaft³⁷

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort lag am 30. Juni 2017 bei 7.135 Personen. Verglichen mit 2012 haben die Beschäftigten in Kelheim um 290 Beschäftigte (knapp 4,1%) zugenommen.

Im Landkreis kann im gleichen Zeitraum eine wesentlich stärkere Entwicklung beobachtet werden. Hier entwickelte sich die Anzahl der Beschäftigten mit 9,1%³⁸ wesentlich besser.

Der wesentlich geringere Zuwachs an Beschäftigten ist bei der zukünftigen Ortsentwicklung in Kelheim³⁹ präventiv zu berücksichtigen.

Von den insgesamt 6.838 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort war die Mehrheit von 37,8% dem „öffentlichen und privaten Dienstleistungsbereich“ zuzuordnen. Die übrigen Beschäftigten verteilten sich zu 29% auf das „Produzierende Gewerbe“ und zu 21,8% auf den Bereich „Handel, Verkehr, Gastgewerbe“. Dem Wirtschaftsbereich „Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“ und Unternehmensdienstleister waren keine Beschäftigten zugeordnet.⁴⁰

2.2.2 Pendlersaldo

Den insgesamt 6.838 Beschäftigten am Wohnort standen im Jahr 2017 7.135 Beschäftigte am Arbeitsort gegenüber. Rechnerisch besteht somit ein Überschuss an Beschäftigten von 4% die in das Stadtgebiet von Kelheim einpendeln um ihre Arbeitsstätte zu erreichen. Der Pendlersaldo ist somit leicht positiv. Im Landkreis Kelheim stellt sich der Pendlersaldo gegensätzlich dar. Hier pendeln rechnerisch 13.213 Beschäftigte (25,6%) aus. Das Pendlersaldo im Landkreis ist negativ, so dass von einer Sogwirkung des Ballungsraumes Regensburg bzw. Ingolstadt und Neumarkt ausgegangen werden kann.

Tabelle: Pendlersalden in der Stadt Kelheim und dem Landkreis 2017⁴¹

Ort	Beschäftigte am Arbeitsort	Beschäftigte am Wohnort	Pendlersaldo
Stadt Kelheim	7.135	6.838	297
Landkreis Kelheim	38.465	51.678	-13.213

Zur Sicherung des positiven Pendlersaldos im Kelheim wird die Sicherung / Bereitstellung von wohnortnahen Arbeitsplätzen auch weiterhin einen wesentlichen Punkt bei der Formulierung von kommunalen Handlungsansätzen darstellen.

³⁷ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018, Stadt Kelheim.

³⁸ Von 34.946 Beschäftigten am Arbeitsort auf 38.465 Beschäftigte.
Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018. Landkreis Kelheim.

³⁹ u.U. bei der Bereitstellung entsprechender Flächen im Rahmen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung

⁴⁰ Stand 30. Juni 2017, Quelle: Ebd.

Die fehlenden 774 Beschäftigten (11,4%) werden hier nicht angeführt, sind jedoch vermutlich wie im Vorjahr dem Bereich „Unternehmensdienstleistern“ zuzuordnen.

⁴¹ Quelle: Ebd.

2.3 Kultur / Tourismus / Freizeit

2.3.1 Sehenswertes Kelheim

„Faszinierende Naturlandschaften, Schauplätze einer bewegten Geschichte, genussvolle gastronomische Erlebnisse – zwischen Donau und Altmühl warten vielfältige und entspannte Urlaubserlebnisse. Das Naturschutzgebiet Weltenburger Enge und die Flusslandschaften entlang von Donau und Altmühl laden ein, im Freien aktiv zu werden: zum Beispiel beim Wandern, Radfahren oder an Bord eines Schiffs. Immer wieder stößt man in und um Kelheim auch auf Spuren der Geschichte von den Kelten bis zu König Ludwig, der die Befreiungshalle auf dem Michelsberg errichten ließ. Gasthöfe, Cafés und Biergärten laden mit regionalen Spezialitäten zum Genießen ein.“⁴²

Neben den vielen Sehenswürdigkeiten im Umfeld (insbes. der Donaudurchbruch, die Benediktinerabtei, das Kloster Weltenburg und die Befreiungshalle) bietet die Altstadt von Kelheim mit ihren historischen Gebäuden, den Museen und der Gastronomie ein sehr hohes touristisches Potential. Der Bereich Donaulände bindet mit der Donau- und Altmühlschiffahrt den Naturraum und gerade auch Kloster Weltenburg an die Kelheimer Altstadt an. Der umgebende Naturraum und die Kernstadt (mit dem Untersuchungsgebiet „Wöhrdplatz-Areal“) besitzt aber nicht nur ein hohes touristisches Potential für Besucher, sondern hat gerade auch für die Bürger Kelheims einen hohen Freizeitwert.

2.3.2 Bestandserhebungen und Bewertung des Tourismus in Kelheim

Der hohe touristische Wert von Kelheim spiegelt sich in der Anzahl der Beherbergungsbetriebe wieder. Die Anzahl der Beherbergungsbetriebe ist seit 2012 mit insgesamt 22 Betrieben konstant geblieben. Trotz einer Reduzierung der angebotenen Gästebetten im Juni um gut 9% von 791 auf 745 Betten ist die Zahl der Gästeübernachtungen um über 51% von 64.833 Übernachtungen 2012 auf 98.066 Übernachtungen 2017 konstant gestiegen. Neben dem Anstieg der Übernachtungen von Gästen aus dem Inland von ca. 40% auf hohem Niveau⁴³ fällt eine Verdreifachung der Übernachtungszahlen von Gästen aus dem Ausland (von 5.354 Übernachtungen 2012 auf 15.015 Übernachtungen 2017) positiv auf.

Tabelle: Tourismus seit 2012⁴⁴

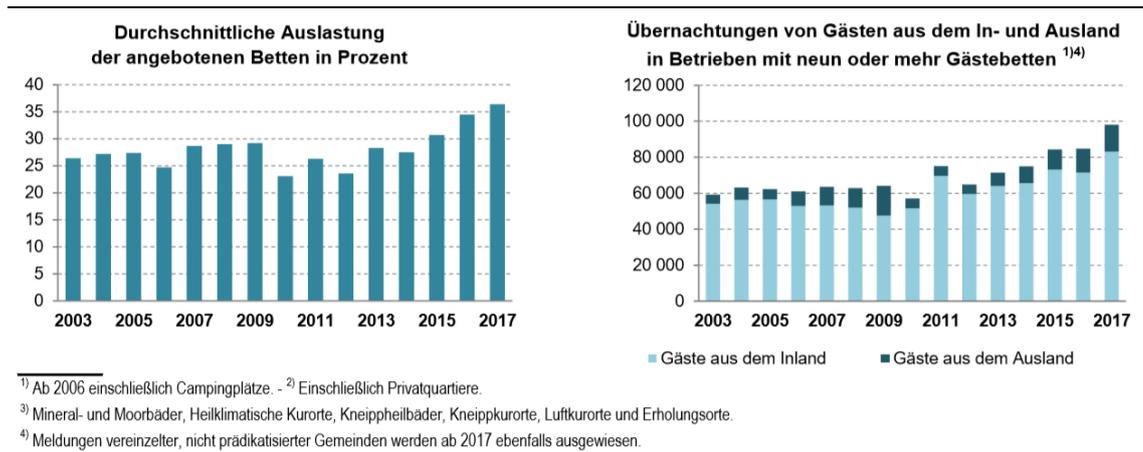
Gegenstand der Nachweisung	Tourismus					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Beherbergungsbetriebe mit zehn oder mehr Gästebetten ¹⁾						
Geöffnete Beherbergungsbetriebe im Juni	22	21	21	22	21	22
Angebotene Gästebetten im Juni	791	728	793	805	709	745
Gästeankünfte	34 355	37 238	39 674	44 220	43 120	50 076
davon von Gästen aus dem Inland	31 426	33 952	35 798	39 361	38 661	44 213
von Gästen aus dem Ausland	2 929	3 286	3 876	4 859	4 459	5 863
Gästeübernachtungen	64 833	71 480	74 879	84 370	84 726	98 066
davon von Gästen aus dem Inland	59 479	64 007	65 506	73 183	71 497	83 051
von Gästen aus dem Ausland	5 354	7 473	9 373	11 187	13 229	15 015
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0
hiervon von Gästen aus dem Inland	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8	1,9
von Gästen aus dem Ausland	1,8	2,3	2,4	2,3	3,0	2,6

⁴² Homepage der Stadt Kelheim, 03.2020

⁴³ Ca 85% aller Übernachtungen erfolgen durch inländische Gäste

⁴⁴ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018. Stadt Kelheim.

Darstellung: Auslastung der angebotenen Betten, Gästeübernachtungen ⁴⁵



Die Verweildauer bei inländischen Gäste blieb in diesem Zeitraum mit knapp 2 Tagen konstant. Bei ausländischen Gästen erfolgte eine Erhöhung der Verweildauer von 0,8 Tagen 2012 auf 2,6 Tagen 2017.

Bezogen auf die durchschnittliche Auslastung der angebotenen Betten befand sich die Stadt Kelheim 2017 trotz der Steigerung auf ca 36 % weiter hinter dem Niveau des Landkreises oder dem Freistaat Bayern wo mit ca 45% wesentlich höherer Auslastungsquoten erzielt wurden.

Über Privatquartiere und Beherbergungsbetriebe mit weniger als zehn Gästebetten liegen keine Angaben vor.

2.3.3 Zusammenfassende Betrachtung Tourismus

Die Vergleichszahlen zeigen über die Jahre eine einheitliche Zahl an Betrieben und annähernd gleichbleibende Bettenzahlen. Ansteigend zeigen sich jedoch die Gästeübernachtungen und die Verweildauer. So nahm zwischen 2012 und 2017 die Übernachtungszahl um über 51% von 64.833 Übernachtungen 2012 auf 98.066 Übernachtungen 2017 zu. Die Verweildauer bei inländischen Gästen liegt konstant bei knapp 2 Tagen und damit unter den durchschnittlichen Werten im Freistaat von 2,7 Tagen. Bei ausländischen Gästen liegt eine Steigerung um 0,8 (von 1,8 Tagen im Jahr 2012 auf durchschnittlich 2,6 Tage 2017) vor. Hiermit liegt eine überdurchschnittliche Verweildauer gegenüber den Werten im Freistaat vor.

Die Formulierung von Handlungsansätzen im gesamten Stadtgebiet und insbesondere im Untersuchungsgebiet zur Steigerung der Übernachtungszahlen und Auslastungsquoten ist das vorrangige Ziel bei der Optimierung der touristischen Infrastruktur und den weiteren touristischen Rahmenbedingungen.

⁴⁵ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018. Stadt Kelheim.

2.4 Bildung und Soziales

Im Rahmen dieser Untersuchung werden die hier relevanten Daten aus den Erhebungen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung, "Statistik kommunal 2018" aufbereitet. Inwieweit diese Daten Einfluss auf das Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchungen besitzen ist im Rahmen der Bearbeitung / Beteiligungsprozesses zu klären.

2.4.1 Kindertageseinrichtungen

Seit 2015 bestehen in der Stadt Kelheim 9 Kindertageseinrichtungen. Die genehmigten Plätze in den Einrichtungen sind zwischen 2013 und 2018 um gut 21 % von 496 auf 602 Plätze kontinuierlich gewachsen. Analog hierzu ist die Anzahl der betreuten Kinder im Betrachtungszeitraum ebenfalls von 493 auf 562 Kinder um knapp 14 % gestiegen. Im Jahr 2018 bestand somit rechnerisch ein Potential von 40 freien Plätzen im Stadtgebiet von Kelheim.

Tabelle Kindertageseinrichtungen in Kelheim seit 2013 ⁴⁶

28. Kindertageseinrichtungen seit 2013									
Jahr	Anzahl der Einrichtungen	Genehmigte Plätze	Betreute Kinder insgesamt	Betreute Kinder nach Altersgruppen				Tätige Personen insgesamt	
				unter 3 Jahren	3 bis unter 6 Jahren	6 bis unter 11 Jahren	11 bis unter 14 Jahren		
2013	8	496	493	28	342	117	6	60	
2014	8	514	488	37	340	108	3	64	
2015	9	576	529	57	350	122	–	78	
2016	9	568	526	55	347	124	–	85	
2017	9	570	527	62	358	107	–	88	
2018	9	602	562	65	383	114	–	93	

Der Schwerpunkt der Altersgruppen der betreuten Kinder findet sich mit 383 Kindern (68%) in der Gruppe der 3 bis unter 6 Jährigen (Kindergartenkinder). Die Gruppe der Hortkinder (6- bis unter 11 Jahren) besitzt 2018 einen Anteil von gut 20% und stagniert mit 114 betreuten Kindern seit 2013 weitestgehend. Die betreuten Kinder unter 3 Jahren (Krippenkinder) haben sich mit 28 Kindern im Jahr 2013 auf 65 Kinder 2018 mehr als verdoppelt, stellen jedoch mit knapp 12% den geringsten Anteil der betreuten Kinder nach Altersgruppen dar.

Positiv fällt die gegenüber 2013 um über 30 % gestiegene Anzahl der tätigen Personen auf. Auch unter Berücksichtigung von Teilzeitkräften und sonstigen Arbeitszeitmodellen mit geringerer Regelarbeitszeit hat sich der Betreuungsschlüssel zumindest rechnerisch von 8,3 zu betreuenden Kindern in 2013 auf 6,5 Kinder pro tätige Person in 2018 deutlich verbessert.

Insgesamt scheint die Stadt Kelheim Bezug nehmend auf die Kapazitäten bei den Kindergartenplätzen und den hier tätigen Personen gut aufgestellt zu sein.

2.4.2 Schulen ⁴⁷

Im Stadtgebiet von Kelheim befanden sich 2017/18 4 Grund- sowie Mittel-(Hauptschulen), ein Förderzentrum und ein Gymnasium. Als Berufliche Schulen finden sich zusätzlich eine Berufsschule, eine Fachober- und eine Berufsoberschule in Kelheim. Als weitere Bildungsangebote bestehen die Städtische Sing- und Musikschule, die vhs Weiterbildungsakademie Kelheim e.V und die Volkshochschule Kelheim und ergänzen das Bildungsangebot.

Im Stadtgebiet von Kelheim scheinen alle notwendigen Schulen und sonstigen Bildungseinrichtungen vorhanden zu sein. Qualitative Aussagen zu Bedarf und Qualität der Schulen können im Rahmen dieser Untersuchung nicht erstellt werden.

⁴⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018, Stadt Kelheim.

⁴⁷ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018. Stadt Kelheim.

2.4.3 Medizinische Versorgung

Neben der Goldberg Klinik⁴⁸ finden sich im Stadtgebiet von Kelheim alle wesentlichen Ärzte und sichern die medizinische Versorgung soweit in diesem Rahmen beurteilbar weitgehend ab⁴⁹.

2.4.4 Seniorenbetreuung

Neben den Ambulanten Pflegediensten des Bayerischen Roten Kreuzes und des Senioren- und Pflegeheimes „Joseph-Bauer-Haus“ mit 140 Betten⁵⁰ finden sich private Pflegedienste und die Initiative Nachbarschaftshilfe „Nahi⁵¹“ im Stadtgebiet von Kelheim.

„Hilfsangebote wie Kurzzeitpflege, Essen auf Rädern etc.... oder Angebote für rüstige Senioren, die aktiv am gesellschaftlichen Leben der Stadt Kelheim teilnehmen“ wollen finden sich in der Seniorenstelle des Landkreises als Anlauf und Kontaktstelle für Senioren im Stadtgebiet⁵².

Qualitative Aussagen zu Bedarf und Qualität der Seniorenbetreuung und der Bedarf von notwendigen Pflege- und Betreuungseinrichtungen können im Rahmen der VU nicht erstellt werden.

⁴⁸ „Um das Wohl der Patienten bemühen sich rund 520 Beschäftigte im medizinischen, pflegerischen und medizinisch-technischen Bereich sowie im Bereich der Verwaltung der Klinik. In der Goldberg-Klinik Kelheim werden in vier Operationssälen ca. 4.000 Eingriffe der Fachbereiche Allgemein-, Viszeral- und Unfallchirurgie, Orthopädie, Gynäkologie, sowie HNO und Urologie durchgeführt. Die pflegerische Versorgung wird durch hervorragend qualifizierte Pflegefachkräfte der OP- und Anästhesieabteilung rund um die Uhr sichergestellt. Die Goldberg-Klinik ist Akademisches Lehrkrankenhaus der Universität Regensburg: Am Krankenhausstandort Kelheim können Studierende der Humanmedizin während ihres Praktischen Jahrs (PJ) auf der Grundlage des Studienplanes der Medizinischen Fakultät ausgebildet werden“, aus homepage der Stadt Kelheim 03.2020

⁴⁹ „Niedergelassene Ärzte von A wie Allgemeinarzt bis Z wie Zahnarzt decken in Kelheim ein großes Spektrum ab. Zusammen mit den Apotheken, den Zweigstellen großer Krankenkassen und der Goldberg-Klinik ergibt sich daraus für Kelheim eine hervorragende medizinische Versorgung, die zur Lebensqualität in der Region beiträgt“, aus homepage der Stadt Kelheim 03.2020

⁵⁰ „Das Josef-Bauer-Haus bietet Platz für 140 Bewohner in Einzelzimmern und Doppelzimmern. Die Einzelzimmer sind ca 17 qm groß und verfügen über eine behindertengerechte Naßzelle mit Dusche, WC und Waschbecken, einen Vorraum mit geräumigen Einbauschränken und einen sonnigen Balkon. Auf jeder Etage befindet sich eine Teeküche, sowie ein pflegegerechtes Bad“, aus homepage der Stadt Kelheim 03.2020

⁵¹ Nachbarschaftshilfe Kelheim: „...bei der Nachbarschaftshilfe, kurz "Nahi" genannt können alle Personen, die sich sozial betätigen möchten, auf die verschiedenste Art und Weise aktiv werden. Mögliche Einsatzfelder sind unter anderem: Kinderbetreuung, Seniorenbesuche, handwerkliche Dienste, Fahrdienste, Hilfe beim Schriftverkehr oder bei Behördengängen [...] Die Einsatzzeiten der ehrenamtlich Engagierten erfolgen je nach Zeit und Fähigkeit, d.h. jeder kann so viel Zeit einbringen wie er zur Verfügung stellen kann. Dabei dient die Nachbarschaftshilfe der Unterstützung in Notfällen und ersetzt keine gewerblichen Dienste wie zum Beispiel die Pflegeleistungen. Träger der Initiative, die im Dezember 2011 offiziell gegründet wurde, ist die Stadt Kelheim. [...] Hintergrund für die offizielle Gründung der Nachbarschaftshilfe ist, dass angesichts des demographischen Wandels immer mehr ältere Menschen ohne verwandtschaftliche Unterstützung den Alltag bewältigen müssen. Umgekehrt sind aber auch zahlreiche Familien darauf angewiesen, das Familienleben ohne familiäre Unterstützung zu bewerkstelligen“, aus homepage der Stadt Kelheim 03.2020

⁵² aus homepage der Stadt Kelheim 03.2020

2.5 Kurzbewertung der wichtigsten statistischen Daten

Tabelle: Zusammenfassung der Strukturdaten 2017 der Stadt Kelheim⁵³

Bewertung	positiv	neutral	negativ	Bayern	Landkreis	Kelheim
Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2017				4,4%	6,8%	7,9%
Bev. entwicklung Vorausberechnung bis 2038 ⁵⁴				4,0%	7,8%	5,0%
Anteil der Bev. unter 18 Jahre 2017				16,4%	17,6%	16,4%
Anteil der Bev. über 65 Jahre 2017				20,3%	18,3%	20,8%
Durchschnittsalter 2017 in Jahren				43,7	42,7	44,0
Durchschnittsalter Vorausberechnung bis 2038 in J.				45,9	46,0	46,4
Entwicklung der Beschäftigtenzahlen ⁵⁵ 2012 - 2017				12,1%	10,1%	4,2%
Pendlersaldo absolut am 30.06.2017				95.851	-13.213	301
Ein- bzw. Auspendler in % am 30.06.2017				+ 1,8%	-25,6%	4,2%
Gästebettenauslastung 2017				45%	45%	36%
Verweildauer in Tagen ⁵⁶				2,5	3,2	2,0

2.5.1 Relevanz für die Vorbereitenden Untersuchungen „Wöhrdplatz-Areal“

Der insgesamt positiv beurteilte Charakter des Ortskerns von Kelheim mit seiner Freiraumqualität und seinem Freizeitangebot sind Standortfaktoren, die in der Ortsentwicklung durch entsprechende Maßnahmen in der Kernstadt und im „Wöhrdplatz-Areal“ zu sichern und zu optimieren sind. Neben Ordnungsmaßnahmen und der Eingrünung der Randbereiche sind hier auch Maßnahmen zur Nutzung der Freiflächen, zur Entwicklung der Baustrukturen im Areal, zur Verbesserung des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie einer Optimierung der Anbindung an die Donau und der touristischen Infrastruktur zu betrachten.

Die Verkehrsanbindung des Untersuchungsgebietes an die Altstadt kann und sollte insbesondere hinsichtlich einer verbesserten Fußwegesituation berücksichtigt werden. Eine Neuordnung und Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs bedarf zudem immer einer Betrachtung hinsichtlich der Erreichbarkeit der Altstadt. In direkter Verbindung mit dem ruhenden Verkehr steht der anführende Besucherverkehr wie auch ÖPNV und auch hier steht der Aspekt einer Optimierung der Situation mit möglichst geringer Belastung für Anwohner und die historische Altstadt im Betrachtungsfeld.

Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der Bereich Wöhrdplatz selbst – als Schwerpunkt der verkehrlichen Probleme - nicht Teil dieser Untersuchung ist.

Die Aktivierung des Ortskerns ist wesentlicher Bestandteil der Ortsentwicklungsplanung in Kelheim und wird durch die beabsichtigten Maßnahmen im Wöhrdplatz-Areal als angrenzender Bereich flankiert. Maßnahmen wie Sanierung der Gebäudesubstanz, Verbesserung des Gebäudeumfeldes, Neuordnung von Teilflächen, Optimierung der Vernetzung und gestalterische Aufwertung der Freiflächen insbesondere die Aufwertung der Bereiche an der Donau wirken sich positiv auf die Altstadt und ihr Umfeld aus.

Durch eine Verbesserung der Freifächensituation und attraktive, sichere Fuß- und Radwegeverbindungen soll das Angebot für die Bürger und Touristen optimiert und die Funktion des Altstadtrandes als Wohn- und Freizeitstandort sowie als Zugangsbereich zur Donauschiffahrt optimiert werden. Infrastrukturelle Mängel in Bezug zu Bildung / Gesundheit / Senioren sollen durch städtebauliche Maßnahmen wie barrierefreier Ausbau des Freiraums, Entwicklung sicherer Schulwege etc. zumindest minimiert werden.

⁵³ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018. Stadt Kelheim.

⁵⁴ Beiträge zur Statistik A182B2 201851, Demographie-Spiegel für Bayern. bis 2037, Bay. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Fürth 2019

⁵⁵ am Arbeitsort

⁵⁶ In Beherbergungsbetriebe mit zehn und mehr Gästebetten.

3 Qualitäten und Mängel im städtebaulichen Zusammenhang (Bestandsaufnahme/ Analyse)

3.1 Ortsbild und Siedlungsgefüge

Das Erscheinungsbild eines Ortes setzt sich aus vielerlei Faktoren zusammen. Von großräumlichen Gegebenheiten wie der umgebenden Landschaft und Topographie bis hin zu Baudeetails, fügen sich Kleinigkeiten zu einem "ganz besonderen" Ortsbild zusammen.

„Kelheim präsentiert sich heute als internationaler Handelsplatz und charmantes Urlaubsziel, das sich sein historisches Flair erhalten hat. Ihre Lage zwischen zwei Flüssen machte die Stadt schon vor Jahrtausenden zu einem wichtigen Zentrum. Von Steinzeitmenschen über Kelten, Römer und Germanen bis hin zu den Bajuwaren hinterließen die Völker der Vor- und Frühgeschichte ihre Spuren in der Gegend. Im Mittelalter prägten die Wittelsbacher die Geschichte der Stadt an den zwei Flüssen, im 19. Jahrhundert ließ König Ludwig I. von Bayern die Befreiungshalle zur Erinnerung an den Sieg über Napoleon errichten. Mit dem Bau des Main-Donau-Kanals fand Kelheim im 20. Jahrhundert Anschluss an den Welthandel.“⁵⁷.

3.1.1 Ortsgeschichte von Kelheim⁵⁸

Frühe Hochkulturen

Bereits in der Altsteinzeit siedelten sich Menschen im Gebiet der Stadt Kelheim an. Sie lebten in Höhlen entlang der Altmühl, was sich durch zahlreiche Funde belegen lässt. Von der Urnenfelderzeit (etwa 1200 bis 800 v. Chr.) an war die Gegend das Zentrum eines dicht besiedelten Raumes.

Eine Metropole der Keltenzeit war die Siedlung Alkimoennis bei Kelheim. Sie wurde von zwei starken Wallanlagen geschützt, die ein großes Gebiet umschließen. Alkimoennis war zu seiner Blütezeit wohl ein bedeutender Herrschaftsmittelpunkt, bis die Kelten von germanischen Stämmen vertrieben wurden. Hügelgräber in den Wäldern und die Viereckschanzen, die einem kultischen Zweck dienten, sind die Spuren der Kelten rings um Kelheim.

Im ersten Jahrhundert nach Christus rückten die Römer bis in das Gebiet um Kelheim vor. Sie überquerten die Donau und errichteten auf dem nördlichen Ufer den Limes. Wehrtürme und Kastelle, die teilweise rekonstruiert wurden, zeigen heute den Verlauf der gigantischen Grenzanlage. Kelheim lag damals für mehrere Jahrhunderte direkt an der Grenze des römischen Weltreichs, die vom „nassen Limes“ der Donau und den Grenzanlagen gebildet wurde. In friedlichen Zeiten blühte der Handel mit den Germanen jenseits des Limes, der enge Kontakt mit den römischen Besatzern erwies sich für die Stämme als vorteilhaft. So erlernten sie zum Beispiel von den Römern die Kunst des Weinbaus, der an der Donau bis ins 16. Jahrhundert hinein weit verbreitet war. Im 5. Jahrhundert zogen die Römer sich aus dem Gebiet zurück, große Teile des Lands lagen verlassen da. Sie wurden bald von einwandernden Bajuwaren besiedelt.

Mittelalter

Im späten 9. Jahrhundert wird Kelheim erstmals urkundlich erwähnt. Zu dieser Zeit gab es zwei getrennte Siedlungen an Altmühl und Donau, die durch einen Weg verbunden waren. Bis 1244 werden die beiden Orte getrennt erwähnt. Die strategisch wichtige Lage an den beiden Flüssen und der Straße blieb auch den Wittelsbachern nicht verborgen, zu deren Grafschaft das Gebiet seit dem 10. und 11. Jahrhundert gehörte. Um die Orte zu sichern, entstand eine ausgedehnte Burganlage im Bereich des ehemaligen Landratsamts. Die Siedlungen gewannen immer mehr an Bedeutung. Nach einer späteren Aufzeichnung aus dem Kloster Rohr soll

⁵⁷ Homepage der Stadt Kelheim. 03.2020

⁵⁸ Homepage der Stadt Kelheim. 03.2020

Kelheim im Jahr 1151 zur Stadt erhoben worden sein. In einer Urkunde aus dem Jahr 1227 werden erstmals „cives“, also Bürger, von Kelheim erwähnt.

Im Mittelalter erlebte Kelheim seine Blütezeit. Auch wenn die meisten Bürger noch von Landwirtschaft, Fischfang und Weinbau lebten, waren damals auch schon Handwerk, Handel, Schifffahrt, Flößerei und Gastgewerbe wichtige Einnahmequellen. Auch der niedere Adel war mit einigen Geschlechtern in der Stadt vertreten. Damals unterstand Kelheim als herzogliche Landstadt dem herzoglichen Pfleger in Bad Abbach. Um 1280 entstand dann das Pflegegericht in Kelheim. Der Pfleger war oberster Richter und Verwalter der umliegenden Landschaften. Der Herzog wurde in der Stadt durch den Vogt vertreten, der für die Wahrung der herzoglichen Rechte zuständig war. Die Stadt selbst wurde damals durch die Bürgerschaft verwaltet. Herzog Ludwig I. von Bayern (1183-1231) sorgte für die Neugestaltung der Stadt Kelheim, gab dem heutigen Stadtkern mit den vier Stadtvierteln und dem Ludwigsplatz sein Aussehen und ließ die Stadtmauer mit den drei Toren errichten. Auch für eine Erweiterung und Verbesserung des Stadtrechts setzte sich der Herzog ein. Seinen Beinamen "der Kelheimer" erhielt er jedoch aus einem anderen Grund: Am 16. September 1231 wollte Ludwig seiner Residenzstadt einen Besuch abstatten, doch schon am Tor ereilte ihn ein grausames Schicksal: Ein Unbekannter stürzte sich auf den Herzog und erdolchte ihn kaltblütig. Da der Täter sofort niedergemacht wurde, blieb das Motiv für die Tat unklar. In der Wittelsbachergasse vor der Ottokapelle zeigt heute ein Kreuz die Stelle, an der Herzog Ludwig gestorben sein soll.

18./19. Jahrhundert

Aus der Barockzeit sind im Kelheimer Raum eindrucksvolle Bauwerke geblieben, zum Beispiel die von den Brüdern Asam gestaltete Klosterkirche der Benediktinerabtei Weltenburg. In den folgenden Jahrhunderten warteten jedoch unruhige Zeiten auf die Stadt. Im 18. Jahrhundert wurde Kelheim zweimal von den Österreichern besetzt. Ein Aufstand der Bürger unter Führung des Metzgermeisters Matthias Kraus konnte die Besatzer 1705 aus der Stadt vertreiben, doch der Erfolg war nur von kurzer Dauer. Die feindlichen Truppen kehrten zurück, der Aufstand wurde niedergeschlagen und Matthias Kraus bezahlte seinen Mut mit dem Leben. Ein Denkmal erinnert heute an den Anführer des Aufstands.

Vom österreichischen Erbfolgekrieg und den Napoleonischen Kriegen arg gebeutelt, verlor die Stadt im 19. Jahrhundert auch noch beinahe alle ihre früheren Rechte. Auch die großen Eisenbahnlinien ließen Kelheim links liegen, was zur Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation beitrug. Der eindrucksvollen landschaftlichen Umgebung konnte das alles natürlich nichts anhaben, und diese bewog König Ludwig I. von Bayern dazu, auf dem Michelsberg zwischen den Flusstälern der Donau und Altmühl ein Nationaldenkmal an den Sieg über Napoleon zu errichten. Von 1842 bis 1863 dauerten die Bauarbeiten an der Befreiungshalle, die heute das Wahrzeichen der Stadt Kelheim ist. Sechzig Meter hoch ist das monumentale Bauwerk, das der König vollständig aus eigener Tasche bezahlt.

20. Jahrhundert

Im 20. Jahrhundert ging die Entwicklung Kelheims langsam voran. Nach dem 1. Weltkrieg bestimmten Massenarbeitslosigkeit und politische Unruhen die Lage, während des Nationalsozialismus wurde die Industrialisierung durch den Bau neuer Fabriken vorangetrieben. Im 2. Weltkrieg entschieden sich beherzte Kelheimer Bürger dafür, die Stadt eigenmächtig den Amerikanern zu übergeben. Heimatvertriebene, Flüchtlinge und Umsiedler fanden in Kelheim in den Jahren nach dem Krieg ein neues Zuhause, während die Stadt sich zu einem bedeutenden Industriestandort entwickelte.

Ein wichtiges Datum in der Kelheimer Stadtgeschichte ist der 25. September 1992: Mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals gewann die Stadt damals wieder Anschluss an den Weltverkehr. Seitdem steigt nicht nur der Umschlag im Kelheimer Industriehafen stetig an, auch für den Fremdenverkehr stellt der Kanal einen wichtigen Pluspunkt dar.

3.1.2 Raumstruktur und Siedlungsentwicklung der Altstadt⁵⁹

Nachdem die Stadterneuerung in Kelheim bereits über drei Jahrzehnte läuft und es viele Materialien zur geschichtlichen Entwicklung der Stadt gibt, soll an dieser Stelle nur auf die wichtigsten Punkte hingewiesen werden.

Siedlungsentwicklung

„Die Altstadt Kelheim liegt im Mündungsdreieck der Altmühl in die Donau, auf dem Landkeil zwischen beiden Flüssen, von diesen im Norden, Süden und Osten geschützt. Als die bayerischen Herzöge im 13. Jh. im Zuge ihrer Territorial- und Städtepolitik diese topographisch ebenso unvergleichliche wie strategisch bedeutsame Situation für eine Stadtgründung nutzten, führten sie Siedlungskontinuitäten in diesem Raum weiter, die in der Vorgeschichte ihren Anfang nahmen. In spätkeltischer Zeit erstreckte sich über das Plateau des Michelsbergs das Oppidum Alkimoenis, das sich durch seine Größe und seine Eisenproduktion auszeichnete, der 3,5 km lange Begrenzungswall im Westen hat sich bis zur Gegenwart erhalten. In römischer Zeit lag der Kelheimer Raum an der Altmülmündung im Vorfeld der Limesbefestigung und des Kastells Albusina (Eining)⁶⁰.

Der Ort „Cheleheim“, wurde erstmals zwischen 865 und 885 im Zusammenhang mit Schenkungen an das Kloster St. Emmeram in Regensburg urkundlich erwähnt. Im 11. Jahrhundert ist hier ein Markt, der sog. „Alte Markt“ am Donauufer überliefert. Den weit gespannten Umfang der Siedlung, die bereits im 12. Jh. im Besitz der Wittelsbacher war, dokumentiert die 1128 genannte, dem hl. Urban geweihte Kirche in der am jenseitigen Ufer der Altmühl gelegenen Vorstadt Gmünd.

Die Stadtgründung, vermutlich 1181 durch Herzog Otto I. ist nicht urkundlich belegbar. Sein Nachfolger, Herzog Ludwig der Kelheimer, förderte den Ort als Stützpunkt beim Ausbau des wittelsbachischen Territoriums und auch als Bastion gegen den Regensburger Bischof, der um 1170 und im 1. Viertel des 13. Jh. mehrfach versuchte, die Burg an sich zu ziehen. [...] Die planmäßige, wahrscheinlich von formalen Gesichtspunkten bestimmte Anlage des Straßenkreuzes innerhalb der annähernd quadratischen Befestigung erfolgte wohl erst im späten 13. Jh. unter dem niederbayerischen Herzog Heinrich XIII. Die Altstadt besteht aus fast regelmäßigen Stadtvierteln mit zwei sich kreuzenden Straßenzügen. Diese Altstadt wurde im 13. Jh. von einer Mauer umzogen. Drei Tore führten in die Altstadt. 1548/49 erfolgte inmitten der Kreuzung der Bau des zweiten Rathauses.

Die Verlegung der Fernhandelswege sowie der Dreißigjährige Krieg verminderten die Wirtschaftskraft und ließen die Stadt verarmen. Besonders im 18. Jh. hatten Stadt und Land unter der zweimaligen langjährigen Besetzung durch österreichische Truppen arg zu leiden. Im 19. Jh. verlor Kelheim sein altes Stadtrecht und wurde zu einer Landstadt III. Klasse abgewürdigt. Die kommunale Selbstverwaltung war fast erloschen. Auch der 1846 eingeweihte Ludwig-Donau-Main-Kanal brachte für Kelheim nicht die erwartete Wiederbelebung. Die schlechte Wirtschaftslage der Stadt bewog den Magistrat 1882 zur Errichtung einer Zellulosefabrik. Zusätzlich wurde 1935 eine Zellwollefabrik und 1937 die Südchemie unmittelbar vor den Toren der Stadt angesiedelt.

Der Stadtgrundriss ist im Wesentlichen bis heute erhalten. Die Lage am Fluss, die Befestigung mit Ringmauer, den drei Tortürmen und dem Stadtgraben aus dem 13. und 14. Jh., die fast regelmäßigen Stadtviertel mit den zwei sich kreuzenden Straßenzügen und dem Kreuzungspunkt⁶¹ als zentraler Bereich sowie der Alte Markt sind die charakteristischen Elemente der Stadt.

⁵⁹ Homepage der Stadt Kelheim. 03.2020

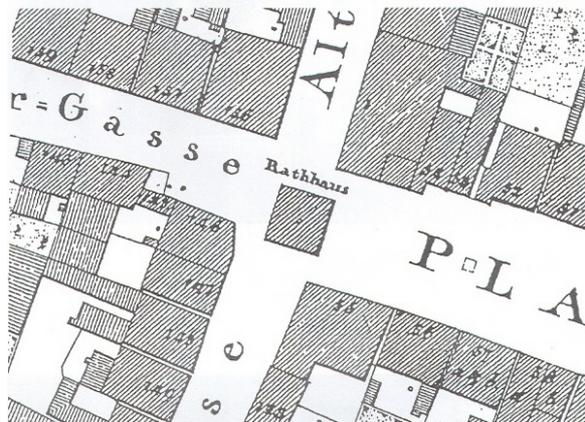
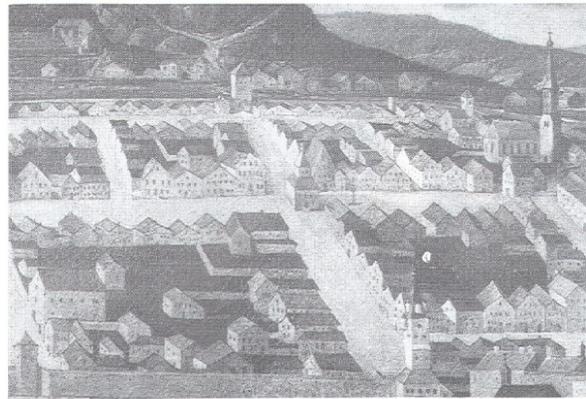
⁶⁰ Entnommen aus Erläuterungsbericht zu den Ergebnissen der städtebaulichen und sozialplanerischen Analyse „Altstadt Kelheim“, Projekt 4, Nürnberg und ifSS Stuttgart, 27.04.2006

⁶¹ Das Rathaus mit seinem fast quadratischen Grundriss war 1824 im „Dienste der Verschönerung“ abgebrochen worden.

Die barocke Befestigungsanlage ist bis auf einige Stadtmauerreste nicht mehr erhalten. Allerdings zeigen die bestehenden Mauertürme und die Tortürme den Verlauf der Befestigung auf. Die ehemaligen Stadtgräben sind obwohl teilweise von Gärten überwachsen, noch nachvollziehbar.

Auch die weitere neuzeitliche Entwicklung trug dazu bei, dass viele Elemente, an denen die historische Entwicklung ablesbar war, verloren gingen. Langfristig war der hochmittelalterliche Stadtgrundriss mit den historischen Bürgerhäusern den neuen Anforderungen nicht gewachsen.

Bereits unmittelbar nach Inkrafttreten des Städtebauförderungsgesetzes und nach Aufnahme in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm ab 1972 wurden Vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet „Altstadtquartiere“ durchgeführt und mit Ausweisung des 1. Sanierungsgebietes umfangreiche Stadterneuerungsmaßnahmen eingeleitet.



Raumstruktur und Stadtquartiere⁶²

„Die Altstadt besteht aus fast regelmäßigen Stadtvierteln mit zwei sich kreuzenden Straßenzügen“⁶³. Sie verfügt über eine homogene Bebauungsstruktur, die besonders entlang der Achsen zum Tragen kommt. Die Altstadt wurde im 13. Jahrhundert von einer Mauer umzogen und drei Tore führten in den Stadtkern. Dieser Grundriss ist noch heute sichtbar.

„Die planmäßige Anlage der Stadt mit ihrem kreuzförmigen Straßenmarkt erfolgte im späten 13. Jh. unter Heinrich XIII als Neukonzeption einer sicher schon zuvor stadtähnlichen Siedlung. Das seitlich versetzte neuere Donautor wurde Bezugspunkt für das Straßenkreuz. Für die vier Stadtviertel und die castrumartige Befestigung musste erst das Terrain zur Hochwassersicherung künstlich aufgeschüttet werden, wobei der kleine Bezirk des „Alten Marktes“ deutlich unterhalb des neuen Niveaus blieb. Die dominierende Achse des Straßenkreuzes ist die süd-nördliche, die platzmäßige Breite hat, im Zug des Donauüberganges liegt und sich vom Donautor bis zum Altmühltor erstreckt, hinter welchem sie auch noch die Altmühl überquert. [...] Die West-Ost-Achse der Stadt teilt den Nord-Süd-Zug senkrecht in der Mitte, so dass annähernd gleichgroße Stadtviertel entstehen. [...] Sie ist in ihrem Ostteil breiter als im westlichen, der bis zum Mitteltor reicht, und von stattlicheren Bauten eingefasst; dieser Bereich übernahm wohl die Funktion des eigentlichen Marktplatzes der Stadt, zumal er auch keinen Durchgangsverkehr aufnehmen musste, da die Ostseite der Stadt nie ein Tor besaß“⁶⁴.

⁶² Entnommen aus Erläuterungsbericht zu den Ergebnissen der städtebaulichen und sozialplanerischen Analyse „Altstadt Kelheim“, Projekt 4, Nürnberg und ifSS Stuttgart, 27.04.2006

⁶³ Entnommen aus Kelheim 20 Jahre Stadterneuerung, Städtebauförderung in Niederbayern Dok. 11, Landshut Kelheim 1993 und Stadt Kelheim, Auszüge aus der Denkmalliste, o. A.

⁶⁴ Denkmalliste der Stadt Kelheim, Baudenkmäler, Ensemble Kelheim.



Ein Blick auf das Stadtkataster zeigt deutlich, wie sich die historische Altstadt in die vier Quartiere gliedert. Die dicht bebauten Bereiche entlang der Hauptachsen mit den relativ langgestreckten Grundstücken bis zu den Stadttoren bilden zusammen mit der Bebauung um den Alten Markt im Südosten der Altstadt die markante Raumstruktur der Altstadt.

Die Stadtmauer als Begrenzung der Altstadt ist teilweise in den Gebäuden integriert, teilweise ist sie durch den Verlauf der Gärten noch sichtbar. Sie manifestiert nicht nur die bauliche, sondern auch die historisch bedingte Grenze zwischen dem bebauten Bereich und dem Außenraum. Als weiteres umschließendes und gleichzeitig begrenzendes Element zeigt sich die Altmühl mit ihren Befestigungsgräben, das einen wichtigen Teil zum charakteristischen Stadtgefüge beiträgt.

3.1.3 Historische Substanz und Denkmalpflege

Die wichtigsten historische Bauten im Untersuchungsgebiet „Wöhrdplatz-Areal“ sind neben dem Kanalhafen mit Kaianlage, Güterschuppen, Krananlage und Schleusenhaus insbesondere das ehemalige Herzogschloß (Landratsamt), die Anwesen Hienheimer Straße 2 und Stadtknechtstraße 17. Das „Wöhrddenkmal“ und das Denkmal für König Max II prägen die kleine Grünanlage am Schloßweg.



Herzogschloß Schloßweg 3 und Reste des Bergfriedes



Hafenanlage Ludwig-Donau-Main-Kanal)



Hienheimer Straße 2 3

Stadtknechtstraße 17

Einzeldenkmäler im Untersuchungsgebiet

Im Folgenden sind alle im Untersuchungsgebiet liegenden Baudenkmäler gemäß der aktuellen Denkmalliste des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege aufgeführt. In den relevanten Karten wurden alle in der Liste aufgeführten Einzeldenkmäler mit <D> gekennzeichnet.

- D-2-73-137-63
Hienheimer Straße 2; Wohnhaus, zweigeschossiger Walmdachbau mit segmentbogigen Fensterabschlüssen und Sohlbankgesims, bez. 1837. Benehmen hergestellt, nachqualifiziert.
- D-2-73-137-69
Hienheimer Straße 3 und 11; Kanalhafen Kelheim, Bestandteil des Ludwig-Donau-Main-Kanals; Hafenbecken, Kaimauern Quadermauerwerk aus Naturstein, 1836-45 von Heinrich von Pechmann; Eisenkran am Ostkai, mit Ausleger, auf gestuftem Steinpodest, 1846, Ausleger erneuert; Eisenkran am Westkai, mit Ausleger, bez. 1846 von W. Spaeth, Dutzendteich, Ausleger erneuert; Hafenwinde am Ostkai, Eisen, auf gestuftem Steinpodest, 1836-45; Hafenge-

hilfenhaus, eingeschossiges Kleinwohnhaus mit Satteldach, 1836-45; Güterschuppen, eingeschossiger Holzbau mit Flachsatteldach, 1836-45; Teilstück des Kanals, 1836-45., Benehmen hergestellt, nachqualifiziert.

- D-2-73-137-186

Hienheimer Straße 5; Abschnitt des Ludwig-Donau-Main-Kanals, künstlich angelegte Wasserstraße zwischen Kelheim und Bamberg auf einer Länge von 173 km mit ehemals 100 Schleusen, zahlreichen wasser- und schiffahrtstechnischen Anlagen und Gebäuden zur Herstellung eines durchgehenden Wasserweges zwischen Nordsee und dem Schwarzen Meer, auf Veranlassung König Ludwigs I. von Bayern durch Heinrich Freiherr von Pechmann, 1836-45; Ziehbrücke, Eisen, 1850., Benehmen nicht hergestellt, nachqualifiziert.

- D-2-73-137-187

Hienheimer Straße 5; Schleuse 1, Bestandteil des Ludwig-Donau-Main-Kanals, Kammer-
schleuse aus Sandsteinquadern, Stemmtore aus Eichenholz, 1836-45, Heinrich von Pechmann; Schleusenwärterhaus, eingeschossiger Sandsteinquaderbau mit flachem Walmdach und Eckkrustizierung, Rundbogenstil, 1836-45; Schleusenkanal, Böschung aus leicht geschrägtem Quadermauerwerk, 1836-45, Heinrich von Pechmann, mit stählerner Ziehbrücke, Mitte 19. Jh., mit neueren Teilen, Benehmen nicht hergestellt, nachqualifiziert.



Baudenkmäler im Untersuchungsgebiet (Auszug aus Bayerischer Denkmal Atlas)

- D-2-73-137-187
Hienheimer Straße 5; Schleuse 1, Bestandteil des Ludwig-Donau-Main-Kanals, Kammer-schleuse aus Sandsteinquadern, Stemmtore aus Eichenholz, 1836-45, Heinrich von Pechmann; Schleusenwärterhaus, eingeschossiger Sandsteinquaderbau mit flachem Walmdach und Eckkrustizierung, Rundbogenstil, 1836-45; Schleusenkanal, Böschung aus leicht geschrägtem Quadermauerwerk, 1836-45, Heinrich von Pechmann, mit stählerner Ziehbrücke, Mitte 19. Jh., mit neueren Teilen, Benehmen nicht hergestellt, nachqualifiziert.
- D-2-73-137-123
Stadtknechtstraße 17; Wohnhaus, breitgelagerter zweigeschossiger Putzbau mit Krüppel-walmdach, drittes Viertel 19. Jh., Benehmen hergestellt, nachqualifiziert.
- **D-2-73-137-24**
Wöhrddenkmal, ehemals Grenzstein, dreiseitige Kalksteinfiale mit Reliefs, auf dreiseitigem Sockel, bez. 1607, Benehmen hergestellt, nachqualifiziert.
- D-2-73-137-25
Denkmal Nähe Schloßstraße; Denkmal für König Max II., als Großmeister des Ordens vom hl. Georg, auf Postament mit Stufen, Kelheimer Marmor, 1863 von Johann von Halbig; Benehmen hergestellt, nachqualifiziert.
- D-2-73-137-116
Bergfried, Schloßweg 1; Ehem. Herzogschloß, jetzt Landratsamt, zweigeschossiger Bau mit Halbwalmdach, mit Gebäudeflügeln nach Süden, mächtige Strebepfeiler zur Flusseite, über mittelalterlichem Kern, 17./18. Jh.; Rest des mittelalterlichen Bergfrieds, unregelmäßiges Buckelquadermauerwerk, 12./13. Jh., in den Neubau der 1960er Jahre einbezogen.; Benehmen hergestellt, nachqualifiziert.
- D-2-73-137-116
Schloß, Schloßweg 3; Ehem. Herzogsschloß, jetzt Landratsamt, zweigeschossiger Bau mit Halbwalmdach, mit Gebäudeflügeln nach Süden, mächtige Strebepfeiler zur Flusseite, über mittelalterlichem Kern, 17./18. Jh.; Rest des mittelalterlichen Bergfrieds, unregelmäßiges Buckelquadermauerwerk, 12./13. Jh., in den Neubau der 1960er Jahre einbezogen.; Benehmen hergestellt, nachqualifiziert.

3.1.4 Ensemblebereiche im / am Untersuchungsgebiet

Nach den Daten des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege befinden sich keine Ensemblebereiche im Untersuchungsgebiet. Es grenzen jedoch zwei prägende Ensemblebereiche an das Untersuchungsgebiet an bzw. „überlappen“ den Geltungsbereich der VU.

- E-2-73-137-24
Oberkelheim: Das Ensemble umschließt das Fischerdorf Oberkelheim am Südostfuß des Michelsbergs in den Grenzen seiner mittelalterlichen Ausdehnung um einen romanischen Siedlungskern. Das Mündungsdreieck von Altmühl und Donau, durch den Michelsberg im Westen begrenzt, war bereits in frühgeschichtlicher und römischer Zeit aufgrund seiner strategischen und verkehrspolitisch bedeutsamen Situation erschlossen. Erstmals im 9. Jahrhundert wird "Cheleheim" im Zusammenhang mit Schenkungen an das Kloster St. Emmeram in Regensburg genannt. Bis zum 11. und 12. Jahrhundert hatten sich rechts und links der Altmülmündung Schwerpunkte der Besiedelung herausgebildet, deren Grundriss-Strukturen z. T. noch ablesbar sind. Um 1170 wurde bereits zwischen Ober- und Unterkelheim unterschieden. Zu diesem Zeitpunkt befand sich am Fuß des Michelsbergs ein befestigter, herzoglicher Meierhof, dessen Grundmauern beim Bau der Franziskanerkirche und der Klosternanlage 1461 verwendet wurden. Die romanische Michaelskirche blieb auch nach der planmäßigen Stadtgründung im 13. Jahrhundert bis ins hohe Mittelalter die sogenannte "alte Pfarrkirche". Die Fischersiedlung bei St. Michael war außerdem durch einen Seitenarm der Altmühl geschützt, der vermutlich durch den heutigen Straßenzug der Fischergasse und Löwengrube geleitet war. Eine hölzerne Brücke in Verlängerung des Kirchensteigs bildete die Verbindung zur Stadt. Michaelskirche und Franziskanerkirche überragen eindrucksvoll die niederen Fischer- und Handwerkerhäuser, unter denen sich

noch einige in herkömmlicher Jura-Bauweise erhalten haben. Die Mehrzahl der Gebäude steht giebelständig zum gewundenen Straßenzug, mit teilweise tiefen Parzellen nachgeordneter Hausgärten. Die Einführung des Ludwigskanals in die Donau um 1840 und die Einbeziehung in die Stadtanlage als Vorstadt haben hier allerdings den dörflichen Charakter bereits verändert und durch einzelne, die vorhandene Maßstäblichkeit sprengende Neubauten Störungen des Ensembles verursacht.



Ensemble im Bereich des Untersuchungsgebietes (Auszug aus Bayerischer Denkmal Atlas)

■ E-2-73-0194

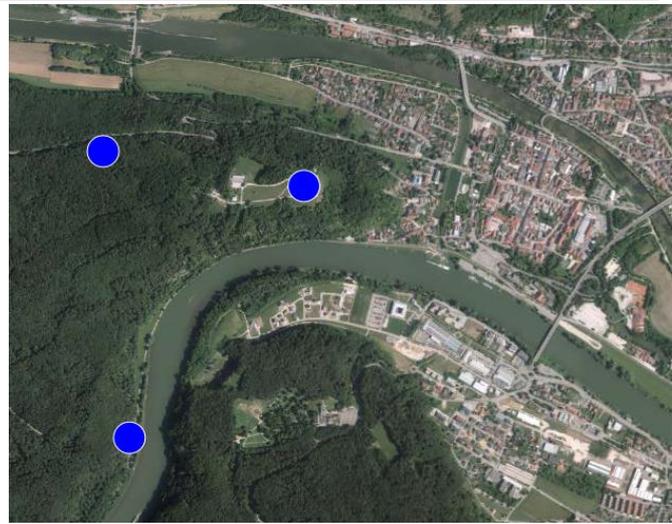
Altstadt Kelheim: Das Ensemble umschließt die hochmittelalterliche Stadtgründung Kelheim in der Ausdehnung ihres nahezu quadratischen, planmäßigen Grundrisses mit ihren ehemaligen Befestigungsanlagen. Die Altstadt Kelheim liegt im Mündungsdreieck der Altmühl in die Donau, auf dem Landkeil zwischen beiden Flüssen, von diesen im Norden, Süden und Osten geschützt. Als die bayerischen Herzöge im 13. Jh. im Zuge ihrer Territorial- und Städtepolitik diese topographisch ebenso unvergleichliche wie strategisch bedeutsame Situation für eine Stadtgründung nutzten, führten sie Siedlungskontinuitäten in diesem Raum weiter, die in der Vorgeschichte ihren Anfang nahmen. In spätkeltischer Zeit erstreckte sich über das Plateau des Michelsbergs das oppidum Alkimoenis, das sich durch seine Größe und seine Eisenproduktion auszeichnete. Der 3,5 km lange Begrenzungswall im Westen hat sich bis zur Gegenwart erhalten. In römischer Zeit lag der Kelheimer Raum an der Altmülmündung im Vorfeld der Limesbefestigung und des Kastells Albusina (Eining). Urkundlich wurde "Cheleheim" zwischen 865 und 885 erstmals erwähnt. Bereits im 11. Jh. ist hier ein Markt überliefert, 1045 als forum bezeichnet, der als "Alter Markt" in die spätere Gründungsstadt einbezogen wurde. Der kleine Rechteckplatz, in den vier Gassen einmünden, geriet dabei in eine Randlage in der Südostecke der Stadt und konnte hier weitgehend seinen Eigencharakter bewahren. Deutlich zeigt sich dies bei einigen Häusern am Platz und in den anschließenden Gassen, die sich dem Rechtwinkelsystem der Stadtanlage des 13. Jh. entziehen. Der Alte Markt war auf die bereits um 1000 bestehende Burg bei der Wöhrdkirche an der Donau bezogen, deren Turmstumpf noch im heutigen Komplex des Landratsamtes steckt. Die Burg war im 12. Jh., schon vor der Belehnung mit dem Herzogtum, eine der wichtigsten Burgen der Wittelsbacher. Auf einer Insel zwischen dem

Strom und einem kleinen Nebenarm gelegen, bestand über eine Donaubrücke Verbindung zum Alten Markt und zum südlichen Ufer. Die spätromanische Ottokapelle über dem alten Donautor an der Südseite des Alten Marktes ließ Herzog Otto der Erlauchte zum Gedenken an seinen Vater Herzog Ludwig den Kelheimer, der auf der Donaubrücke ermordet worden war, errichten. Die Kapelle und der angeschlossene, im Kern mittelalterliche Trakt des Johannispitals prägen diesen historischen, abseits des späteren baulichen Geschehens gelegenen Platz. Außerhalb des Berings blieben nicht nur die Burg, sondern auch ältere Siedlungsteile, wie der Ort Gmünd am nördlichen Altmühlufer, im Westen Oberkelheim und im Osten Niederdorf. Die planmäßige Anlage der Stadt mit ihrem kreuzförmigen Straßenmarkt erfolgte im späteren 13. Jh. unter Heinrich XIII. als Neukonzeption einer sicher schon zuvor stadtdähnlichen Siedlung. Das seitlich versetzte neuere Donautor wurde Bezugspunkt für das Straßenkreuz. Für die etwa gleich großen Stadtviertel und die castrumartige Befestigung musste erst das Terrain zur Hochwassersicherung künstlich aufgeschüttet werden, wobei der kleine Bezirk des "Alten Marktes" deutlich unterhalb des neuen Niveaus blieb. Die dominierende Achse des Straßenkreuzes ist die süd- nördliche, die platzmäßige Breite hat, im Zug des Donauübergangs liegt und sich vom Donau- bis zum Altmühlort erstreckt, hinter welchem sie auch die Altmühl noch überquert. Außerhalb der Stadt und jenseits der beiden Flüsse verzweigt sich dieser Straßenzug in die Richtungen Regensburg, Abensberg, Weltenburg bzw. Riedenburg und Hemau. Die West-Ost-Achse der Stadt teilt den Süd-Nord-Zug senkrecht in der Mitte, so dass vier annähernd gleichgroße Stadtviertel entstehen. Sie ist in ihrem Ostteil breiter als im westlichen, der bis zum Mittertor reicht, und von stattlicheren Bauten eingefasst. Dieser Bereich besaß wohl die Funktion des eigentlichen Marktplatzes der Stadt, zumal er auch keinen Durchgangsverkehr aufnehmen musste, da die Ostseite der Stadt nie ein Tor besaß. Im Kreuzungspunkt der beiden Hauptachsen befand sich bis 1824 das Rathaus der Stadt, während die Pfarrkirche St. Marien (der bestehende spätgotische Bau stammt aus dem 15. Jh., die Erweiterungen mit dem Turm aus dem 19. Jh.) an einem vom Markt- und Straßenverkehr wenig berührten Platz im Nordostviertel, dennoch nahe beim Markt liegt. Die beiden Hauptstraßenzüge sind geschlossen mit zwei- bis dreigeschossigen bürgerlichen, in der Regel giebelständigen Wohnhäusern meist des 17. bis 19. Jh. bebaut, z.T. mit geschweiften Vorschussgiebeln. An den Enden der Achsen schließen die Torhäuser die Straßenräume jeweils wirkungsvoll ab. Das 19. Jh. hat durch den Walmdach-Eckbau am westseitigen Beginn der Altmühlstraße, durch die der Altmühlstraße eingebundene evangelische Kirche von 1888 und die Königs-Denkmäler auf dem Platz eigene, das Stadtbild bereichernde Akzente gesetzt. In den Nebengassen, welche die vier Viertel der Stadt, mit Ausnahme des Alten Marktes, im rechten Winkel erschließen, ist die Bebauung spürbar abgestuft. Neben den z.T. nur erdgeschossigen Jurahäusern ragen umso markanter die ehemals herzoglichen Anlagen des Herzogskastens und des Weißen Bräuhauses sowie der 1260 vom Herzog gestiftete Spitaltrakt heraus. Den Rang eines Hauptortes oder einer bayerischen Herzogsstadt hatte Kelheim bald nach der Gründung infolge der Ermordung Herzog Ludwigs auf der Kelheimer Donaubrücke 1231 verloren, sein Sohn Otto wandte sich von der Stadt ab. Sie gewann aber im 19. Jh. neue Bedeutung, als sie durch den Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals, seit 1836 Einfahrtstor in den Kanal wurde. Darüber hinaus wurde mit dem Bau der Befreiungshalle auf dem Michelsberg seit 1842 durch König Ludwig I. ein mächtiges Denkmal gesetzt, das seitdem das Stadtbild Kelheims beherrscht. Störungen im Ensemble sind einige unpassende Neubauten.

3.1.5 Landschaftsprägende Denkmäler im Umfeld des Untersuchungsgebietes

Westlich des Untersuchungs- Gebietes prägen Befreiungshalle, Michaelsberg und Kapelle St. Nikolaus den Landschaftsraum:

- D-2-73-137-162
Befreiungshalle Kelheim.
- A-2-7037-0001
Michelsberg Kelheim.
- D-2-73-137-156
Kapelle St. Nikolaus.



*Landschaftsprägende Denkmäler
(Auszug aus Bayerischer Denkmal Atlas)*

3.1.6 Bodendenkmäler im Untersuchungsgebiet

Nach den Daten des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege befinden sich vier Bodendenkmäler im Untersuchungsgebiet.

- D-2-7037-0195
Untertägige mittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde im Bereich des Kelheimer Stadtteils Oberkelheim und im Bereich der ehemaligen Aumühle, Benehmen nicht hergestellt, nachqualifiziert
- D-2-7037-0224
Erdbauten des Ludwig-Donau-Main-Kanals (1836-45), Benehmen nicht hergestellt, nachqualifiziert.
- D-2-7037-0188
Untertägige mittelalterliche und frühneuzeitliche Siedlungsteile in der historischen Altstadt von Kelheim. Siedlung der späten Latènezeit, Benehmen nicht hergestellt, nachqualifiziert.
- D-2-7037-0194
Untertägige mittelalterliche und frühneuzeitliche Siedlungsteile im Bereich der ehemaligen Burg von Kelheim, Benehmen nicht hergestellt, nachqualifiziert



*Bodendenkmäler im Untersuchungsgebiet
(Auszug aus Bayerischer Denkmal Atlas)*

3.1.7 Orientierungspunkte

Die Höhenentwicklung einzelner Gebäude und damit die Geschossigkeit tragen ebenso wie das Volumen, die Grundfläche und die Gliederung eines Gebäudes wesentlich zum Erscheinungsbild eines Ortes bei. Diese Faktoren bewirken, dass die Gesamtheit des Siedlungsgefüges als homogene und zusammengehörige Struktur erlebbar ist. Baukörper, die nicht der „historischen Norm“ entsprechen, fallen in historischen Stadtquartieren meist negativ auf.

Andererseits tragen jedoch deutliche Abweichungen „von der Norm“ auch dazu bei, dass Akzente und Orientierungspunkte im Stadtbild gegeben sind. In Kelheim stellen die Kirche Mariä Himmelfahrt für den zentralen Punkt in der Altstadt und die Befreiungshalle als übergeordnetes landschaftsprägendes Denkmal die herausragenden Orientierungspunkte dar.



Kirche Mariä Himmelfahrt



Befreiungshalle

3.1.8 Dachlandschaft

Vorherrschende Dachform im Untersuchungsgebiet ist das für den Raum typische Flachsatteldach der Jurahäuser sowie Satteldächer mit Dachneigungen von ca. 30°-45°. In Ecksituationen, bei freistehenden und/oder bei besonders repräsentativen Gebäuden wie beispielsweise der Stadtbücherei finden sich Walmdächer oder Walmdachsonderformen. Bei jüngeren Gebäuden und gewerblich genutzten Gebäuden dominieren Flachdächer oder sehr flach geneigte Pultdächer. Dachaufbauten in Form von Sattel- und Schleppdachgauben setzen Akzente, sind im Untersuchungsgebiet jedoch, ebenso wie Zwerchhäuser, Türmchen und Erker selten zu finden.



Stark prägende Walmdachgebäude

Aufgrund von Straßenrandbebauung, geringer Dachneigung und Höhenentwicklung sind viele Dachflächen nicht einsehbar. Deutlich wahrnehmbar ist jedoch die im Vergleich zur Altstadt abnehmende Dominanz naturroter bis rotbrauner Tonziegel. Untypische Materialien wie Welleternit und Blech, graue Farbgebung und großflächige glänzende Solaranlagen beeinflussen die Dachlandschaft negativ. Dies macht sich auch hinsichtlich des Stadtbildes und der Stadtansicht bemerkbar, da insbesondere im Bereich der Stadtknechtstraße die Dachflächen stark einsehbar sind und den Stadtrand zur Donau hin prägen.



Stark negativ prägende untypische/ unpassende Dacheindeckungen und Solaranlagen



Luftbild Kelheim Ausschnitt Altstadt⁶⁵

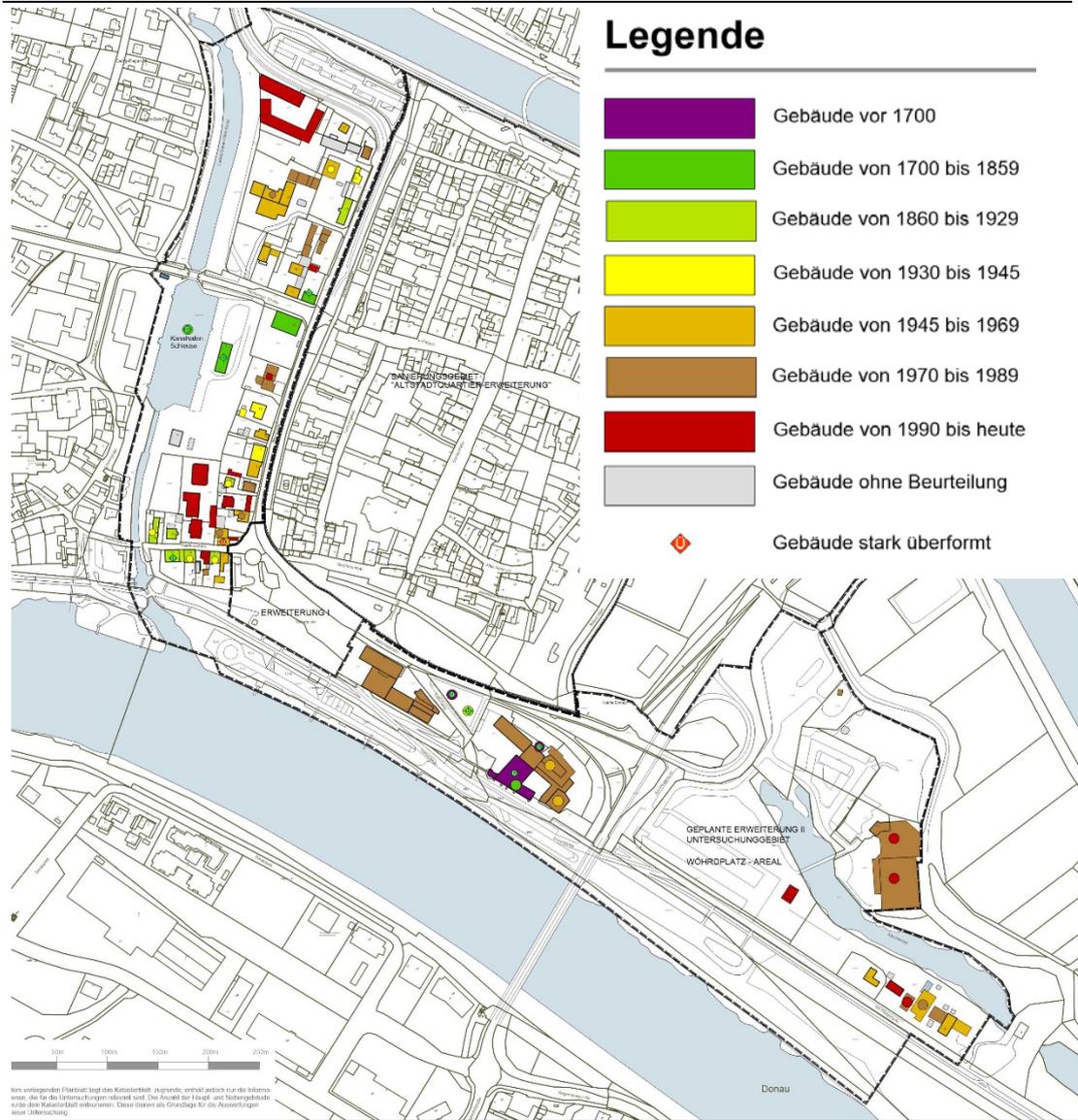
Über den Zustand der Dächer kann aufgrund der oftmals schlechten Einsehbarkeit keine abschließende Aussage gemacht werden. Der sichtbare Zustand vieler einsehbarer Dächer geht hier häufig Hand in Hand mit dem Gesamtzustand des Gebäudes.

⁶⁵ aus BayernAtlas 09.2019

3.2 Bausubstanz

3.2.1 Baualter

Karte VU 02: Gebäudealter⁶⁶



Bei der Beurteilung des Baualters wurden die städtebaulich relevanten Gebäude, also vorwiegend Hauptgebäude und herausragende Nebengebäude, bezugnehmend auf vorhandene Quellen⁶⁷ und nach dem tatsächlichen Erscheinungsbild eingeschätzt. Dementsprechend wurde der Grad der Überformung subjektiv beurteilt. Nebengebäude (in den rückwärtigen Bereichen bzw. in den Innenbereichen der Baublöcke in Form von Garagen, Schuppen etc.) wurden bei dieser Kartierung vernachlässigt.

⁶⁶ Die Abbildung der Karten dient an dieser Stelle nur als Orientierung. Teil dieses Berichtes ist ein Plansatz mit Karten im Maßstab 1:1.000 bzw. als einzelne pdf Dateien.

⁶⁷ Denkmalliste

Tabelle Baualter (Außenbegehung/ Grobeinschätzung)

Gebäudealter	Hauptgebäude		Neben- gebäude
	Anzahl	in %	Anzahl
1990 – heute erbaut	11	20,8	7
1970 - 1989 erbaut	10	18,8	19
1946 - 1969 erbaut	14	26,4	8
1930 – 1945 erbaut	3	5,7	2
1860 – 1929 erbaut	8	15,1	1
1700 bis 1859 erbaut	4	7,5	0
vor 1700 erbaut	1	1,9	0
Gebäude nicht einsehbar/ nicht beurteilt, von untergeordneter Bedeutung	2	3,8	35
Gesamt beurteilt	(53)	100	(72)

Die älteren Gebäude vor 1930 (knapp 25% der erfassten Hauptgebäude) finden sich mit Ausnahme des Schlosses an der Alleestraße und der Stadtknechtstraße im Bereich der historischen Hafenanlage als Teil der ersten Stadterweiterung. Die spätere Siedlungsentwicklung dehnte sich, von der Alleestraße ausgehend, in den rückwärtigen Bereich nach Westen aus bzw. wird durch die prägenden Anbauten (Verwaltungsgebäude) am Schloß (ehem. Landratsamt) und dem Postgebäude an der Donau dokumentiert. Die stärkste Entwicklung im Untersuchungsgebiet mit einem Anteil von knapp 27% der erfassten Hauptgebäude fand in den 50er und 60er Jahren statt.

An der Alleestraße und finden sich rückversetzt auch jüngere Gebäude, die sich meist „unauffällig“ ins Gesamtbild einfügen.

Direkt an der Alleestraße, der Stadtknechtstraße und entlang der Donau ist es wichtig, in direkter Nachbarschaft zu historischen, ortsbildprägenden Gebäuden der Altstadt, bei Neubauten auf das „harmonische Einfügen“ und die „Rücksichtnahme auf Vorhandenes“ zu achten.

3.2.2 Bauzustand

Die Bewertung des Bauzustandes im Rahmen dieser Untersuchung basiert auf einer Bestandsaufnahme „von außen“ und auf einer generalisierenden Bewertung. Zwischen den beiden ersten Gruppen „guter“ und „mittlerer“ Bauzustand sind die Übergänge zum Teil fließend, wobei es in diesen Kategorien ausschließlich Maßnahmen in geringem Umfang betrifft.

Eine genauere Differenzierung und Ortseinsicht (z.B. durch Innenbegehung) war im Rahmen dieser Untersuchung nicht vorgesehen. Aus diesem Grund wurden die Verdachtsmomente (die Vermutung von stärkeren Mängeln als durch die Außenbegehung sichtbar) in den Analysekarten zusätzlich dargestellt.

Bei der Beurteilung wurden der allgemeine bauliche Zustand (Gesamteindruck), der Zustand der Außenwände, der Fassadenbereiche und des Daches sowie der Zustand von Einzelelementen herangezogen und dabei fünf unterschiedliche Bewertungsgruppen gebildet.

Bewertungsgruppen

**guter Bauzustand
(ohne wesentl. Mängel)**

Bereits erneuerte/ sanierte Gebäude, deren baulicher Zustand keine Maßnahmen erforderlich macht



Beispiele

Hienheimer Straße 2

Stadtknechtstr. 17

Alleestraße 21

**mittlerer Bauzustand
(leichte Mängel)**

Renovierungs-/ Modernisierungsmaßnahmen in geringem Umfang erforderlich; (Anstriche, Ausbesserungsarbeiten im Putzbereich, Erneuerung von Fenstern etc.)



Beispiele

Am Pflegerspitz 2

Stadtknechtstr. 9

Alleestraße 15

**schlechter Bauzustand
(deutliche Mängel)**

Renovierungs- und Modernisierungsmaßnahmen in mittlerem Umfang sind sichtbar und umfassendere Erneuerungsarbeiten werden vermutet bzw. umfassende Erneuerungsarbeiten sind erforderlich (Putzarbeiten, Feuchteschäden, Mängel an Dacheindeckung und/oder tragenden Bauteilen etc.)



Beispiele

Schloßweg 3

Stadtknechtstr.7

Alleestraße 13

**schlechter Bauzustand
(konstruktive Mängel
werden vermutet)**

Umfassende Erneuerungsarbeiten und unter Umständen konstruktive Eingriffe sind erforderlich (dies betrifft insbes. verkleidete Gebäude)



Beispiele

Alleestraße 27

Alleestraße 27

Alleestraße 29

**konstruktive Mängel,
(Bausubstanz in Gefahr)**

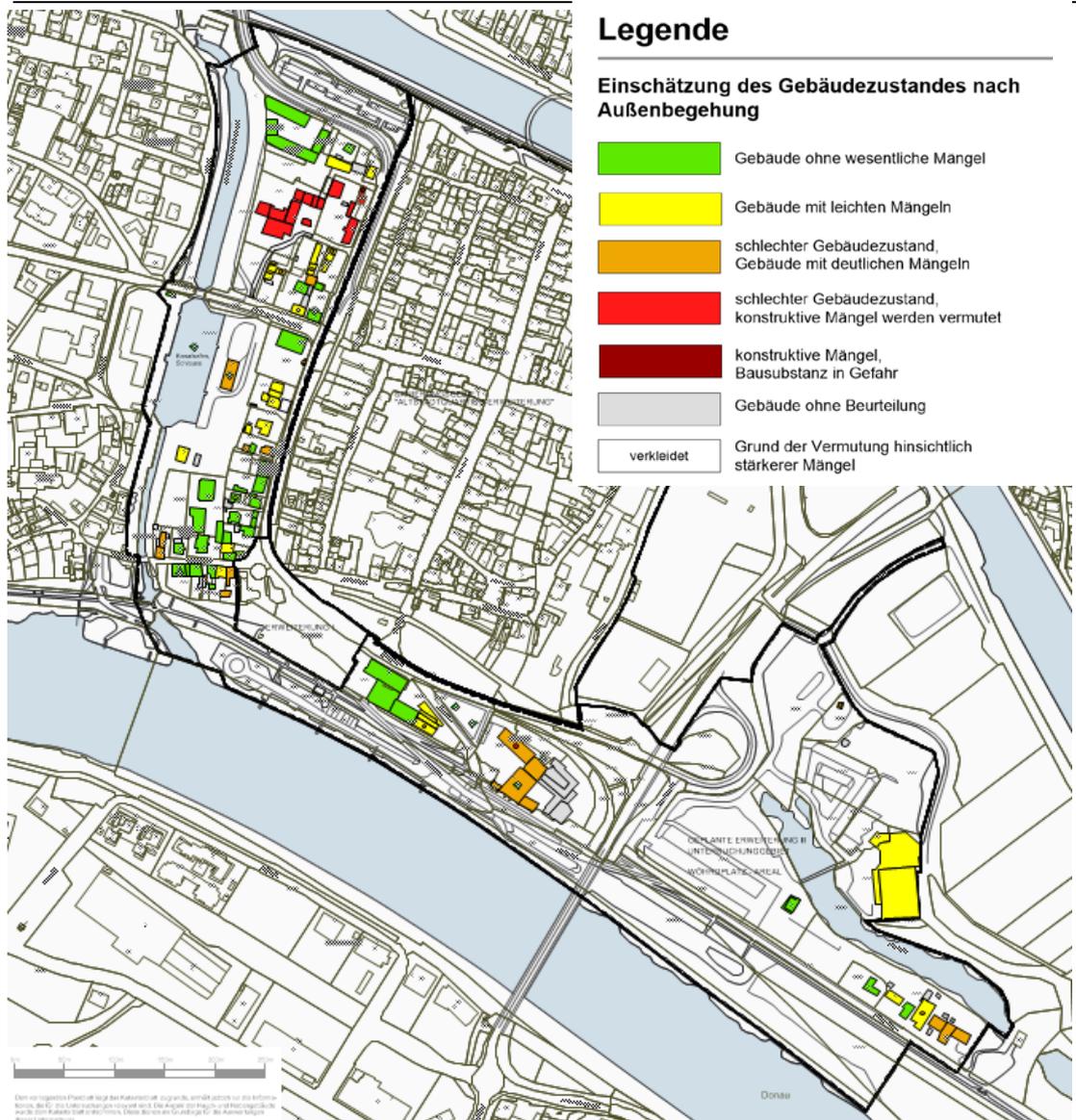
Sofortmaßnahmen sind erforderlich (dies betrifft insbes. einsturzgefährdete seit längerem unbewohnte, vernachlässigte, verfallene Gebäude)



Beispiele

Alleestraße 31

Karte VU 03: Gebäudezustand⁶⁸



⁶⁸ Die Abbildung der Karten dient an dieser Stelle nur als Orientierung. Teil dieses Berichtes ist ein Plansatz mit Karten im Maßstab 1:1.000 bzw. als einzelne pdf Dateien.

Tabelle Bauzustand (Außenbegehung)

Bauzustand	absolut			in %		
	HG	NG	HG+NG	HG	NG	HG+NG
ohne wesentliche Mängel	26	14	40	49,1	19,4	32,0
leichte Mängel	6	12	18	11,3	16,7	14,4
deutliche Mängel	13	10	23	24,5	13,9	18,4
konstruktive Mängel werden vermutet	4	9	13	7,5	12,5	10,4
konstruktive Mängel	1	1	2	1,9	1,4	1,6
Gebäude nicht einsehbar/ vorhanden, von untergeordneter Bedeutung	3	26	29	5,7	36,1	23,2
Gesamt	53	72	125	100	100	100

Knapp 50% aller Hauptgebäude sind vollständig in Ordnung und weitere gut 11% weisen nur kleinere Mängel auf. Gut 60% aller Hauptgebäude bedürfen somit keiner bzw. ausschließlich kleinerer Sanierungsmaßnahmen. An 18 Hauptgebäuden (knapp 25%) waren deutliche Schäden sichtbar und an 5 Hauptgebäuden (knapp 10%) waren größere bauliche Mängel festzustellen bzw. werden größere bauliche Schäden vermutet.

Rund 36% aller Nebengebäude weisen keine bzw. nur geringe bauliche Mängel auf. Der Zustand der Nebengebäude zeigt sich im Untersuchungsgebiet prozentual ähnlich wie der Zustand der Hauptgebäude. Hier kann weitestgehend davon ausgegangen werden, dass sich der Gebäudezustand weitestgehend auf das gesamte Anwesen (Hauptgebäude mit Nebengebäuden bezieht. 20 Nebengebäude (gut 26%) weisen einen schlechten Bauzustand mit deutlichen Mängeln auf und an einem Nebengebäude (knapp gut 1 %) sind konstruktive Mängel und erhebliche Schäden feststellbar. Aufgrund nicht vorhandener oder nur äußerst eingeschränkter Einsehbarkeit einiger Grundstücke bleiben 26 Nebengebäuden (ca. 36 % der Nebengebäude) ohne Bewertung.

Die sanierungsbedürftigen Anwesen verteilen sich über das gesamte Untersuchungsgebiet, wobei ein Schwerpunkt im rückwärtigen Bereich der nördlichen Alleestraße liegt.

3.2.3 Höhenentwicklung und Geschossigkeit

Im Rahmen dieser Bestandserhebung wurden nicht nur die Vollgeschosse erhoben, sondern gesondert auch ein Hinweis auf Gewerbehallen oder Sporthallen gegeben. Diese Gebäude zeichnen sich häufig durch eine geringe Anzahl an Geschossen aus, besitzen jedoch meist deutlich höhere Geschosshöhen, wodurch die Höhenentwicklung des Gebäudes deutlich massiver wirkt, als es die Geschosshöhen vermuten lassen.

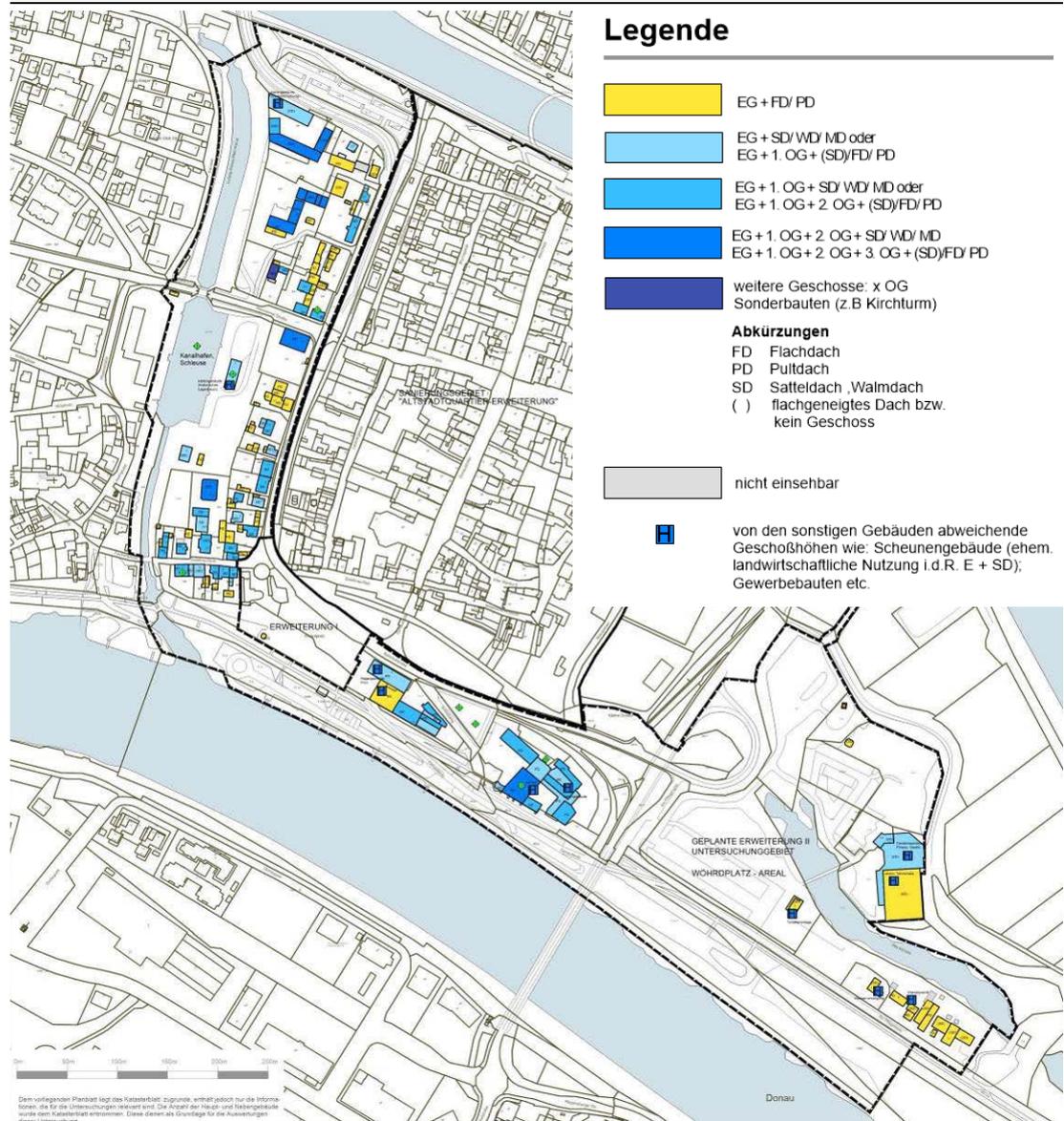
Tabelle Gebäudehöhe / Geschossigkeit

Geschossigkeit	absolut			in %		
	HG	NG	HG+NG	HG	NG	HG+NG
I+O (FD/PD)	8	53	61	15,1	73,6	48,8
I+D	13	4	17	24,5	5,55	13,6
II+D	24	3	27	45,3	4,2	21,6
III+D	7	4	11	13,2	5,55	8,8
IV+D	1	0	1	1,9	0	0,8
Gebäude nicht einsehbar/vorhanden, von untergeordneter Bedeutung	0	8	8	0	11,1	6,4
Gesamt	53	72	125	100	100	100

Zur Erläuterung der Tabelle:

z.B. Kategorie II + D: Gebäude mit zwei Geschossen und Sattel-, Mansard- Walmdach, aber auch dreigeschossige Gebäude mit Flachdach (oder sehr flach geneigtem Pultdach).

Karte VU 04: Gebäudehöhe / Geschossigkeit⁶⁹



Im Untersuchungsgebiet finden sich 24 dreigeschossige Hauptgebäude (2 Vollgeschosse und ausgebautes bzw. ausbaufähiges Dach oder drei Vollgeschosse mit flachgeneigtem oder flachem Dach) und 13 Hauptgebäude mit zwei Vollgeschossen. Diese Gebäude stellen knapp 70% aller Hauptgebäude und prägen das Untersuchungsgebiet.

⁶⁹ Die Abbildung der Karten dient an dieser Stelle nur als Orientierung. Teil dieses Berichtes ist ein Plansatz mit Karten im Maßstab 1:1.000 bzw. als einzelne pdf Dateien.



Postgebäude Östlicher Bauteil

Nur 8 Gebäude sind drei- oder viergeschossig mit Dach. Die Höhenentwicklung und damit gegebene Präsenz im Stadtbild spiegelt die historische Bedeutung der Gebäude Schloß und Stadtbücherei. Als Sonderbauten sind der Anbau des Landratsamtes und der rückwärtige Gebäudeteil des Postgebäudes mit einer gewissen Sonderstellung aufgrund des Standortes am Rande des Stadtgefüges zu nennen. Im zurückversetzten Bereich nördliche Allee-straße wirken sich aufgrund ihres Standortes das aufgelassene Hotelgebäude als auch der derzeit in Bau befindliche Wohnkomplex sowie das Wohngebäude in der Stadtknechtstr. (Nr. 22b) nicht negativ auf das Stadtgefüge aus. Die Höhenentwicklung mit Blickrichtung Befreiungshalle erscheint gerade im Bereich der Wohnungsneubauten noch angemessen.



Landratsamt und Schloß



Bücherei



Neubau Alleestr. 39



Aufgelassenes Hotelareal



Tankstelle und Kfz-Werkstatt

Einige gewerblich genutzte Gebäude bzw. Gebäude mit Sondernutzungen sind eingeschossig, besitzen jedoch meist ein höheres Erdgeschoß, besitzen eine größer Gebäudetiefe und zeigen damit eher eine Höhenentwicklung wie 2-3 geschossige Gebäude. Hierzu zählen das Postgebäude (Bahnhofstraße 8), die Tankstelle und die Kfz-Werkstatt in der Alleestraße 17 und 23 sowie die ehem. Tennishalle (Am Pflegerspitz 1a).



Eingeschossiges Hallengebäude (Vorbau Post) und Tennishalle



3.3 Nutzungsstrukturen / Gebäude – und Grundstücksnutzung

3.3.1 Nutzungsrelevante Gebietstypen im/am Untersuchungsgebiet

Altort/ Typ I Ortskern mit Geschäftsbereich und Versorgungsstrukturen (am Untersuchungsgebiet)

Der Ortskern von Kelheim ist gekennzeichnet durch eine gemischte Nutzungsstruktur mit einem hohen Anteil an Handel-, Gewerbe- und Dienstleistungen sowie Gastronomie besonders in den Erdgeschossbereichen. In den Obergeschossen wie in den rückwärtigen Lagen am Rande des Ortskerns nimmt die Wohnnutzung zu.

⇒ *Dieser Gebietstyp ist im Untersuchungsgebiet als Randbereich des Altortes nicht vorhanden. Der Ortskern selbst strahlt aber stark auf das Umfeld aus. So sind im Untersuchungsgebiet die wesentlichen Stellplatzflächen für den Ortskern / Altort untergebracht.*

Altort/ Typ II Gebiete am Rande des Ortskerns mit vorwiegend gemischten Nutzungen

Die Baustrukturen des Untersuchungsgebietes „Wöhrdplatz Areal“ (westlicher Bereich) bestehen weitestgehend aus gemischten Nutzungen und entspricht somit grundsätzlich Quartieren am Rande der Altstadt. Folgende Charakteristika sind kennzeichnend:

- Quartiere mit Mischgebietsnutzung entlang des Altortes und der Hauptverkehrsstraßen (hier: Hienheimer Straße und Alleestraße)
- Gemengelagen teilweise mit Nutzungskonflikten (Lärm, Verkehr) zwischen Gewerbe- und Wohnnutzung. (hier in den Lagen westlich der Alleestraße)
- Die Freibereiche weisen besonders in den rückwärtigen Lagen westlich der Alleestraße und beidseits der Stadtknechtstraße in vielen Bereichen gestalterische und bauliche, teilweise auch verkehrstechnische Mängel (unübersichtliche Zufahrten, problematische Erschließungssituation) auf.
- In den bebauten Lagen im Westen des Untersuchungsgebietes finden sich auch teilweise Grundstücke mit starker Überbauung und starker Versiegelung. Hier werden die Freiflächen vorwiegend als Zufahrts-, Liefer- und Flächen für Garagen und Stellplätze genutzt. I.d.R. findet sich hier ein hohes Entwicklungspotential durch Neuordnungsmaßnahmen.

Typ III vorwiegend durch Wohnen geprägte Gebiete, Wohnquartiere

⇒ *Im Untersuchungsgebiet ist dieser Gebietstyp nicht vorhanden*

Typ IV gemischte Bauflächen mit landwirtschaftlicher Prägung

⇒ *Im Untersuchungsgebiet ist dieser Gebietstyp nicht vorhanden, nach den Aussagen des FNP grenzt jedoch ein landwirtschaftlicher Betrieb am südöstlichen Altstadtrand an das Untersuchungsgebiet an.*

Typ V Gewerbegebietsnutzung

⇒ *Im Untersuchungsgebiet ist dieser Gebietstyp nicht vorhanden, nach den Aussagen des FNP befindet sich eine gewerblich genutzte Fläche am östlichen Altstadtrand (Gewerbegebiet Hofangen / Brauerei Schneider Weisse). Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet werden nicht erwartet.*

Typ VI Sondernutzung, zusammenhängende Versorgungsstrukturen und öffentliche Infrastruktur, Gemeinbedarfsflächen, Freizeiteinrichtungen

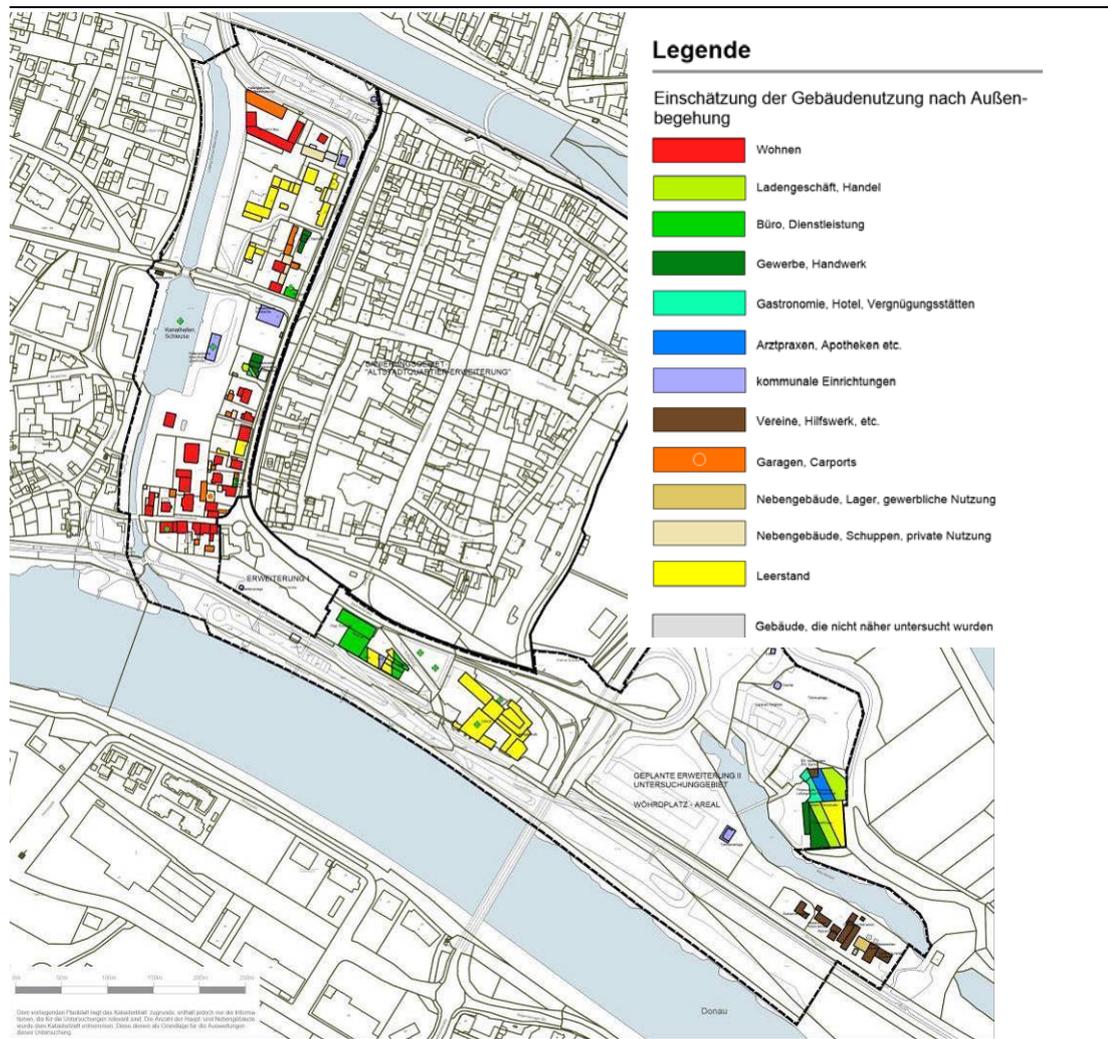
⇒ *Im Untersuchungsgebiet findet sich dieser Gebietstyp in Form von großflächigen Stellplätzen entlang der Donau (Schiffsanlegestelle), Gemeinbedarfsflächen in unterschiedlicher Funktion (Museum Wittelsbacher Schloß, Post, Volksfestplatz, Öffentliche Toiletten), Freizeiteinrichtungen und Sondernutzungen wie Wohnwagen- und Wohnmobilstellplätze, Sportanlagen (Tennisplätze) sowie ein Flohmarktgebäude und Gastronomie.*

Insgesamt finden sich zwei nutzungsrelevanten Gebietstypen im Untersuchungsgebiet. Neben den bebauten Lagen im Westen des Untersuchungsgebietes mit ihren gemischten Nutzungen wird das Untersuchungsgebiet durch die Sondernutzungen (besonders durch die Stellplatzflächen und den Volksfestplatz) geprägt.

3.3.2 Nutzungsstrukturen im Untersuchungsgebiet

Durch die Aufnahme der Art der baulichen Nutzung im Rahmen der Bestandserhebung werden Kenntnisse über notwendige oder wünschenswerte Nutzungsänderungen ermittelt. Die Einschätzung der Gebäudenutzung erfolgte durch eine Außenbegehung. Erhebungsunsicherheiten treten auf, sind aber erfahrungsgemäß für die Kernaussagen irrelevant.

Karte VU 05: Gebäudenutzung⁷⁰



⁷⁰ Die Abbildung der Karten dient an dieser Stelle nur als Orientierung. Teil dieses Berichtes ist ein Plansatz mit Karten im Maßstab 1:1.000 bzw. als einzelne pdf Dateien.

Wohnen

Die Hauptnutzung im Untersuchungsgebiet ist deutlich das Wohnen. Mit großem Abstand vor anderen Nutzungen stellt das Wohnen bei knapp 50 % der Hauptgebäude (26 HG) die hauptsächliche Gebäudenutzung dar.

Öffentliche Einrichtungen und Versorgungsstrukturen

Entlang der Alleestraße sowie in der Bahnhofstraße und „Am Pflegerspitz“ finden sich neben öffentlichen Toilettenanlagen im Bereich der Parkplätze und kommunaler Einrichtungen (Stadtbücherei mit Stadtarchiv, das historische Lagerhaus als Teil der Hafenanlage und VHS) auch Einrichtungen der Vereine und Hilfsorganisationen (Alpenverein, Motorradclub, Wasserwacht, Geflügelzüchterverein, Kaninchenzüchterverein, Gartenbauverein und Vereinsheim des Tennisclubs). Weiter findet sich neben Trafohäuschen auch ein Gebäude der kommunalen Wasserversorgung im Untersuchungsgebiet.

Die Gebäude der Post (Postfiliale, Postbank) und der Telekom sowie ein Tankstellenshop mit Imbiss und ein Restaurant (an der Tennisanlage) ergänzen die Infrastruktur am Rande des Altortes.

Gastronomie und einzelne Läden zur wohnortnahen (fußläufigen) Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs befinden sich angrenzend im Altort. Mit Ausnahme eines Drogeriemarktes in der Altstadt finden sich größere Märkte (Discounter und Vollsortimenter) auf der südlichen Donauseite bzw. im Norden und Westen des Stadtgebietes. Eine fußläufige Versorgung bzw. eine Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist im Untersuchungsgebiet nur bedingt gegeben.

Tabelle Gebäudenutzung (Außenbegehung)

Gebäudenutzung gesamt	absolut			in %		
	HG	NG	HG+NG	HG	NG	HG+NG
Wohnen	26	2	28	49,1	2,8	22,4
Ladengeschäfte u d Handel	0	2,5	2,5	0	3,5	2
Büros und Dienstleistungsbetriebe	4,5	1	5,5	8,5	1,4	4,4
Gewerbe- und Handwerk	0	6,5	6,5	0	9,0	5,2
Gastronomie, Beherbergung, Vergnügungsstätten	0,5	1	1,5	0,9	1,4	1,2
Arztpraxen, Apotheken, med. Versorgung	0	0,5	0,5	0	0,7	0,4
Kirchliche und kommunale Einrichtungen	5,5	4	9,5	10,4	5,5	7,6
Vereine, Hilfswerke etc.	3,5	6	9,5	6,6	8,3	7,6
Garagengebäude, Carports	0	15	15	0	20,8	12
Nebengebäude, Schuppen, gewerblich	0	3	3	0	4,2	2,4
Nebengebäude, Schuppen, privat	0	13	13	0	18,1	10,4
Leerstand	12,0	11,5	23,5	22,6	16	18,8
Gebäude nicht einsehbar/ nicht vorhanden, von untergeordneter Bedeutung	1	6	7	1,9	8,3	5,6
Gesamt	53	72	125	100	100	100

Leerstand

11 Hauptgebäude stehen vollständig leer, in weiteren 2 Hauptgebäuden besteht ein Teilleerstand und zudem stehen mindestens 12 Nebengebäude leer oder weisen einen Teilleerstand auf. Weiter wird bei großen Nebengebäuden und in älteren Gebäuden mit Wohnnutzung ein weiterer (Teil-)leerstand bzw. eine Unternutzung vermutet.

Insgesamt kann bei 12% aller Hauptgebäude und bei mindestens 11% aller Nebengebäude im Untersuchungsgebiet ein Leerstand vorausgesetzt werden. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass weitere Gebäude bzw. Geschossbereiche leer stehen oder nur noch teilweise genutzt bzw. untergenutzt werden, was von außen nicht immer offensichtlich erkennbar ist.

Eine Konzentration der Leerstände findet sich im Bereich der Donaulände (Postgebäude, Schloß) und in der nördlichen Alleestraße wo der Leerstand und der langfristige Verfall die städtebaulichen Defizite deutlich prägt.



Gebäudeleerstand / Unternutzung in Hauptgebäuden der Post/ Telekom Schloßweg 2 / Bahnhofstraße 8 und dem Schloß (ehem. Landratsamt) Schloßweg 3



Gebäudeleerstand Hotel und Gastronomie im rückwärtigen Bereich der nördlichen Alleestraße: Alleestraße 27



Weitere ortsbildprägende Gebäudeleerstände: Alleestraße 29,31, Hienheimer Straße 8

Nutzungskonflikte

Aufgrund des beengten Straßenraumes und der hohen Wohndichte in Teilbereichen des Untersuchungsgebietes, der Anbindung des Quartiers Fischergasse sowie des Parksuchverkehrs im Umfeld Wöhrdplatz sind potentielle Nutzungskonflikte zwischen Verkehr und Wohnnutzung gegeben.

Grundsätzlich können Nutzungskonflikte dort auftreten, wo Gewerbe, Dienstleistungen und Handel unmittelbar an Wohnnutzung angrenzen. Hier können durch Lieferverkehr und Emissionen aus dem Betrieb des jeweiligen Nutzers Beeinträchtigungen der Wohnnutzung nicht ausgeschlossen werden. Im Bereich Alleestraße mit Kfz Werkstatt und Tankstelle ist dieser potentielle Konflikt gegeben.

Im Bereich Wöhrdplatz ist durch den Lieferverkehr Post ein Nutzungskonflikt zu anderen Nutzungsarten nicht gegeben, jedoch zeigt sich ein Konfliktpotential hinsichtlich des Fußgängerverkehrs Richtung Altstadt.



Potentieller Nutzungskonflikt Verkehr-Wohnen in der Stadtknechtstraße

3.3.3 Grundstücksnutzung & Grundstückszuschnitt (Maß der baulichen Nutzung GRZ)

Das Maß der baulichen Nutzung, ermittelt über die Grundflächenzahl (GRZ) auf Grundstücksebene, gibt unter Berücksichtigung der weiteren Ergebnisse der Bestandsaufnahme einen Überblick über die derzeitige Nutzungsintensität, den Zuschnitt, die Dichte der Überbauung und die Flächenversiegelung.

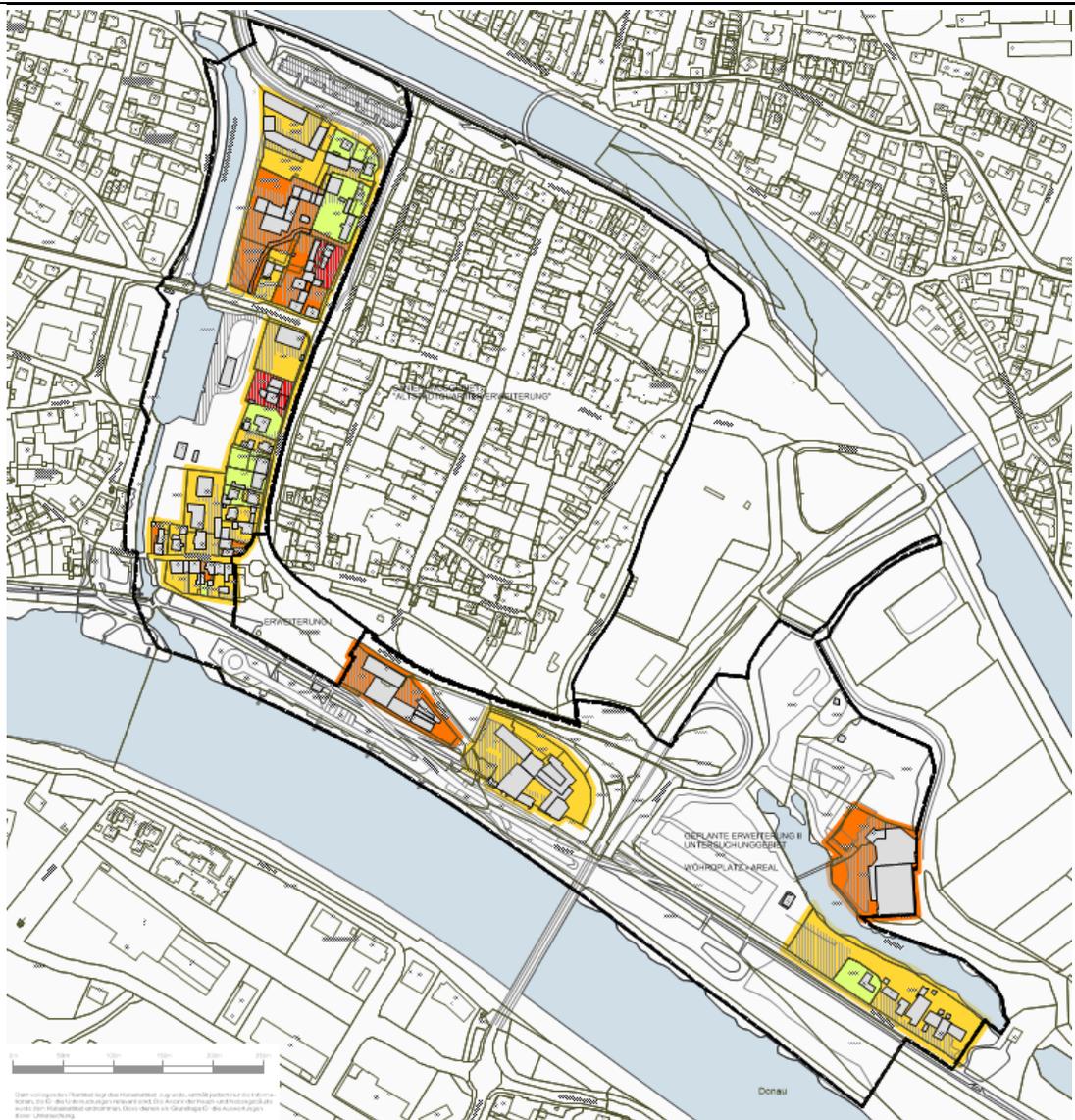
Die unterschiedlichen Gebiete im Untersuchungsgebiet lassen – entsprechend dem Maß der baulichen Nutzung - eine Kategorisierung in Gebietstypen sinnvoll erscheinen. Diese sind im Flächennutzungsplan dargestellt:

- Typ I Wohnen hier: Wohnbauflächen
Nutzung bis zu einer GRZ von 0,4, auf Quartiersebene verhältnismäßig großer Freiflächenanteil mit verhältnismäßig großem Anteil unbebauter Flächen, d.h. großer Grünflächenanteil und geringer Versiegelungsgrad.
Dieser Nutzungstyp ist im Geltungsbereich des Untersuchungsgebietes nicht vorhanden.
- Typ II Mischnutzung (MI) hier gemischte Bauflächen als Hauptnutzung
Nutzung bis zu einer GRZ von 0,6, typische Mischgebietsbereiche (hier teilweise konkurrierende Nutzung von Wohnen und Gewerbe)
Zu diesem Gebietstyp gehören die bebauten Lagen im Westen des Untersuchungsgebietes. Hier finden sich vorwiegend gewerbliche Nutzungen, und Wohnen. Auch die Bebauung Am Pflegerspitz mit seinen Vereinsheimen und Einrichtungen der kommunalen Infrastruktur sowie das Areal des ehemaligen Landratsamtes /Schloß weisen eine ähnliche Dichte auf.
- Typ III Gewerbliche Nutzungsstruktur
Nutzung bis zu einer GRZ von 0,8; Lagerflächen und Hallengebäude, starke bis vollständige Überbauung der einzelnen Grundstücke im Gebiet mit starker Versiegelung, Freiflächen vorwiegend in Form von Zufahrts- und Anlieferungsbereichen
Zu diesem Gebietstyp gehörende Flächen finden sich im rückwärtigen Bereich der Alleestraße. Hier befand sich eine Hotelanlage. Das Quartier wird derzeit neu geordnet. Auch das Postgelände im Süden und das ehemalige Sportzentrum im Südosten des Untersuchungsgebiets weisen eine entsprechende Baustruktur und bauliche Dichte auf.
- Typ IV Kerngebietsnutzung
Nutzung bis zu einer GRZ von 1,0 (vollständige Überbauung) der einzelnen Grundstücke
Dieser Gebietstyp findet sich flächig nicht im Untersuchungsgebiet. Ausschließlich 2 gewerblich genutzte Grundstücke an der Alleestraße (Kfz- Werkstatt und Tankstelle) sind vollflächig versiegelt.

Die Baustrukturen und die bauliche Dichte weisen mit einer GRZ von 0,6 auf eine für angrenzende Randlagen von Altorten / Ortskernen typische Mischgebietsnutzung hin. Das Postgelände wie das ehemalige Sportzentrum (Tennishalle) im Süden und Südosten des Plangebietes stellen Sonderformen dar, die nicht prägend für Baustrukturen am Rande der Altstadt von Kelheim sind.

Prägend für Kelheim ist jedoch weiter der hohe unbebaute Anteil an Flächen (Parkplätze, Bedarfsparkplätze, Volksfestplatz) die auf die hohe Frequentierung der Altstadt und der Schiffsanleger und damit auf die hohe touristische Wertigkeit von Kelheim hinweisen.

Karte VU 06: Maß der baulichen Nutzung⁷¹



Oben vorliegenden Karte ist die Maßstabgröße 1:500, während jedoch nur ein Maßstab von 1:1.500 dargestellt ist. Die Angaben sind daher nur als Orientierung zu verstehen. Die Maßstabgröße ist in der Karte nicht dargestellt, sondern ist in der Karte angegeben.

Legende

Grundflächenzahl (GRZ) auf Grunds nach Baunutzungsverordnung

- Nutzung bis 0,4 GRZ entspr. GRZ Werten von V1
- Nutzung bis 0,6 GRZ entspr. GRZ Werten von M
- Nutzung bis 0,8 GRZ entspr. GRZ Werten von G
- Nutzung bis 1,0 GRZ (vollständige Überbauung) entspr. GRZ Werten von K1

Grundflächenzahl (GRZ) auf Blockebene nach Baunutzungsverordnung

- Nutzung bis 0,4 GRZ entspr. GRZ Werten von Wohnbaugbietern
- Nutzung bis 0,6 GRZ entspr. GRZ Werten von Mischgebieten
- Nutzung bis 0,8 GRZ entspr. GRZ Werten von Gewerbegebieten
- Nutzung bis 1,0 GRZ (vollständige Überbauung) entspr. GRZ Werten von Kerngebieten

Sonstige Hinweise

- Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (Gebietsgröße ca. 25,0 ha)
- Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet (53 HG)
- Nebengebäude im Untersuchungsgebiet (72 NG)
- In Ansatz gebrachte versiegelte Flächen (Parkplatz, Betriebshof, wesentlichen Zufahrten und Lager-/Abstellflächen etc.)
- Haupt- und Nebengebäude außerhalb des Untersuchungsgebietes

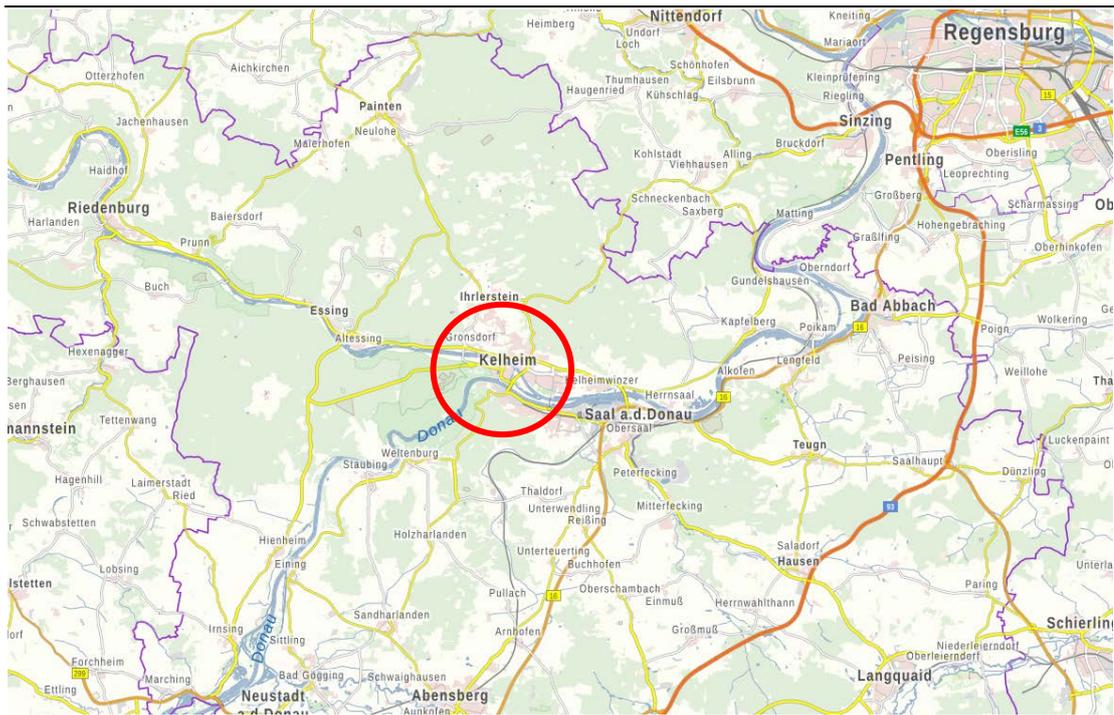
⁷¹ Die Abbildung der Karten dient an dieser Stelle nur als Orientierung. Teil dieses Berichtes ist ein Plansatz mit Karten im Maßstab 1:1.500 bzw. als einzelne pdf Dateien.

3.4 Verkehr

3.4.1 Überörtliche Verkehrsanbindung und örtliches Straßennetz

Kelheim ist über die Bundesstraße B16 und die Anschlussstellen 45 (Regensburg Süd) und 46 (Bad Abbach) an die Autobahn A93 und an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Weiter besteht über die Staatstraße St 2230 eine Westost- Verbindung entlang der Altmühl Richtung Westen. Der nächste Bahnanschluss findet sich in Saal a.d.Donau in ca. 6 km Entfernung.

Karte: überörtliche Verkehrserschließung von Kelheim (Auszug aus BayernAtlas)



Die Ortslage Kelheim und somit die Altstadt und das angrenzende Untersuchungsgebiet selbst wird über die Ortseinfahrten Bahnhofstraße und Alleestraße (St 2233) sowie über die Hienheimer Straße (KEH 15) von Norden angebunden. Von Süden wird das Untersuchungsgebiet über die Donaubrücke Weltenburger Straße (St 2233) erschlossen, die in ihrer Verlängerung über Neustadt an der Donau Ingolstadt anbindet.

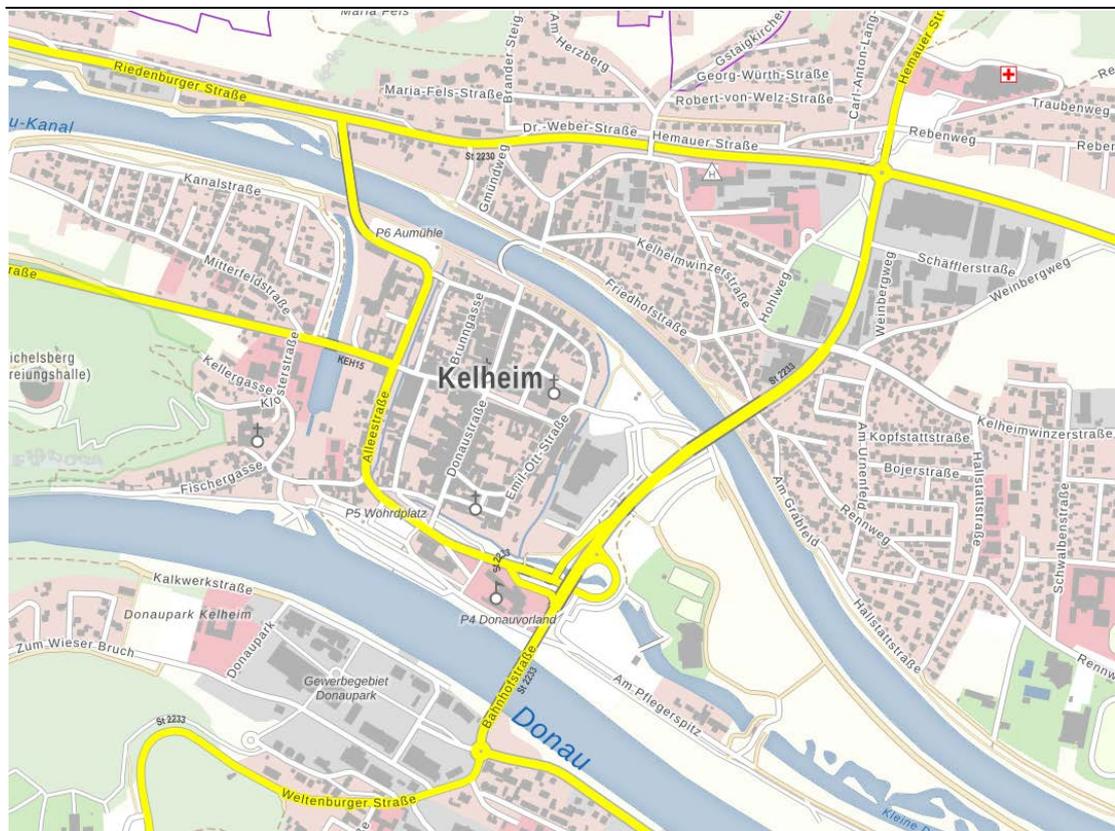
Das Erschließungssystem im Untersuchungsgebiet besteht im Wesentlichen aus zwei Hierarchiestufen. Auf der einen Seite die übergeordneten Straßen mit maßgeblicher Verbindungs- bzw. Sammelfunktion – wie Alleestraße, Bahnhofstraße, Hienheimer Straße und die Verlängerung Weltenburger Straße – Hemauer Straße, die die Altstadt und dessen Randbereiche (Untersuchungsgebiet) von Westen, Süden und Osten anbinden und über die der gesamte Verkehr zu den Parkplätzen, die Donauschiffahrt und die Altstadt von Kelheim abgewickelt wird.

Auf der anderen Seite bestehen im Untersuchungsgebiet Anliegerstraßen mit maßgeblicher Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke (Am Pflegerspitz (südlicher Teil), Stadtknechtstraße (inkl. rückwärtiger Bereich), Schloßweg) bzw. zur Anbindung und internen Erschließung der Parkplätze (Donaulände, Am Pflegerspitz (westlicher Teil)).

Hier gelten in weiten Teilen Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 20 auf der Donaulände, Tempo 30 in der Stadtknechtstraße).

Die interne Erschließung der Altstadt selbst⁷² erfolgt durch ein System von Gassen und Anliegerstraßen, die zusammen mit dem Fuß und Radwegen und den Zufahrten zu den Parkplätzen entlang der Donau auch für den Fußgänger ein engmaschiges Erschließungsnetz bilden.

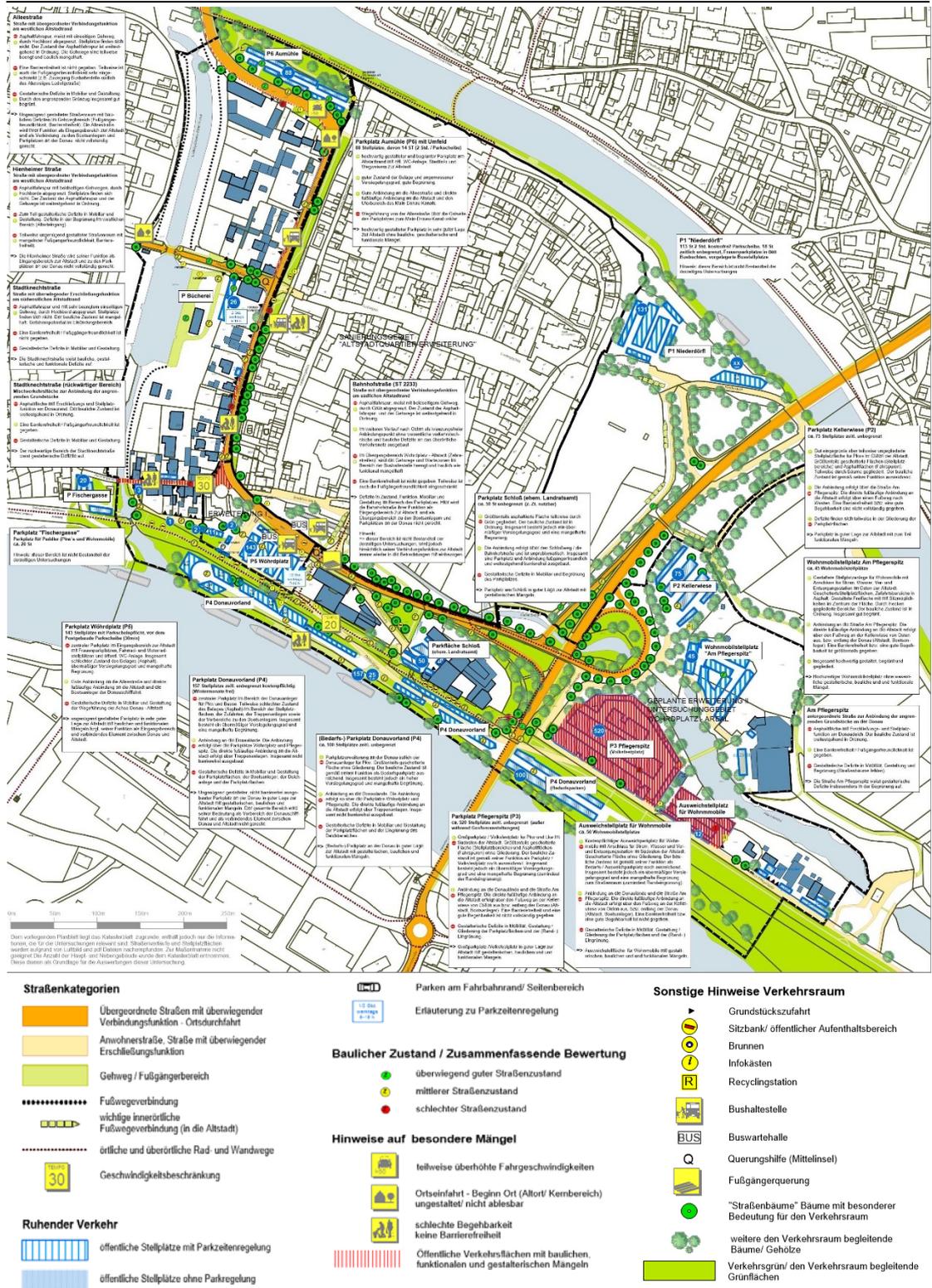
Karte: Verkehrserschließung Ortslage Kelheim (Auszug aus BayernAtlas)



⁷² „Die Innenstadt von Kelheim selbst wird über Einfahrten Niederdörfel, Donautor, Mittertor und Altmühltor angebunden. Die Erschließung der Altstadt von Kelheim beruht auf einem deutlich ablesbaren Konzept. Der innere Bereich mit dichterem Geschäftsbesatz wird durch die Achsen Ludwigstraße - Ludwigsplatz von Westen nach Osten wie durch die Verbindung Altmühlstraße - Donaustraße von Norden nach Süden erschlossen. Die Altstadtränder mit überwiegender Wohnfunktion werden durch die Hafnergasse, Matthias-Kraus-Gasse, Emil-Ott-Straße, Stadtknechtstraße, Lederer- und Stadtgrabenstraße ringförmig erschlossen und durch die Brunnengasse, Benefiziatengasse, Pfarrgasse Wittelsbachergasse und dem Alten Markt auf Blockebene gegliedert. Eine Querung der Innenstadt ist über die zentralen Achsen in beide Richtungen möglich.“

Entnommen aus: Erläuterungsbericht zu den Ergebnissen der städtebaulichen und sozialplanerischen Analyse „Altstadt Kelheim“, Projekt 4, Nürnberg und ifSS Stuttgart, 27.04.2006

Karte VU 7: Verkehr ⁷³



⁷³ Die Abbildung der Karten dient an dieser Stelle nur als Orientierung. Teil dieses Berichtes ist ein Plansatz mit Karten im Maßstab 1:1.500 bzw. als einzelne pdf Dateien.

3.4.2 Fließender Verkehr

Funktion und Gestaltung der Straßenräume

Im Untersuchungsgebiet ist im Wesentlichen für die Fahrspuren ein guter bis mittlerer Straßenzustand abzulesen. Nur die Stadtknechtstraße weist insgesamt stärkere Mängel auf. Die Gehwege sind insgesamt in einem schlechteren Zustand. Besonders entlang der Alleestraße finden sich mangelhafte Gehwege auf beiden Seiten der Fahrspur.



Mangelhafter Zustand: Gehwege Alleestraße, Stadtknechtstraße

Die Alleestraße, Bahnhofstraße und St 2233 als Ortsverbindungen sind gemeinsam mit der Hienheimer Straße als Anschlussstraße nach Westen mit Fahrbahnquerschnitt und beidseitigen Gehwegen (teilweise ist ein Gehweg in Grünzonen seitlich abgesetzt) klar nach den Verkehrsarten – im Trennprinzip – gegliedert und auf die Bedürfnisse einer übergeordneten Verkehrserschließung abgestimmt. So stellt die Nord-Süd Verbindung im Osten des Untersuchungsgebietes an die Achse Bahnhofstraße - Alleestraße über einen planfreien Knotenpunkt (Knotenpunkt, bei dem Kreuzungsvorgänge zwischen den Fahrzeugströmen durch Über- oder Unterführungsbauwerken ganz oder teilweise vermieden werden) eine verkehrstechnisch gute Lösung dar. Die Straßenquerschnitte und die Linienführung sind angemessen. Überhöhte Geschwindigkeiten wurden nicht beobachtet.



Alleestraße, Einmündung Alleestraße – Hienheimer Straße



Bahnhofstraße östl. Teil

Die Seitenbereiche sind als Fußwege beschildert. Räder fahren auf der Straße. Zur Verbesserung der Fußgängersicherheit finden sich am Wöhrdplatz und an der Hienheimer Straße Fußgängerinseln als Querungshilfen.



Bahnhofstraße im Bereich Wöhrdplatz: Fußgängerinsel /Fahrbahnteiler und Busbuchten

Die Erschließungs- und Anliegerstraßen (hier Stadtknechtstraße und Am Pflegerspitz) sind weitestgehend niveaugleich bzw. ohne Gehwege ausgebaut. Besonders die Stadtknechtstraße ist von ihrem Querschnitt sehr beengt, wobei der Abzweig auf die Alleestraße überdimensioniert aufgeweitet ist. Aufgrund ihrer Gestaltung werden die Anliegerstraßen ihrer Funktion nur bedingt gerecht, da eine Gliederung mit Bäumen oder Grünzonierungen bzw. eine gewisse Aufenthaltsqualität fehlt.



Anliegerstraßen Stadtknechtstraße und Am Pflegerspitz

Die weiteren Erschließungsstraßen (Zuwegung Wöhrdplatz- Donaulände, Am Pflegerspitz , und Schloßweg dienen zur Anbindung einzelner Grundstücke bzw. zur Erschließung der Parkplatzflächen und des Volksfestplatzes. Sie sind teilweise niveaugleich hergestellt und entsprechen weitestgehend ihrer Funktion.



Erschließungsstraßen Schloßweg und Am Pflegerspitz

Defizite finden sich jedoch im Bereich der Anlegestelle der Donauschifffahrt, hier fehlt ein attraktiver Aufenthaltsbereich mit Bäumen, Sitzmöglichkeiten und entsprechendem Mobiliar



Anlegestelle an der Donau

Hinsichtlich einer Betrachtung unter den Aspekten Barrierefreiheit bzw. Barrierearmut weisen alle Straßen Defizite auf. Schlechte Begehrbarkeit bzw. Befahrbarkeit mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen in weiten Teilen der Seitenbereiche der übergeordneten Straßen sowie in den Anlieger- und Erschließungsstraßen wurde festgestellt. Gerade im Bereich Donaulände mit teilweise stark überhöhten Bordsteinen, steilen Treppenanlagen und vergleichsweise weiten Wegen für Menschen mit Rollatoren oder Rollstühlen sowie kreuzende Verkehrsräume ergeben sich hier starke Probleme. Eine mangelnde Beschilderung für die kürzeste barrierefreie bzw. barrierearme Anbindung Richtung Altstadt verschärft die Problematik.

- ⇒ **Alleestraße:** Ungenügend gestalteter Straßenraum mit baulichen Defiziten im Gehwegbereich (Fußgängerfreundlichkeit, Barrierefreiheit). Die Alleestraße wird ihrer Funktion als Eingangsbereich zur Altstadt und als Verbindung zu den Bootsanlegern und Parkplätzen an der Donau nicht vollständig gerecht.
- ⇒ Die **Hienheimer Straße** wird seiner Funktion als Eingangsbereich zur Altstadt und dem angrenzenden Kanalhafen nicht vollständig gerecht. Defizite hinsichtlich Straßenrandbegrünung sind hier insbesondere anzumerken.
- ⇒ Die **Bahnhofstraße** (St 2233) weist Defizite in Zustand, Funktion, Mobiliar und Gestaltung im Bereich des Parkplatzes (Wöhrdplatz) auf. Hier wird die Bahnhofstraße ihrer Funktion als Eingangsbereich zur Altstadt und als Übergangsbereich zu den Bootsanlegern und Parkplätzen an der Donau nicht gerecht.⁷⁴
- ⇒ Die **Stadtknechtstraße** (inkl. rückwärtiger Bereich) weist bauliche, gestalterische und funktionale Defizite.
- ⇒ Die Straße **Am Pflegerspitz** weist gestalterische Defizite insbesondere in der Begrünung auf.
- ⇒ Der Straßenraum im Bereich **Donaulände** und insbesondere im Bereich der Anleger auf Höhe Wöhrdplatz sind erhebliche Mängel hinsichtlich Funktionalität, Zustand und Gestaltung gegeben. Explizit ist hier auf die Probleme hinsichtlich Barrierefreiheit, mangelhafte Grüngestaltung, unbefriedigendes Mobiliar und Beschilderung hinzuweisen.
- ⇒ Generell ist ein Sanierungsbedarf der Beläge in weiten Teilen der Gehwege unter dem Aspekt der Barrierefreiheit festzustellen.

⁷⁴ Hinweis: dieser Bereich ist nicht Bestandteil der derzeitigen Untersuchungen, wird jedoch hinsichtlich seiner Verbindungsfunktion zur Altstadt immer wieder in die Betrachtungen mit einbezogen

3.4.3 Ruhender Verkehr

Großparkplätze

Das Untersuchungsgebiet weist auf Grund seiner Funktion als Anlegestelle der Donauschiffahrt und als Randbereich der Altstadt viele Parkplätze auf, die alle in das Parkraumkonzept der Stadt integriert sind. Die Parkplätze P2 „Kellerwiese“, P3 „Pflegerspitz“, P4 „Donauvorland“ (mit Bedarfsparkplatz), P5 „Wöhrdplatz“, P6 „Aumühle“, die Parkplätze für Wohnmobile („Am Pflegerspitz“ und der Bedarfsparkplatz für Wohnmobile) befinden sich im Untersuchungsgebiet. Mit den Parkplätzen „Niederdörfli“ (P1) mit Bushaltestelle und dem Parkplatz „Fischer-gasse“ grenzen weitere öffentliche Stellplatzflächen unmittelbar an das Untersuchungsgebiet an. Damit wird der überwiegende Anteil der unbebauten Bereiche im Untersuchungsgebiet zum Parken genutzt.



P5 Wöhrdplatz



P4 Donauvorland



P4 Donauvorland Bedarfsparken



P3 Pflegerspitz



P2 Kellerwiese



P6 Aumühle



P Reisemobile Pflegerspitz

Reisemobile Bedarfsparken

Weiter finden sich im Untersuchungsgebiet private oder halböffentliche Stellplatzbereiche, die zur Zeit der Aufnahme (April –Mai 2020) genutzt wurden. Hier ist vornehmlich der Parkplatz des ehemaligen Landratsamtes „Schloß“, der Parkplatz an der Bücherei und der Parkplatz vor der ehemaligen Tennishalle „Sportinsel“ zu nennen.



P an der Bücherei



Parkplatz Schloß (ehem.-Landratsamt)

Parkplatz ehem. Tennishalle

Probleme des Stellplatzangebotes waren zum Zeitpunkt der Erhebung (Corona-Lockdown) nicht erkennbar. „Die Anbindung der Stadt – insbesondere der Altstadt – ist gut gelöst. Eine verständliche Besucherführung zu den Parkplätzen außerhalb der Altstadt ermöglicht auch dem Ortsfremden ein stressfreies und schnelles fußläufiges Erreichen seines Zieles in der Altstadt“⁷⁵.

Aufgrund vorangegangener Untersuchungen und verwaltungsinterner Angaben sind die vorhandenen Stellplätze gerade in der Sommersaison mit einer hohen Anzahl an Besuchern zwingend erforderlich.

Defizite in Bauzustand, Funktion und Gestaltung - besonders unter dem Aspekt der Attraktivitätssteigerung der Altstadt und der Donauschifffahrt (Bootsanlegestellen an der Donau) für Bewohner und Touristen finden sich mit Ausnahme der gestalteten Parkplätze P2 „Aumühle und dem Wohnmobilstellplatz (Am Pflegerspitz) auf allen Parkplatzflächen.

- ⇒ Sanierungsbedarf der Beläge und Verbesserungspotential Randeingrünung im Bereich P3 Pflegerspitz und Ausweichstellplatz für Wohnmobile
- ⇒ Verbesserung der Parkflächenorganisation und Grüngliederung für die Stellplätze P2 Kellerrwiese, P3 Pflegerspitz, P4 Donauvorland und dem Ausweichstellplatz für Wohnmobile
- ⇒ Neuordnungs- und Sanierungsbedarf der Stellplatzflächen vor den historischen Gebäuden Bücherei und Schloß (insbesondere auch unter Berücksichtigung einer neuen Nutzung)

Stellplätze im Straßenraum

Öffentliche Stellplätze entlang des Straßenraums sind nur in geringer Zahl im Untersuchungsgebiet vorhanden und finden sich ausschließlich im rückwärtigen Bereich der Stadtknechtstraße und entlang der Straße Am Pflegerspitz.



Stadtknechtstraße (rückwärtiger Bereich)

Am Pflegerspitz

- ⇒ Gliederung und Aufwertung der öffentlichen Stellplätze in der Stadtknechtstraße (westlicher Bereich) und entlang der Straße am Pflegerspitz durch klare Kennzeichnung und Abgrenzung durch Bäume und / oder Grünflächen; Prüfung hinsichtlich einer Anwohnerregelung (Abtrennung von der öffentlichen Stellplatznutzung Wöhrdplatz)
- ⇒ Integration der Vorbereiche der Vereinsgebäude entlang der Straße Am Pflegerspitz in das Gestaltungskonzept

⁷⁵ Entnommen aus: Erläuterungsbericht zu den Ergebnissen der städtebaulichen und sozialplanerischen Analyse „Altstadt Kelheim“, Projekt 4, Nürnberg und ifSS Stuttgart, 27.04.2006

Parkplatzanbindung/ Wegeführung Donaulände – Altstadt

Die wichtigste fußläufige Verbindung im Untersuchungsgebiet Anleger/ Donaulände – Altstadt und damit auch das wichtigste Bindeglied zwischen der touristischen Anlaufstelle Donauschiffahrt und historischer Altstadt zeigt erhebliche Defizite hinsichtlich baulichem Zustand, Verkehrssicherheit und Gestaltung. Als „Eintrittskarte“ Altstadt wird dieser Bereich seiner Funktion nicht gerecht.



Unbefriedigende Wegeverbindung zwischen. Schiffsanleger an der Donau und Altort (P4 Donauvorland)



Unbefriedigende Wegeverbindung zwischen Schiffsanleger an der Donau und Altort (P5 Wöhrdplatz)

- ⇒ Optimierung hinsichtlich Verkehrssicherheit (Trennung der Verkehrsteilnehmer)
- ⇒ Gestalterische Aufwertung hinsichtlich Beläge, Materialität, Mobiliar, Information und Begleitgrün (Baumstandorte)
- ⇒ Sanierung/ Neuanlage Treppenanlagen
- ⇒ Verbesserung der Barrierefreiheit (soweit möglich Teilbereichen) bzw. Schaffung attraktiver (ggf. auch alternativer) barrierefreier Wegeverbindung

Private Stellplätze

Deutlich schwieriger ist es, eine Übersicht über die vorhandenen privaten Stellplätze im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes zu erhalten. Sie befinden sich zumeist in den rückwärtigen Lagen und den Innenbereichen westlich der Alleestraße und - öffentlich wirksam - vor den Vereinsheimen im Osten der Straße „Am Pflegerspitz“.



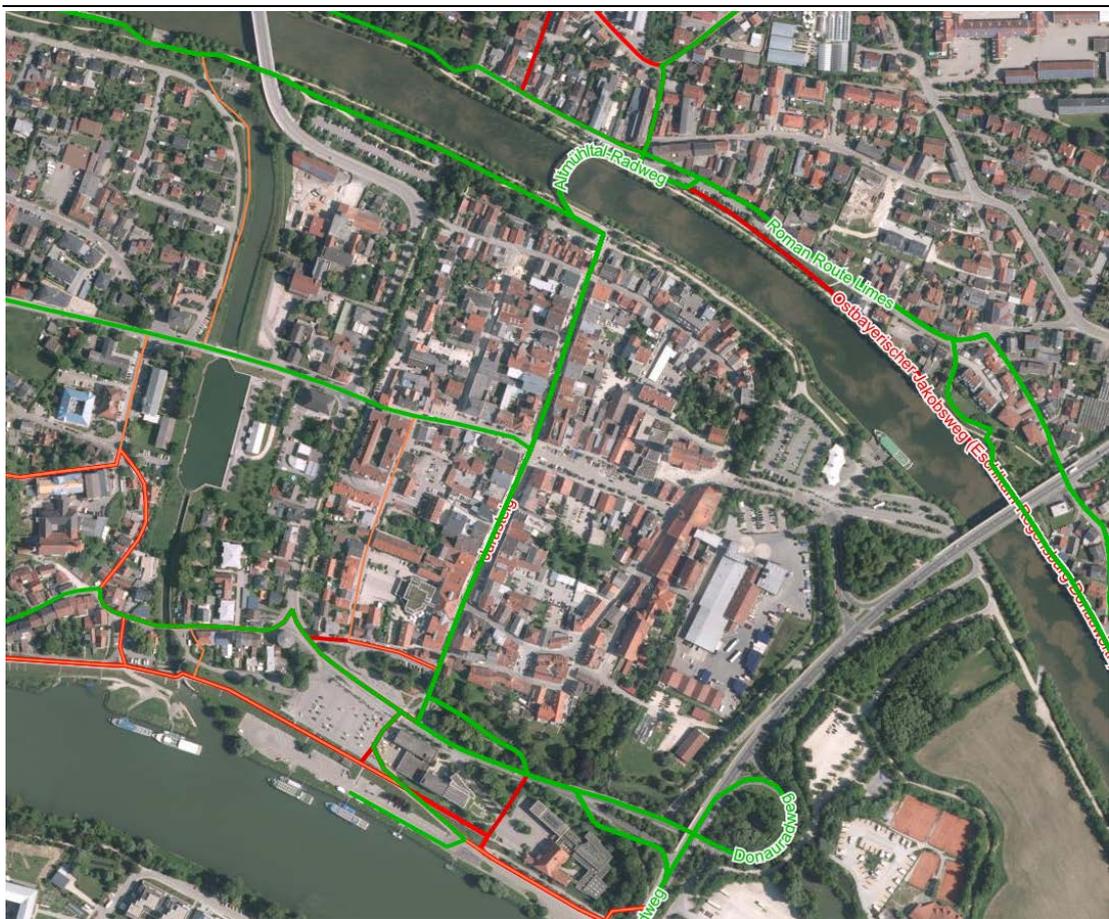
Private Stellplätze Am Pflegerspitz, in der Stadtknechtstraße und der Alleestraße

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass bezüglich der privaten Stellplätze offensichtlich keine wesentlichen Defizite bestehen. Charakteristischerweise werden am Altortrand private Freiflächen soweit sie von der Erschließung aus erreichbar sind, überwiegend als Stellplatzflächen genutzt. Beispielhaft wird hier die Randbebauung der Alleestraße und der nördlichen Stadtknechtstraße genannt. Weiter besteht hier in den rückwärtigen Lagen (mit teilweise Einzelhausbebauung) so viel Flächenpotential, dass eine Häufung von privaten Stellplatzanlagen sich nicht negativ auf das Ortsbild auswirkt.

⇒ Integration der Vorbereiche der Vereinsgebäude entlang der Straße Am Pflegerspitz in das Gestaltungskonzept

3.4.4 Fuß- und Radwege

Wander- und Radwege im Untersuchungsgebiet und der Altstadt (Auszug aus BayernAtlas)



Die Voraussetzungen für den Fußgänger und Radfahrer sind durch ein ausgeprägtes Wegesystem in der Altstadt, den angrenzenden Freiräumen sowie den Wegen entlang der Donau und der Altmühl als attraktiv zu bewerten. Neben der Attraktivität der kurzen Wege für Fußgänger und Radfahrer im Nahbereich ist besonders auf die übergeordneten Wanderwege Altmühltal-Panoramaweg, Jurasteig und Ostbayerischer Jakobsweg /Eschkam-Regensburg-Donauwörth) und auf die übergeordneten Radwege Tauber-Altstuhl-Radweg, Roman Route Limes und die Donau- und Altmühlradwege hinzuweisen, die das Untersuchungsgebiet queren oder am Untersuchungsgebiet vorbeiführen.

„Die Voraussetzungen für den Fußgänger und Radfahrer sind durch die Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in der Altstadt ebenfalls als gut zu bewerten und werden angenommen. Dementsprechend sind gerade die zentralen Achsen der Altstadt gut für Radfahrer nutzbar“⁷⁶.

Auch am Altortrand besteht in Teilbereichen ein gut beleuchtetes und angemessen ausgebaut-tes Wegesystem. Neben den Wegen entlang Schleifergraben, Altmühl und an der Donau sind hier Teilabschnitte der Fuß- und Radwege von der Kellerwiese im Osten der Altstadt zum Ortskern und zur Donau zu nennen.



Weg an der Altmühl



Fußweg Schleifergraben



Weg an der Donau (Donaudeich)



Weg von der Kellerwiese zur Altstadt / Donau

⁷⁶ Entnommen aus: Erläuterungsbericht zu den Ergebnissen der städtebaulichen und sozialplanerischen Analyse „Altstadt Kelheim“, Projekt 4, Nürnberg und ifSS Stuttgart, 27.04.2006

Das dichte Fuß- und Radwegesystem und die gute Vernetzung der Altstadt mit ihrer Umgebung (Untersuchungsgebiet) wird aber teilweise durch die eingeschränkte Nutzbarkeit von Teilabschnitten aufgrund von Belagsschäden, schlechter Begehbarkeit sowie schlechter Beleuchtung (Entstehen von „Angst-Räumen“) beeinträchtigt. Besonders sind hier Treppenanlagen zu nennen.



Belagsschäden im Wegesystem im Umfeld der Altstadt



Angsträume und mangelhafte Treppen im Umfeld der Altstadt

Wege in Grünbereichen wie am Schleifergraben, den Fußwegen entlang der Kellerwiese, zur Sportinsel und am alten Hafen besitzen Belagsflächen, die bei Regen nur schwer oder nicht zu begehen sind. Diese Wege sind grundsätzlich aufgrund der begleitenden Grünstrukturen und des zum Teil gestalterisch hochwertigen Ausbaus (Schleifergraben) an sich als attraktive Fußwegverbindung anzusehen. Mängel hinsichtlich Begehbarkeit, Pflege, Beleuchtung sind hier mit den hochwertigen angrenzenden Grünstrukturen und einer minimalen Versiegelung ggf. hinzunehmen.



eingeschränkt nutzbare Wege im östlichen Umfeld der Altstadt



eingeschränkt nutzbare Wege im westlichen Umfeld der Altstadt

Auch bei den Sitzmöglichkeiten entlang der Fußwege wie auch bei dem weiteren Mobiliar sind mit Ausnahme der Sitzmöglichkeiten am Donaudeich im Westen des Plangebietes und in Teilen des Schleifergrabens eher Defizite festzustellen. Gerade im Umfeld der Donauschiffahrt sind große Mängel festzustellen.



Ruhebereiche die zum Verweilen einladen



Ruhebereiche die zum nicht Verweilen einladen



Mangelhaftes Mobiliar im Nahbereich der Anlegestelle an der Donau

- ⇒ Sanierungsbedarf der Beläge in weiten Teilen der Gehwege und Treppenanlagen unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit
- ⇒ Entwicklung eines hochwertigen und einheitlichen Materialkonzeptes (aufbauend auf den Gestaltungsprinzipien Altstadt/ bisherige Maßnahmen)
- ⇒ Generell gilt hier: Abwägung der Belagsmaterialien unter den Aspekten Barrierefreiheit, Begehbarkeit, Pflege, Frequenz, Bodenversiegelung und Naturschutz
- ⇒ Die Geh- und Radwege weisen teilweise Defizite in Zustand, Funktion, Mobiliar und Gestaltung auf. Besonders die Achse Eingangsbereich zur Altstadt zu den Bootsanlegern an der Donau wird seiner Bedeutung nicht gerecht. Verbesserung der Barrierefreiheit und gestalterische Aufwertung in Bezug zur Verbindung Schiffsanleger zur Altstadt durch barrierefreien Ausbau von Teilbereichen und klarer Darstellung der Wegeverbindung (=> siehe auch Kapitel Ruhender Verkehr „Parkplatzanbindung/ Wegeführung Donaulände – Altstadt“)
- ⇒ Aufwertung der Ruhebereiche durch Mobiliar und Begrünung,
- ⇒ Minimierung von Angsträumen durch bessere Beleuchtung

Ein besonderes Augenmerk ist gerade in Kelheim mit einem hohen Anteil an Radtourismus auf die Belange und erforderlichen Infrastruktureinrichtungen dieser Verkehrsteilnehmer und Besuchergruppe zu legen. Auf dem Wöhrdplatz (angrenzend an das derzeitige Untersuchungsgebiet) finden sich Aufbewahrungsboxen und Ladestationen. Im Untersuchungsgebiet und insbesondere im Bereich der Donaulände stehen nur einige wenige Radständer zur Verfügung, die jedoch nicht mehr zeitgemäß sind und ein sicheres Abstellen von Fahrrädern nicht gewährleisten. Weitere Einrichtungen oder Hinweise auf entsprechende Standorte („hinter dem Deich“) fehlen

- ⇒ Fehlende/ mangelhafte Fahrradständer sowie fehlende Infrastruktureinrichtungen für Radfahrer

Teil eines attraktiven Fuß- und Radwegesystems sind nicht nur die Wege selbst mit Aufenthaltsbereichen, sondern v.a. auch ein konsequentes Beschilderungskonzept. Kelheim besitzt mit seinem Stadtführungssystem hier bereits ein klar wiedererkennbares System. Eine Vielzahl zusätzlicher Informationstafeln und Hinweise, teilweise auch an nicht klar nachvollziehbaren Standorten verwirren mehr, als dass sie nützen. Zudem wird eine Vielzahl unterschiedlicher Gestaltungssysteme diesen Freiräumen am Altstadtrand nicht gerecht.

- ⇒ Defizite hinsichtlich Wegführung und Information; keine konsequente Fortführung/ Weiterentwicklung des bestehenden Systems;



Radständer Donaulände



Radboxen Wöhrdplatz



Unpassender Schilderstandort gestalterisch mangelhaft



Infosystem Altstadt

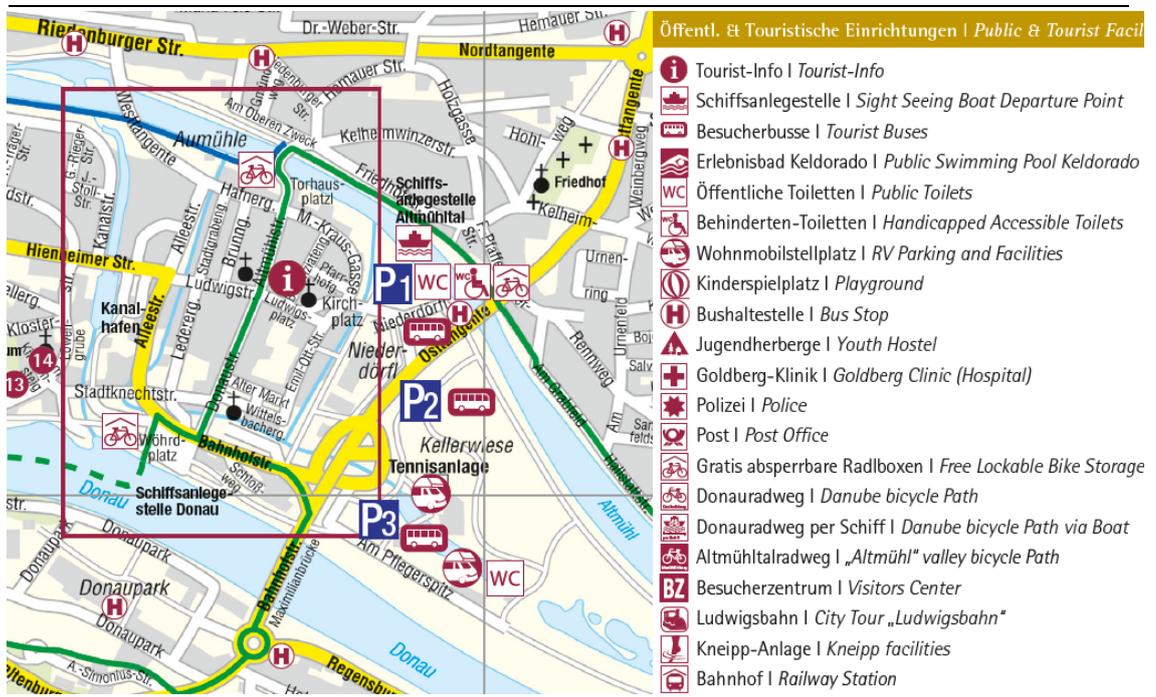


Weitere unterschiedliche Schilder ...



3.4.5 ÖPNV-Anbindung

Auszug Stadtplan Kelheim⁷⁷



Neben den Schiffsanlegestellen an der Altmühl und der Donau finden sich die Bushaltestellen am Rande der Altstadt bzw. auf der gegenüberliegenden Donaueseite. Der nächste Anschluss an das Bahnnetz der DB liegt in 6 km Entfernung in Saal a. d. Donau.



Bushaltestellen am Wöhrdplatz / Bahnhofstraße



Bushaltestellen in der Alleestraße

⁷⁷ Homepage Stadt Kelheim, 03.2020

Im Untersuchungsgebiet befindet sich neben den Bushaltestellen am Wöhrdplatz / Bahnhofstraße eine Haltestelle für Schulbusse in der Alleestraße.

Am Wöhrdplatz finden sich neben Wartehallen in beide Fahrtrichtungen auch Sitzmöglichkeiten. Die Flächen wirken jedoch ungepflegt und besitzen keine Aufenthaltsqualität. Alle Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut. Auf Grund mangelnder Abgrenzungen bzw. fehlender Freibereiche besteht ein Gefahrenpotential.

- ⇒ Aufwertung der Bushaltestellen durch die Bereitstellung von Freibereichen, Begrünung und Mobiliar
- ⇒ Barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestellen und deren Zuwegungen

Hinweis: Detaillierte Untersuchungen zum ÖPNV und insbesondere zu den Einrichtungen am Wöhrdplatz (mit Wendebereichen, Aufstellflächen und Wartebereichen) sind nicht Teil dieser Untersuchung.

3.4.6 Fußgängersicherheit

In den vorangegangenen Kapiteln wurde bereits auf den Aspekt der Barrierefreiheit insbesondere die schlechte Begehbarkeit in weiten Teilen der Gehwege entlang der Straßen und auf einigen Fußwegen hingewiesen.

Als weiterer Punkt ist hier das Thema Sicherheit anzusprechen. Im Bereich des Wöhrdplatzes und am Donauvorland konkurrieren zu Stoßzeiten Busverkehr mit Ein- und Aussteigevorgang, Buswartebereiche, eine hohe Fußgängerfrequenz (insbesondere Touristen in der Achse Altstadt – Schiffsanlegestelle), der Durchgangsverkehr und der Park-/Such Verkehr. Gesicherte Fußgängerbereiche sowie abgegrenzte Wartebereiche außer dem Fußgängerübergang mit Mittelinsel am Wöhrdplatz und der Mittelinsel im Einmündungsbereich Hienheimer Straße / Alleestraße sind nicht vorhanden.

Gefahrenpotential ist weiter im Einmündungsbereich Stadtknechtstraße festzustellen. Auch beinhalten die Tempo-20 Zonen im Bereich der Stellplatzanlagen im Donauvorland keine baulichen Maßnahmen, die der Situation der Fußgänger besonders Rechnung tragen. Fehlende geschwindigkeitsreduzierende bauliche Maßnahmen und fehlende Aufstellflächen für Passagiere der Donauschiffahrt in Verbindung mit parkenden, an- und abfahrenden Autos und Busse können hier zu Konflikt- Gefährdungssituationen führen.

- ⇒ Defizite in der Verkehrssicherheit durch fehlende bauliche geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen und fehlende Aufstellflächen im Donauvorland, zu schmale Gehwege in Teilbereichen entlang des Straßenraumes im Untersuchungsgebiet und durch die ungeordnete Einmündungssituation im Bereich Stadtknechtstraße – Alleestraße.

3.5 Freiflächen / Grünstrukturen, Aufenthaltsqualität und Versiegelung

Der öffentliche Freiraum stellt einen wichtigen Ansatzpunkt für die Altstadtsanierung dar. Verfügbarkeit und Qualität von Grün- und Freiflächen im Stadtgefüge sind entscheidend für den Gesamteindruck und die Lebensqualität einer Stadt. Das Zusammenspiel von Bebauungsdichte, Versiegelungsgrad und dem Anteil an Grün- und Wasserflächen ist entscheidend für das Stadtklima.

Zu den Freiflächen gehören die umgebende Landschaft, die öffentlichen Freiräume wie Grünflächen, Friedhöfe, Sport- und Spielplätze, Naherholungsflächen, aber auch Freiräume des Straßen-, Rad- und Gehwegenetzes. Wichtigste Kriterien sind hierbei die Nutzbarkeit der zur Verfügung stehenden Freiflächen und deren Aufenthaltsqualität. Private Grünflächen sind zwar nicht für die Allgemeinheit nutzbar, sind aber in Abhängigkeit zu ihrer Sichtbarkeit trotzdem ein wichtiges Element im Ortsbild. Darüber hinaus tragen sie positiv zum innerörtlichen Kleinklima bei.

3.5.1 Freiflächen und Stadtklima

Mit dem Klimawandel rückt die Bedeutung des Stadtklimas immer mehr in den Vordergrund. Nicht nur Luftverschmutzung sondern erhöhte Luft- und Oberflächentemperaturen beeinflussen die Lebensqualität. „Je windstillere und sonniger es ist, desto stärker tritt der Stadtklimaeffekt in Kraft. Die genannten Probleme des Stadtklimas werden im Zuge des Klimawandels zunehmen. Extremereignisse wie der Hitzesommer 2003 werden in ihrer Häufigkeit und Intensität zunehmen. Das bedeutet, dass es in Zukunft immer wichtiger sein wird, das Klima in unseren Wohnorten zu verbessern.“⁷⁸

Ein Blick auf das Luftbild zeigt deutlich die positive Ausgangssituation für Kelheim und insbesondere für den Altstadtbereich. Die im Westen nah heranreichenden Grünflächen des Naturparks Altmühltal, die umgebenden und das Stadtgefüge durchziehenden Wasserflächen und die verschiedenen Grünflächen um die Altstadt herum wirken sich mit dem hohen Vegetationsanteil positiv auf die Gesamtsituation aus.

Eine detailliertere Betrachtung der Teilbereiche des Untersuchungsgebietes insbesondere auch hinsichtlich des Versiegelungsgrades erfolgt im Zuge der weiteren Ausführungen.



Auszug Bay. Kartenatlas

⁷⁸ NABU. Naturschutzbund Deutschland. Homepage www.nabu.de/ <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/ressourcenschonung/bauen/stadtklima/stadtklima.html>

Karte VU 8:Freiflächen 79



79 Die Abbildung der Karten dient an dieser Stelle nur als Orientierung. Teil dieses Berichtes ist ein Plansatz mit Karten im Maßstab 1:1.500 bzw. als einzelne pdf Dateien.

Die Karte Freiflächen/ Grünstrukturen zeigt deutlich die umgebenden Grünstrukturen und die gute Durchgrünung des Gebietes durch private Freiflächen. Die Bedeutung der öffentlichen Freiflächen und insbesondere der die Verkehrsflächen umfassenden und begleitenden Grün- und Gehölzstrukturen sind hier besonders auffällig. Sie zeigt aber auch bereits auf den ersten Blick einen hohen Versiegelungsgrad, der in dieser Altstadtrandlage in erster Linie auf die Anforderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs zurückzuführen ist.

Die folgende Betrachtung unterscheidet nach Lage innerhalb des Stadtgefüges und der dort vorherrschenden Nutzungsstrukturen:

- (1) Westlicher Untersuchungsbereich Kanalhafen, Alleestraße, Hienheimer Straße und Stadtknechtstraße mit Umfeld
- (2) Südliches Untersuchungsgebiet Donaulände mit Schloß und Umfeld
- (3) Östliches Untersuchungsgebiet (östlich der Staatsstraße) Pflegerspitz und Kellerwiese mit Umfeld

3.5.2 Westlicher Untersuchungsbereich Kanalhafen, Alleestraße, Hienheimer Straße und Stadtknechtstraße mit Umfeld

Der Bereich zwischen Kanalhafen und Ludwig-Main-Donau-Kanal im Westen und Schleifergraben am Rand der Altstadt zeigt sich mit einer Bebauungsstruktur entlang der Alleestraße und den angrenzenden öffentlichen Freiflächen.

Kanalhafen und Ludwig-Main-Donau-Kanal

Der Kanalhafen mit Umfeld zeigt sich als hochwertig gestalteter Freibereich mit Gehölzstrukturen und insgesamt geringem Versiegelungsgrad. Kanal und Hafenbeckens sind auf beiden Seiten eingefasst von Grünflächen. Die Bereiche sind frei zugänglich, auf der Westseite des Kanals führt ein Fußweg in Nord- Süd-Richtung entlang und erschließt damit die Grünbereiche.



Kanal nördlicher Abschnitt

Kanalhafen

Kanal südlicher Abschnitt

Der nördliche Abschnitt zeigt im Nordwesten einige prägende Einzelbäume, jedoch ansonsten keine nennenswerten Gehölzstrukturen, Blühgehölze oder Blühwiesen. Auch die Nutzbarkeit als innerörtlicher Freiraum ist aufgrund fehlendem Mobiliar (Sitzmöglichkeiten) eingeschränkt.

⇒ Verbesserungspotential hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Grünstruktur

Der Bereich um den Kanalhafen selbst ist mit Skulpturen, Info und Sitzblöcken hochwertig gestaltet. Gehölzstrukturen säumen den Bereich. Der Zufahrtsbereich zum Hafenbecken und Güterschuppen ist wassergebunden und der Situation angemessen, jedoch ist der Anschluss an die Hienheimer Straße in einem Teilbereich asphaltiert. Die Situation ist gestalterisch und hinsichtlich der Versiegelung unpassend.

⇒ Verbesserungspotential hinsichtlich Versiegelung/Gestaltung im Zufahrtsbereich

Der südliche Abschnitt bietet mit einem baumbestandenen großzügigen Kinderspielplatz einen hochwertigen attraktiven Aufenthaltsbereich für die Bewohner. Der fußläufige Pfad nach

Süden zeigt sich im südlichen Abschnitt im Bereich der privaten Zufahrten gestalterisch unbefriedigend und ungeordnet. Auf der Westseite schiebt sich eine gewerblich genutzte Fläche in den Grünraum.

- ⇒ Verbesserungspotential hinsichtlich Gestaltung im Zugangs-/Zufahrtsbereich
- ⇒ Sicherung der Grünstrukturen

Parkplatz Aumühle mit Umfeld

Der Parkplatz am Rand der Altstadt zeigt sich hinsichtlich Grünstruktur und Gestaltung als vorbildlich für eine große Stellplatzanlage. Öffentliche WC-Anlage, Besucherinfo und der attraktive angrenzende Freiraum entlang des Main-Donau-Kanals sind insgesamt positiv zu werten.

- ⇒ Konkrete Maßnahmen sind derzeit nicht ersichtlich.



Parkplatz Aumühle mit Randeingrünung

Alleestraße mit Schleifergaben

Der Straßenraum Alleestraße stellt einen der Hauptzufahrtsbereiche zur Altstadt dar. Der Straßenraum selbst ist mit einem einseitigen Gehweg und der Fahrbahn komplett versiegelt. Die Vorflächen im Kurvenbereich (bei Anwesen 37) zeigen sich als reine Rasenflächen. Stark prägend ist ein Einzelbaum auf der Westseite der Fahrbahn bei Anwesen 31. Im Weiteren ergibt sich eine negative Wirkung auf den Straßenraum durch die gewerblich genutzten Grundstücke Tankstelle und Kfz-Werkstatt. Die starke Versiegelung und fehlende Grünstrukturen (z.B. in Form kleiner Pflanzflächen) sind negativ zu werten.



Prägender Straßenbaum und Gehölzsaum Schleifergaben

Der gesamte Straßenraum wird stark aufgewertet durch wertet durch die im Osten angrenzende Situation mit wassergebundenem Fußweg entlang des Schleifergabens, Sitzmöglichkeiten und begleitenden Grünflächen mit straßenraumprägenden Gehölzstrukturen.

- ⇒ Verbesserungspotential durch Straßenraumneugestaltung (Gehweg, private Vorflächen)

Umfeld Deutscher Hof und Hienheimer Straße

Die Situation zeigt sich insgesamt als gestalterisch hochwertiger Stadteingang, was zum Teil auch den beiden stattlichen Gebäuden im Kreuzungsbereich geschuldet ist. Aber auch die den Straßenraum prägenden Baumstandorte Hienheimer Straße sind wichtig für das Erscheinungsbild. Im weiteren Verlauf Hienheimer Straße Richtung Kanal fehlen jedoch Gehölzstrukturen und die Gehwegbereiche sind als Asphaltflächen gestalterisch unbefriedigend.



Garten Deutscher Hof



Vorfläche Deutscher Hof



Parkplatz Deutscher Hof

Der Bereich Deutscher Hof bietet mit seiner Gartenanlage einen attraktiven Freiraum. Negativ zu werten ist jedoch die ungeordnete und gestalterisch unbefriedigende Stellplatzanlage im Hofbereich, die der Bedeutung des Anwesens nicht gerecht wird.

- ⇒ Verbesserungspotential durch Straßenraumneugestaltung (Gehweg) und Grünstrukturen entlang Hienheimer Straße
- ⇒ Verbesserungspotential durch Neugestaltung Stellplatzfläche Deutscher Hof

Wohnquartiere Stadtknechtstraße und Alleestraße

Das Quartier nördliche Alleestraße zeigt sich als derzeit in einer Umstrukturierung befindlicher Bereich. Die ehemals großen Anwesen am Straßenrand besitzen großzügige Freibereiche, jedoch zeigen sich hier Leerstand und Unternutzung sowie schlechter Bauzustand. Im rückwärtigen/nördlichen Bereich entsteht eine neue Wohnanlage und auch die angrenzenden Bereiche um die ehemalige Hotelanlage erfahren eine Neuordnung. Eine übermäßige Versiegelung zeigt sich zudem an einigen Privatgrundstücken.



Stadtknechtstraße -stark versiegelte private Vorflächen

Das Quartier südliche Alleestraße mit Stadtknechtstraße zeigt deutlich kleinere Grundstücke und eine dichtere Bebauung. Freiflächen sind noch vorhanden, jedoch werden viele Bereiche als Zufahrts- und Parkflächen genutzt und eine starke Versiegelung ist festzustellen.

Die Stadtknechtstraße selbst als Freifläche besitzt aufgrund der Enge und der starken verkehrlichen Nutzung keinen Aufenthaltswert.

- ⇒ Verbesserungspotential durch Neubebauung/ Neuordnung mit entsprechenden Anforderungen an Grünstrukturen und Durchgrünung
- ⇒ Verbesserungspotential durch Neugestaltung Alleestraße

3.5.3 Südliches Untersuchungsgebiet Donaulände mit Schloß und Umfeld

Der Bereich zwischen Stadtknechtstraße und Staatsstraße südlich des Damms zeigt sich vorwiegend als Verkehrsfläche für ruhenden, fließenden Verkehr und Fußgänger. Der Bereich entlang der Bahnhofstraße besteht aus 2 großen Grundstücksbereichen, das Anwesen Post mit Rückgebäude und das Herzogschloß mit Schloßweg. Beide zeigen sich aufgrund ihrer Nutzungsstruktur sehr unterschiedlich.

Der Wöhrdplatz stellt das wichtige Bindeglied zwischen diesem Bereich des Untersuchungsgebietes und der Altstadt dar. Die Gestaltung und Nutzung des Wöhrplatzes orientiert sich in erster Linie an den Belangen des Verkehrs: Parkplatzanlage, Zufahrtsbereiche zur Post, Hauptverkehrsstraße und Bushaltestellen und Wendeschleife für den ÖPNV prägen den Platz. Das gesamte Areal zeigt sich als öffentlicher Freiraum ohne Gestalt- und ohne Aufenthaltsqualität. Ein hoher Versiegelungsgrad, fehlende Grünstrukturen und die verkehrliche Nutzung kennzeichnen das Areal. Dem Bereich als Entree zur Stadt und als wichtiger Freiraum für Besucher und Fußgänger wird keine Rechnung getragen.

- ⇒ Neugestaltung und Neuordnung erforderlich, insbesondere auch hinsichtlich der Anbindung des Bereiches Donaulände
- ⇒ Hinweis: Dieser Bereich ist nicht Bestandteil der derzeitigen Untersuchungen, wird jedoch hinsichtlich seiner Verbindungsfunktion zur Altstadt immer wieder in die Betrachtung mit einbezogen.

Donaulände

Der Bereich Donaulände wurde entsprechend den steigenden Park- und Erschließungsanforderungen an den Belangen des Verkehrs ausgerichtet. Diese Verkehrsflächen liegen zwischen Damm und den Anlegestellen und bilden für Fußgänger „Barrieren“. Verkehrsaufkommen, Busaufkommen, aber auch hohe Bordsteinstufen tragen zur Barrierewirkung bei. Die Barrieren für Fußgänger nach Norden Richtung Altstadt sind durch den Damm und der damit verbundenen Geländesituation gegeben. Zudem zeigen sich die vorhandenen Treppenanlagen in gestalterisch und baulich schlechtem Zustand. Durch die Dammsituation ergibt sich ein optisch stark eingegrenzter Bereich der verschiedensten Anforderungen gerecht werden muss. Grünstrukturen wirken wie „Restgrün“.

Die Beläge zeigen hohen Versiegelungsgrad, sind gestalterisch mangelhaft und in vielen Bereichen schadhaft. Der gesamte Freiraum besitzt keine Gestaltqualität, zeigt nur geringe Aufenthaltsgüte, bietet keine klare Wegführung für Besucher und ist als Vorbereich zur Altstadt wenig einladend.

Mobiliar (insbesondere Sitzbänke) und Informationssysteme fehlen, wirken uneinheitlich, „sind in die Jahre gekommen“ und die Standorte erscheinen teilweise willkürlich. Pflanztröge, Geländer, Mülleimer und Müllsammelstellen werden ebenso wie Ticketschalter und Kiosk in Form von Verkaufswägen dem Standort gestalterisch nicht gerecht. Gestalterisch positiv ist in diesem Bereich nur der Informationspavillon auf dem Damm zu werten, der sich jedoch allein auf Wasserbau und Kanalsystem konzentriert.



Infopavillon Wasserbau

Radständer und Gehwegbereich

Zugang Anleger

Auch die Zugangsbereiche (Anleger) zu den Flussschiffen wirken provisorisch und zeigen einen schlechten baulichen Zustand.

Der westliche Dammbereich zeigt erste Versuche zur gestalterischen Aufwertung mit Holzliegen. Auch der Bereich vor Post und Schloß ist aufgrund vorhandener Grünstrukturen und insbesondere durch das angrenzende Schloß selbst positiv zu werten.

- ⇒ Umfangreiche Neuordnung und Neugestaltung erforderlich insbesondere hinsichtlich Fußgänger und zudem hinsichtlich Barrierefreiheit bzw. Barrierearmut.
- ⇒ Hohes Verbesserungspotential hinsichtlich Versiegelung, Grünstrukturen, Mobiliar/Beschilderung und Verkehrsflächen

Anwesen Bahnhofstraße 8 (Wöhrdplatz)

Der Solitärbau am Wöhrdplatz beherbergt zum Wöhrdplatz hin Einrichtungen der Post und in den rückwärtigen Bereichen verschiedene andere Nutzungen. Während sich diese rückwärtigen Bereiche hinsichtlich Gestaltung, Eingrünung und Einfügung ins Stadtgefüge eher unauffällig wirken, nimmt der vordere Bereich starken negativen Einfluss auf das Umfeld. Die westliche Hofffläche ist aufgrund der gewerblichen Nutzung komplett versiegelt, zeigt aber auch keine Randeingrünung in den Vorflächen. Gerade auch die nordwestliche Vorfläche – der Altstadt zugewandt – wirkt ungeordnet, ist stark versiegelt, besitzt bauliche Mängel und zeigt mit Ausnahme eines Pflanztroges keine Grünstrukturen.

- ⇒ Verbesserungspotential hinsichtlich Oberflächengestaltung und Grünstrukturen
- ⇒ Prüfung inwieweit eine Auslagerung des Betriebes und damit verbundene Aufwertung und Neuordnung des Bereiches möglich ist.

Anwesen Schloß mit Umfeld Schloßweg und Grünanlage

Das Anwesen Schloß (mit ehem. Landratsamt) zeigt sich im Nordosten stark eingegrünt und umgeben von Gehölzstrukturen. Die Vorfläche wurde/ wird als Parkplatzfläche genutzt, wirkt ungeordnet und ist als Asphaltfläche komplett versiegelt. Die Gestaltung des Freiraumes entspricht nicht der Wertigkeit des historischen Denkmals.

Das vorgelagerte Ruinenfeld und die Grünanlage mit den beiden Denkmälern werden insgesamt positiv gewertet und bilden einen passenden Rahmen für den Zufahrtbereich zum Schloß. Der Fußweg im Bereich Schloßweg ist in schlechtem baulichen Zustand.



Grünanlage Schloßweg

Vorfläche Schloß

Ruinenfeld

Insgesamt zeigt sich für den Bereich ein großer Anteil an Grünflächen und Grünstrukturen, jedoch teilweise nur eingeschränkt nutzbar und mit geringer Aufenthaltsqualität. Die Gestaltungsdefizite sind aufgrund des Baudenkmals besonders auffällig.

Der geplante Rückbau des Landratsamtes ist für die künftige Gestaltung positiv zu werten.

⇒ Hohes Verbesserungspotential hinsichtlich Neugestaltung und Versiegelung (Vorfläche)

Bahnhofstraße

Das im Untersuchungsgebiet liegend Teilstück der Bahnhofstraße zeigt sich hier gerade durch die starke Randeingrünung der Verkehrsräume positiv.

Der im Untersuchungsgebiet liegende westliche Abschnitt angrenzend bzw. dem Wöhrdplatz-areal zugehörig sollte im Zuge der Gesamtmaßnahme Wöhrdplatz geprüft und an die damit verbundenen Anforderungen und Maßnahmen angepasst werden.

⇒ Kein Handlungsbedarf im Bereich des Straßenverlaufs ersichtlich

⇒ Anschlussbereich Wöhrdplatz im Zuge der Maßnahme Wöhrdplatz neu ordnen und gestalten

3.5.4 Östliches Untersuchungsgebiet (östlich der Staatsstraße) Pflegerspitz und Kellerrwiese mit Umfeld

Der Bereich zeigt sich als Parkraumpotential für die Altstadt und Donaulände, wobei die zentrale große Parkplatzfläche als Volksfestplatz dient. Die Nutzungen dienen vorwiegend den verkehrlichen Anforderungen sowie für Freizeitaktivitäten.

(Bedarfs-) Parkplatz Donauvorland mit umgebenden Freiflächen

Der Bedarfsparkplatz zeigt sich geschottert, was hinsichtlich des Versiegelungsgrad grundsätzlich positiv zu werten ist, jedoch ist der Bereich der Fahrbahn- und Stellplatzflächen nichtklar definiert und erscheint überdimensioniert. Zudem haben sich zum Zeitpunkt der Erhebung parkende Fahrzeuge nicht im Bereich dieser versiegelten Flächen aufgestellt, sondern im angrenzenden Grünbereich. Dies ist insbesondere aufgrund des angrenzenden Biotopes im Uferbereich negativ zu werten.



Parkplatz mit Ufergehölz

Der Damm zeigt sich in diesem Bereich beidseits mit Wiesen, jedoch ohne Gehölzstrukturen. Der Fußweg auf dem Damm befindet sich in schlechtem baulichen Zustand

Insgesamt zeigt sich für den Bereich ein großer Anteil an Grünflächen und Grünstrukturen, jedoch vor den parkenden Fahrzeugen nicht ausreichend „geschützt“. Aufgrund der vorrangigen Nutzung als Stellplatzflächen sind hinsichtlich Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Besucher Mängel festzustellen (fehlendes Sitzmobiliar).

- ⇒ Hohes Verbesserungspotential hinsichtlich Neuordnung und Versiegelung
- ⇒ Potential Aufwertung als Grün- und Freibereich

Parkplatz Pflegerspitz (Volksfestplatz) mit Caravan-Ausweichstellplatz

Der Volksfestplatz zeigt sich als stark versiegelter Bereich. Die in Ansätzen vorhandene Gliederung der Fläche ist nicht überall wahrnehmbar, was zu ungeordnetem Parken und damit zu einer ineffizienten Nutzung der Fläche führt. Eine Gliederung durch Grünstrukturen und die südliche Randeingrünung, die zudem eine klare Raumkante zum öffentlichen Straßenraum hin bilden würde fehlt.



Caravan-Ausweichstellplatz mit Straßenraum

Positiv zu werten sind die Grünstrukturen nördlich des Parkplatzareals entlang der Alten Altmühl und der baumbestandene kleine Platzbereich vor der öffentlichen WC-Anlage.

Nach Westen schließt sich der Ausweichstellplatz an, der ebenfalls komplett versiegelt und ungegliedert ist. Auch hier ist insbesondere die fehlende südliche Randeingrünung zu bemängeln.

Der Damm zeigt sich in diesem Bereich beidseits mit Wiesen, jedoch ohne Gehölzstrukturen. Der Fußweg auf dem Damm befindet sich in schlechtem baulichen Zustand.

- ⇒ Verbesserungspotential hinsichtlich Neuordnung und Begrünung

Am Pflegerspitz – südöstlicher Straßenabschnitt

In diesem Bereich befinden sich neben einer Einrichtung der Wasserversorgung die wasserwacht und verschiedene andere Vereinsheime. Die Vorflächen und Zufahrtbereiche sind ungegliedert und zeigen dadurch eine übermäßige Versiegelung sowie fehlende Randeingrünung. Positiv zu werten ist der dem Straßenraum zugewandte Böschungsdamm mit Blühwiesen.



Versiegelte Vorflächen

- ⇒ Verbesserungspotential hinsichtlich Neuordnung und Begrünung der Vorflächen

Wohnmobilstellplatz Am Pflegerspitz, Sportanlagen und Umfeld

Der neu angelegte Wohnmobilstellplatz zeigt sich als klar gegliederter und mit Grünstrukturen durchzogener Bereich mit der Nutzung angemessener Versiegelung. Lediglich Baumstandorte zur Eingrünung zum Straßenrand hin fehlen.

Der angrenzende Bereich der Sportinsel mit Tennisanlagen, umgebende Grünstrukturen im Norden und Osten und einem kleinen Kinderspielbereich am Brückenkopf zeigt eine der Nutzung angemessene Versiegelung.



Zufahrtbereich/ Vorfläche ohne Grünstruktur

- ⇒ Verbesserungspotential Randeingrünung Stellplatz zum Straßenraum
- ⇒ Im Bereich Sportanlagen derzeit keine Maßnahmen ersichtlich.

Parkplatz Kellerwiese mit Umfeld

Der Stellplatzbereich zeigt sich als Schotterfläche mit nur ansatzweise vorhandener Durchgrünung. Eine Gliederung der Fläche ist nicht klar nachvollziehbar und somit wird auch hier das Parkraumpotential nicht optimal genutzt. Die Eingrünung des Bereiches ist insgesamt positiv zu werten, auch der im Westen verlaufende Fußgängerweg ist positiv. Die direkte Anbindung über einen Fußgängertunnel zur Altstadt ist positiv zu werten.



Parkplatz Kellerwiese

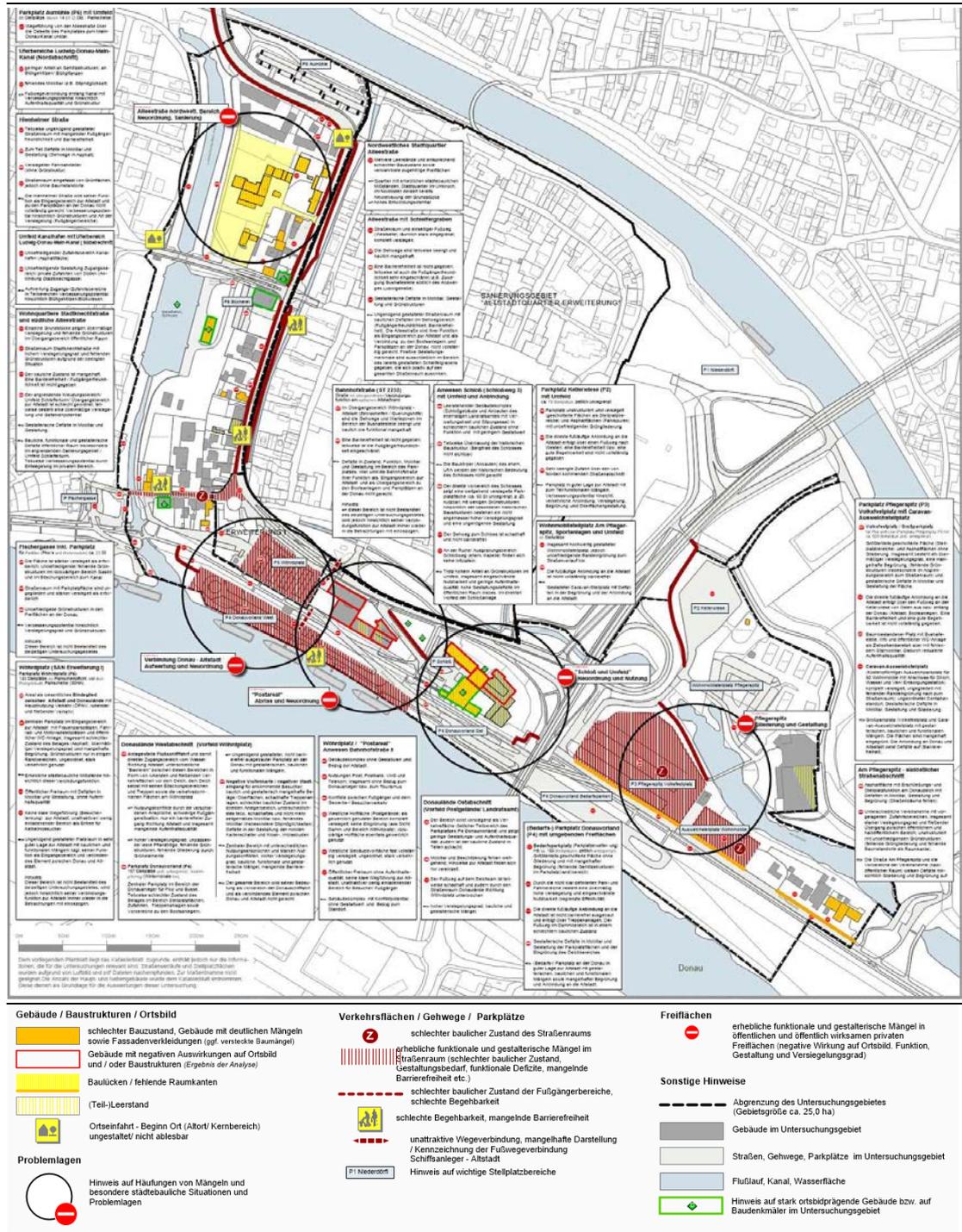
Da dieser nah gelegene Stellplatzbereich zeitlich unbegrenzt ist, ist eine Nutzung durch Beschäftigte in Kelheim zu vermuten. Hierbei wäre zu prüfen, ob ggf. eine hochwertigere Gestaltung des Fußwegzugangs zum Tunnel in befestigter Form erforderlich bzw. angemessen ist.

Auch der hier angesiedelte Skaterplatz ist gut eingegrünt.

- ⇒ Verbesserungspotential hinsichtlich Neuordnung und Grüngliederung
- ⇒ Ggf. Verbesserungspotential hinsichtlich Fußgängersituation zur Altstadt.

3.6 Zusammenfassende Mängelanalyse

Karte VU 09: Zusammenfassende Mängelanalyse⁸⁰



⁸⁰ Die Abbildung der Karten dient an dieser Stelle nur als Orientierung. Teil dieses Berichtes ist ein Plansatz mit Karten im Maßstab 1:1.500 bzw. als einzelne pdf Dateien.

Als Abschluss des Textteils Bestandsanalyse soll an dieser Stelle eine kurze Zusammenstellung der wichtigsten Mängel erfolgen. Es handelt sich dabei um einen Auszug der wichtigsten Ansatzpunkte aus den vorangegangenen Kapiteln. Es wird darauf hingewiesen, dass eine isolierte Betrachtungsweise nicht angebracht ist, da in der Regel eine Verkettung unterschiedlicher Mängel den Zustand einzelner Gebäude, Anwesen oder Verkehrsräume begründet.

Ortsbild

▪ **Ortsuntypische Gebäude**

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde der Gestaltwert nicht explizit aufgenommen. Mit den exponiert am Donauufer und in direktem Bezug zur Altstadt liegenden Gebäudekomplexen Bahnhofstraße 8 (Postgelände) und Anwesen Schloßweg 3 (Schlossanlage mit Anbauten des ehemaligen Landratsamtes) bestehen zwei dominante Gebäudegruppen, die sich vollständig (Post) bzw. teilweise (ehem. Landratsamt) auf das Ortsbild negativ auswirken. Es handelt sich hier in um Gebäude, die stark auf den öffentlichen Raum wirken und sich negativ aus der umgebenden Struktur aufgrund ihres Baustils, ihrer Dimension, ihrer Proportion und ihrer Gestaltung auswirken.

▪ **Gestörte Raumkanten**

Das Untersuchungsgebiet gliedert sich in zwei Teilbereiche mit Baustrukturen unterschiedlicher Qualität. Neben der begrenzenden Bebauung westlich der Alleestraße und entlang der Stadtknechtstraße mit insgesamt klaren Raumkanten bzw. einer weitgehend geschlossenen Bauweise finden sich im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes, an der Straße „Am Pflegerspitz“ die Platzräume Volksfestplatz und der Wohnmobilstellplatz (Ausweichstellplatz), die keine räumliche Abgrenzung zum Straßenraum bieten. Auch die angrenzende zurückversetzte Bebauung im Vorfeld der Anwesen 9 und 11 weist durch fehlende Baumpflanzungen ähnliche Defizite auf.

Bauzustand

▪ **Gesamtzustand der Baukörper**

Knapp 50% aller Hauptgebäude sind hinsichtlich des rein baulichen Zustandes vollständig in Ordnung und weitere gut 11% weisen nur kleinere Mängel auf. 57% aller Hauptgebäude bedürfen somit keiner bzw. ausschließlich kleinerer Sanierungsmaßnahmen. An 18 Hauptgebäuden (knapp 25%) waren deutliche Schäden sichtbar und an 5 Hauptgebäuden (knapp 10%) waren größere bauliche Mängel festzustellen bzw. werden größere bauliche Schäden vermutet.

Rund 36% aller Nebengebäude weisen keine bzw. nur geringe bauliche Mängel auf. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich der Gebäudezustand weitestgehend auf das gesamte Anwesen (Hauptgebäude mit Nebengebäuden) bezieht. 20 Nebengebäude (gut 26%) weisen einen schlechten Bauzustand mit deutlichen Mängeln auf und an einem Nebengebäude sind konstruktive Mängel und erhebliche Schäden feststellbar.

Die sanierungsbedürftigen Anwesen verteilen sich über das gesamte Untersuchungsgebiet wobei ein Schwerpunkt im rückwärtigen Bereich der nördlichen Alleestraße liegt.

Nutzungsstrukturen

▪ **Nutzungsarten und Versorgungsstrukturen**

Die quantitativ bedeutendste Nutzungsart im Untersuchungsgebiet ist das Wohnen. Bei knapp 50% der Hauptgebäude (26 HG) stellt das Wohnen die hauptsächliche Gebäudenutzung dar.

An der Alleestraße, der Bahnhofstraße und „Am Pflegerspitz“ finden sich neben öffentlichen Toilettenanlagen an den Parkplätzen kommunale Einrichtungen (Stadtbücherei mit Stadtarchiv und Volkshochschule, das historische Lagerhaus (als Teil der Hafenanlage u.a. für den Kelheimer Ruder- und Kajakklub)) sowie Einrichtungen der Vereine und Hilfsorganisationen (Alpenverein, Motorradclub, Wasserwacht, Geflügelzüchterverein, Kaninchenzüchterverein, Gartenbauverein und Vereinsheim des Tennisclubs), die die kommunale und öffentliche Infrastruktur in der Altstadt ergänzen.

Die Gebäude der Post (Postfiliale, Postbank), der Telekom sowie ein Tankstellenshop mit Imbiss und ein Restaurant (an der Tennisanlage) ergänzen die Versorgungsstruktur des Ortskerns.

Gastronomie und einzelne Läden zur wohnortnahen (fußläufigen) Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs befinden sich angrenzend im Altort. Mit Ausnahme eines Drogeriemarktes in der Altstadt finden sich größere Märkte (Discounter und Vollsortimenter) auf der südlichen Donauseite bzw. im Norden und Westen des Stadtgebietes. Eine fußläufige Versorgung bzw. eine Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist im Untersuchungsgebiet nur bedingt gegeben.

▪ **Leerstand**

11 Hauptgebäude stehen vollständig leer und in weiteren 2 Hauptgebäuden besteht ein Teilleerstand. Zudem stehen mindestens 12 Nebengebäude offensichtlich leer oder weisen einen Teilleerstand auf. Zudem wird bei großen Nebengebäuden und in älteren Gebäuden mit Wohnnutzung ein weiterer (Teil-)Leerstand bzw. eine Unternutzung vermutet. Insgesamt kann bei 12% aller Hauptgebäude und bei mindestens 11% aller Nebengebäude im Untersuchungsgebiet ein Leerstand vorausgesetzt werden. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass weitere Gebäude bzw. Geschossbereiche leer stehen oder nur noch teilweise genutzt bzw. untergenutzt werden, was von außen nicht immer offensichtlich erkennbar ist.

Eine Konzentration der Leerstände findet sich im Bereich der Donaulände (Postgebäude, Schloß) und in der nördlichen Alleestraße, wo Leerstand und Verfall die städtebaulichen Probleme des nordwestlichen Stadtquartiers widerspiegelt.

▪ **Nutzungskonflikte**

Aufgrund des beengten Straßenraumes und der hohen Wohndichte in Teilbereichen des Untersuchungsgebietes und der Anbindung des Quartiers Fischergasse an die Stadtknechtstraße sowie aufgrund des Parksuchverkehrs im Umfeld Wöhrdplatz sind potentielle Nutzungskonflikte zwischen Verkehr und Wohnnutzung gegeben.

Grundsätzlich können Nutzungskonflikte dort auftreten, wo Gewerbe, Dienstleistungen und Handel unmittelbar an Wohnnutzung angrenzen. Hier können durch Lieferverkehr und Emissionen aus dem Betrieb des jeweiligen Nutzers Beeinträchtigungen der Wohnnutzung nicht ausgeschlossen werden. Im Bereich Alleestraße mit Kfz Werkstatt und Tankstelle ist dieser potentielle Konflikt gegeben.

Im Bereich Wöhrdplatz ist durch den Lieferverkehr Post ein Nutzungskonflikt zu anderen Nutzungsarten nicht gegeben, jedoch zeigt sich ein Konfliktpotential hinsichtlich des Fußgängerverkehrs Richtung Altstadt.

Verkehr

- ***Straßenzustand und Funktion***

Im Untersuchungsgebiet ist im Wesentlichen ein guter bis mittlerer Straßenzustand abzulesen. Die meisten Straßen weisen überwiegend leichte oder räumlich begrenzte technische Mängel auf (kleinere Ausbesserungen, Pfützenbildung, leichte Risse im Belag). Nur die Stadtknechtstraße ist insgesamt in einem schlechteren Zustand.

Die Gehwege sind insgesamt in einem schlechteren baulichen Zustand. Besonders entlang der Alleestraße finden sich mangelhafte Gehwege auf beiden Seiten der Fahrspur.

Anzumerken ist zudem die sehr schmal ausgebaute Anbindung des Parkplatzes Kellerwiese.

- ***Fußwegesituation / Barrierefreiheit***

Das dichte Fuß- und Radwegesystem und die gute Vernetzung der Altstadt mit ihrer Umgebung (Untersuchungsgebiet) wird teilweise durch die eingeschränkte Nutzbarkeit von Teilabschnitten aufgrund von Belagsschäden, schlechter Begehbarkeit sowie schlechter Beleuchtung (Entstehen von „Angst-Räumen“) beeinträchtigt. Besonders sind hier Treppenanlagen zu nennen.

Die wichtigste fußläufige Verbindung im Untersuchungsgebiet Anleger/ Donaulände – Altstadt und damit auch das wichtigste Bindeglied zwischen der touristischen Anlaufstelle Donauschiffahrt und historischer Altstadt zeigt erhebliche Defizite hinsichtlich baulichem Zustand, Verkehrssicherheit und Gestaltung. Als „Eintrittskarte“ Altstadt wird dieser Bereich seiner Funktion nicht gerecht.

Hinsichtlich einer Betrachtung unter den Aspekten Barrierefreiheit bzw. Barrierearmut weisen alle Straßen und Wege Defizite auf. Schlechte Begehbarkeit bzw. Befahrbarkeit mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen wurde festgestellt. Gerade im Bereich Donaulände mit teilweise stark überhöhten Bordsteinen, steilen Treppenanlagen und vergleichsweise weite Wegen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie kreuzende Verkehrsräume ergeben sich starke Probleme. Eine mangelnde Beschilderung für die kürzeste barrierefreie bzw. barrierearme Anbindung Richtung Altstadt verschärft hier die Problematik.

Einige Wege in den Grünbereichen wie am Schleifergraben, den Fußwegen entlang der Kellerwiese, zur Sportinsel und am alten Hafen besitzen Belagsflächen, die bei Regen nur schwer oder nicht zu begehen sind. Diese Wege sind grundsätzlich aufgrund der begleitenden Grünstrukturen und des zum Teil gestalterisch hochwertigen Ausbaus (Schleifergraben) an sich als attraktive Fußwegverbindung anzusehen. Mängel hinsichtlich Begehbarkeit, Pflege, Beleuchtung sind hier mit den hochwertigen angrenzenden Grünstrukturen und einer minimalen Versiegelung ggf. hinzunehmen.

Bei den Sitzmöglichkeiten entlang der Fußwege wie auch bei dem weiteren Mobiliar sind mit Ausnahme der Sitzmöglichkeiten am Donaudeich im Westen des Plangebietes und in Teilen des Schleifergrabens Defizite festzustellen. Gerade im Umfeld der Donauschiffahrt sind große Mängel feststellbar: Fehlendes oder veraltetes Mobiliar kennzeichnen den Bereich.

- ***Radwegesituation***

Auch das Mobiliar für Radfahrer (Radtouristen) ist mangelhaft. Es existieren zwar auf dem Wöhrdplatz (angrenzend an das derzeitige Untersuchungsgebiet) Aufbewahrungsböden und Ladestationen, insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet und insbesondere im Bereich der Donaulände aber nur wenige Radständer zur Verfügung, die nicht mehr zeitgemäß sind und ein sicheres Abstellen von Fahrrädern nicht gewährleisten. Weitere Einrichtungen oder Hinweise auf entsprechende Standorte („hinter dem Deich“) fehlen. Eine zeitgemäße Radinfrastruktur ist nicht vorhanden.

- **Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer**

Im Bereich des Wöhrdplatzes und am Donauvorland konkurrieren zu Stoßzeiten Busverkehr mit Ein- und Aussteigevorgängen, Buswartebereiche, eine hohe Frequenz durch Fußgänger (insbesondere Touristen in der Achse Altstadt – Schiffsanlegestelle) und Radfahrer (Radtouristen), der Durchgangsverkehr und der Park-/Such Verkehr. Eine klare Funktionszuweisung fehlt.

Auch beinhalten die Tempo-20 Zonen im Bereich der Stellplatzanlagen im Donauvorland keine baulichen Maßnahmen, die der Situation der Fußgänger und Radfahrer besonders Rechnung tragen. Fehlende geschwindigkeitsreduzierende bauliche Maßnahmen und fehlende Aufstellflächen für Passagiere der Donauschiffahrt in Verbindung mit parkenden, an- und abfahrenden Autos und Busse können hier zu Konflikt- und Gefährdungssituationen führen.

Gefahrenpotential ist weiter im Einmündungsbereich Stadtknechtstraße und durch zu schmale Gehwege in Teilbereichen entlang des Straßenraumes festzustellen.

- **Ruhender Verkehr**

Das Untersuchungsgebiet weist auf Grund seiner Funktion als Anlegestelle der Donauschiffahrt und als Randbereich der Altstadt viele Parkplätze auf. Sie stellen den überwiegenden Anteil der unbebauten Bereiche im Untersuchungsgebiet dar. Weiter finden sich im Untersuchungsgebiet mit dem Parkplatz des ehemaligen Landratsamtes „Schloß“, dem Parkplatz an der Bücherei und dem Parkplatz vor der ehemaligen Tennishalle „Sportinsel“ weitere private oder halböffentliche Stellplatzbereiche. Defizite in Bauzustand, Funktion und Gestaltung finden sich mit Ausnahme der gestalteten Parkplätze P2 „Aumühle“ und dem Wohnmobilstellplatz (Am Pflegerspitz) auf allen Parkplatzflächen im Untersuchungsgebiet.

Aufgrund vorangegangener Untersuchungen und verwaltungsinterner Angaben sind die vorhandenen Stellplätze gerade in der Sommersaison mit einer hohen Anzahl an Besuchern zwingend erforderlich.

Öffentliche Stellplätze entlang des Straßenraums sind nur in geringer Zahl vorhanden und finden sich ausschließlich im rückwärtigen Bereich der Stadtknechtstraße und entlang der Straße „Am Pflegerspitz“.

Private Stellplätze finden sich zumeist in den rückwärtigen Lagen und den Innenbereichen westlich der Alleestraße und - öffentlich wirksam - vor den Vereinsheimen im Osten der Straße „Am Pflegerspitz“. Hier sind gestalterische Defizite feststellbar.

- **ÖPNV- Anbindung**

Neben den Schiffsanlegestellen an der Altmühl und der Donau finden sich die Bushaltestellen am Rande der Altstadt bzw. auf der gegenüberliegenden Donauseite.

Im Untersuchungsgebiet befindet sich neben den Bushaltestellen am Wöhrdplatz / Bahnhofstraße eine Haltestelle für Schulbusse in der Alleestraße. Besonders die Haltestelle am Schleifergraben ist in einem schlechten Zustand und kaum begehbar.

Am Wöhrdplatz finden sich an den Bushaltestellen neben Wartehallen in beide Fahrrichtungen auch Sitzmöglichkeiten. Die Flächen wirken jedoch ungepflegt und besitzen keine Aufenthaltsqualität.

Alle Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut. Auf Grund mangelnder Abgrenzungen bzw. fehlender Freibereiche besteht ein Gefahrenpotential.

Freiflächen / Grünstrukturen, Aufenthaltsqualität und Versiegelung

▪ Öffentliche Freiflächen

Im Untersuchungsgebiet stellen die öffentlichen Stellplatzflächen den überwiegenden Anteil der Freiflächen dar. Sie zeigen bereits auf den ersten Blick den hohen Versiegelungsgrad im Untersuchungsgebiet an, der in erster Linie auf die Anforderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs zurückzuführen ist⁸¹. Neben stadtklimatischen und ortsbildprägenden Aspekten der Gehölzstrukturen zur Eingrünung der Verkehrsräume sind besonders die öffentlichen Freiflächen mit Aufenthaltsfunktion von hoher Wertigkeit. Diese stellen sich wie folgt dar:

Im Westen der Altstadt besteht mit dem **Kanalhafen und dem Uferbereich des Ludwig-Main-Donau-Kanals** ein gestalteter Freibereich mit Gehölzstrukturen und geringem Versiegelungsgrad. Die Nutzbarkeit als innerörtlicher Freiraum ist aufgrund fehlenden Mobiliars (Sitzmöglichkeiten) eingeschränkt. Weiter ist der Anschluss an die Hienheimer Straße gestalterisch und hinsichtlich der Versiegelung unpassend.

Der **Bereich Deutscher Hof** (Stadtbücherei / Volkshochschule) an der Alleestraße bietet mit seiner Gartenanlage an sich einen attraktiven Freiraum. Negativ zu werten ist jedoch die ungeordnete und gestalterisch unbefriedigende Stellplatzanlage im Hofbereich, die der Bedeutung des Anwesens nicht gerecht wird.

Der **Wöhrdplatz** im Süden der Altstadt stellt das wichtige Bindeglied zwischen dem Schiffsanleger an der Donau und der Altstadt dar. Das gesamte Areal zeigt sich als öffentlicher Freiraum ohne Gestalt- und ohne Aufenthaltsqualität. Ein hoher Versiegelungsgrad, fehlende Grünstrukturen und die verkehrliche Nutzung kennzeichnen das Areal. Dem Bereich als Entree zur Stadt und als wichtiger Freiraum für Besucher und Fußgänger wird keine Rechnung getragen.

Der Bereich **Donaulände** wurde entsprechend den steigenden Park- und Erschließungsanforderungen an den Belangen des Verkehrs ausgerichtet. Diese Verkehrsflächen liegen zwischen Damm und den Anlegestellen und bilden für Fußgänger „Barrieren“. Zudem zeigen sich die vorhandenen Treppenanlagen in gestalterisch und baulich schlechtem Zustand. Durch die Dammsituation ergibt sich ein optisch stark eingegengter Bereich der verschiedensten Anforderungen gerecht werden muss. Grünstrukturen wirken wie „Restgrün“. Der Freiraum zeigt einen hohen Versiegelungsgrad, die Beläge sind gestalterisch mangelhaft und in vielen Bereichen schadhaft. Der gesamte Freiraum besitzt keine Gestaltqualität, zeigt nur geringe Aufenthaltsqualität, bietet keine klare Wegführung für Besucher und ist als Vorbereich zur Altstadt wenig einladend. Mobiliar (insbesondere Sitzbänke) und Informationssysteme fehlen, wirken uneinheitlich und „sind in die Jahre gekommen“. Ihre Standorte erscheinen teilweise willkürlich. Pflanztröge, Geländer, Mülleimer und Müllsammelstellen werden ebenso wie Ticketschalter und Kiosk in Form von Verkaufswägen dem Standort gestalterisch nicht gerecht. Auch die **Zugangsbereiche (Anleger)** zu den Flussschiffen wirken provisorisch und zeigen einen schlechten baulichen Zustand.

Das Vorfläche des **Schlusses** (mit ehem. Landratsamt) wurde/ wird als Parkplatzfläche genutzt und ist als Asphaltfläche fast vollständig versiegelt. Die Gestaltung des Freiraumes entspricht nicht der Wertigkeit des historischen Denkmals. Auch das weitere Umfeld weist trotz bestehender Grünflächen und Grünstrukturen, nur eine eingeschränkte Nutzbarkeit und eine geringer Aufenthaltsqualität auf.

⁸¹ Mit Ausnahme der Bereiche Wöhrdplatz, Donaulände und Donauvorland die neben der verkehrlichen Funktion eine hohe Wertigkeit für die Bewohner und Touristen bzgl. der Darstellung des Donauufers, der Anbindung an die Altstadt und der Aufenthaltsqualität in den jeweiligen Flächen besitzen, werden die weiteren Stellplatzflächen hier nicht weiter behandelt.

Der geschotterte **Bedarfparkplatz Donauvorland** im Südosten der Altstadt wirkt ohne klare Funktionsgliederung der Fahrbahn- und der Stellplatzflächen insgesamt überdimensioniert. Der angrenzende Grünbereich (mit Biotop im Uferbereich) wird ebenfalls zum Parken genutzt. Insgesamt zeigt sich für den Bereich ein großer Anteil an Grünflächen und Grünstrukturen, jedoch vor den parkenden Fahrzeugen nicht ausreichend „geschützt“. Aufgrund der vorrangigen Nutzung als Stellplatzflächen sind hinsichtlich Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Besucher Mängel festzustellen (fehlendes Sitzmobiliar).

- **Private Freiflächen**

Die Auswertung der Bestandsaufnahme und der Luftbilder zeigen in den bebauten Lagen westlich der Alleestraße wie auch in den rückwärtigen Lagen der Stadtknechtstraße teilweise übermäßig versiegelte Flächen. Sie dienen häufig der Erschließung und werden zum Parken genutzt bzw. stellen den versiegelten Bereich einer (ehem.) gewerblichen Nutzung dar.

In den Neubauf lächen nördlich der Stadtknechtstraße bestehen größere Freiflächen. Diese Hofräume sind meist übermäßig versiegelt und dienen weitestgehend verkehrlichen Anforderungen (interne Erschließung und Stellplätze). Der stärkeren Wohnnutzung wird nur selten durch eine qualitative Aufwertung der Freiräume Rechnung getragen.

Als Ergebnis der Analyse wurde im Mängelplan auf besondere Problemlagen hingewiesen.

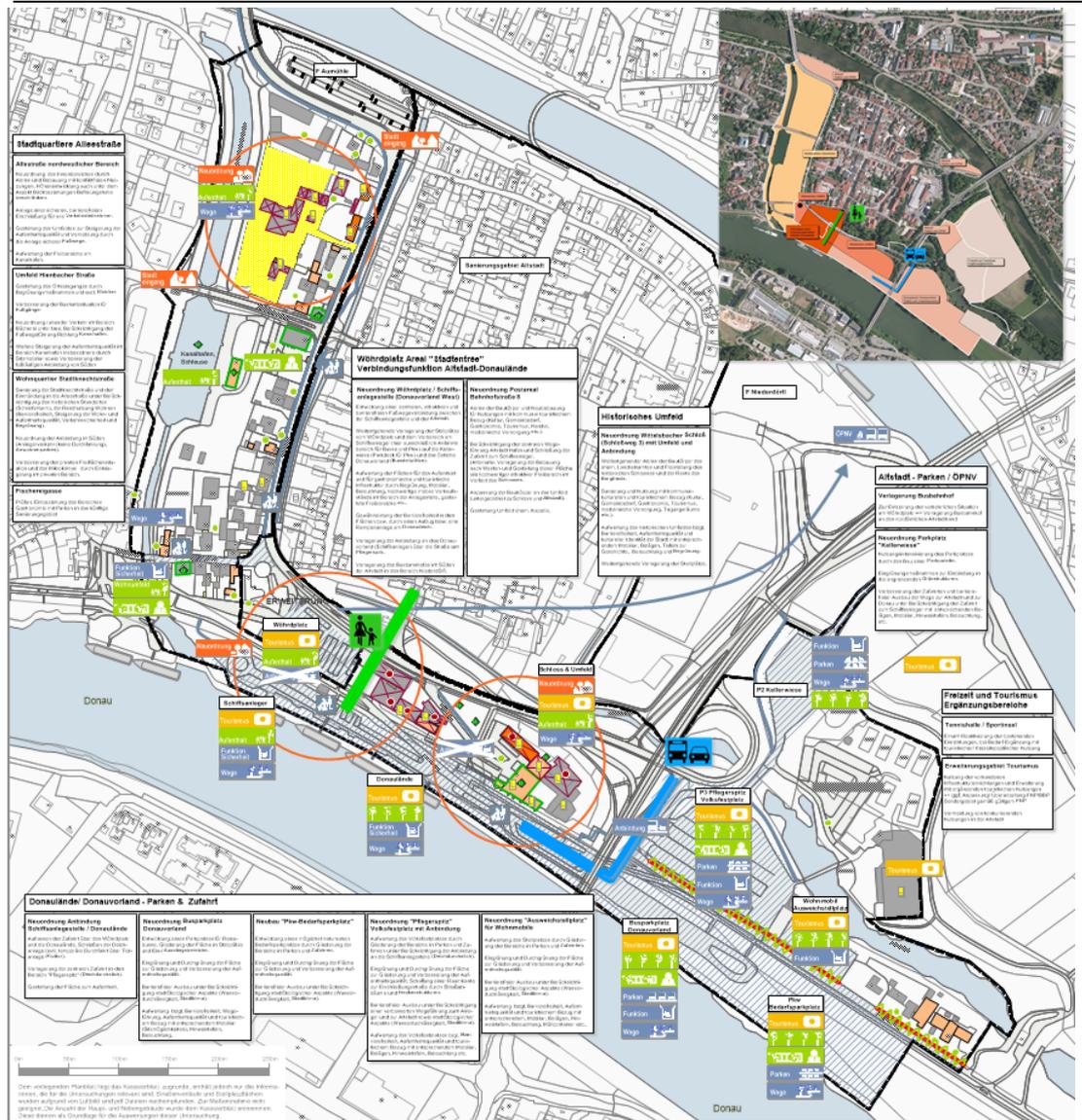
Eine Konzentration städtebaulicher Mängel ist dabei im Nordwesten des Untersuchungsgebietes im Stadtquartier nordwestliche Alleestraße festzustellen. Die Leerstände und Brachen, aber auch die bereits in Angriff genommene Neubebauung zeigen dieses Gebiet als Stadtquartier im Umbruch und als Quartier mit großem Entwicklungspotential.

Die weiteren Problemlagen im Bereich der Donaulände und dem Donauvorland mit Anlegern und Stellplatzbereichen sowie dem Postareal und der Schlossanlage zeigen den gesamten südlichen Bereich entlang der Donau als Gebiet mit erheblichem Handlungsbedarf. Dieser, der Kelheimer Altstadt vorgelagerte Bereich, mit seiner starken Bedeutung für den Tourismus zeigt vielfältige Missstände und Ansatzpunkte für die künftige Weiterentwicklung. Die Verflechtung beider Bereiche und insbesondere die direkte fußläufige Verbindung von Altstadt und Donaulände über den Wöhrdplatz bedürfen vielfältiger Maßnahmen.

4 Rahmenplanung

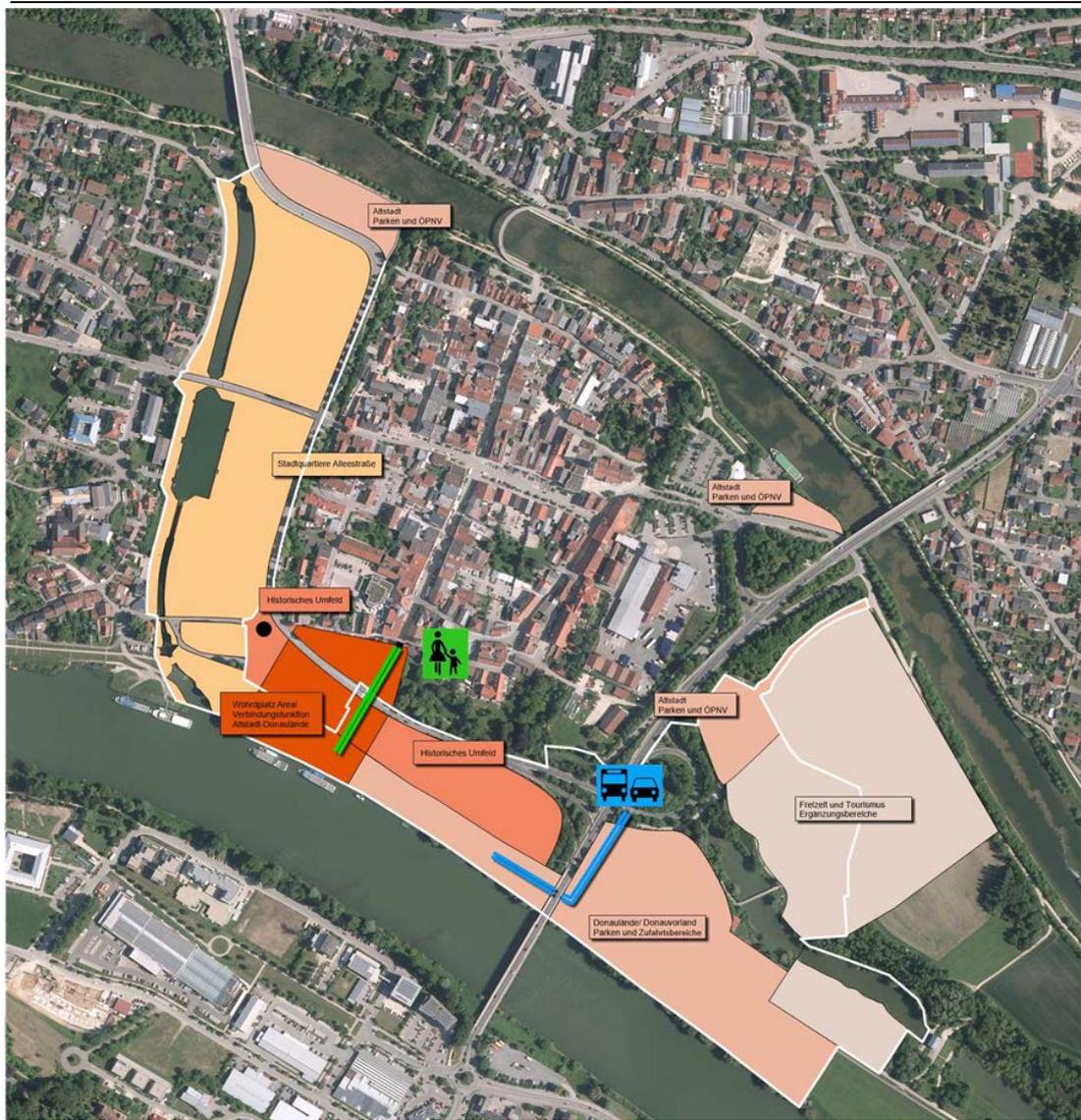
Aufgabe der Rahmenplanung ist es, die für die gewünschte Entwicklung des Untersuchungsgebietes entscheidenden Ziele zu formulieren. Die Rahmenplanung stellt ein langfristiges Konzept dar, das durch die prozesshafte Entwicklung einzelner Planungen nur stufenweise und entsprechend den aktuellen Erfordernissen und Möglichkeiten der Stadt Kelheim realisiert wird.

Karte 10: Rahmenplanung Grobkonzept



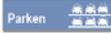
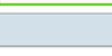
Hinweis: Bei den nachfolgend dargestellten Maßnahmen handelt es sich um Diskussionsgrundlagen und Anregungen sowohl für öffentliche als auch private Flächen. Ziel der Planung ist eine langfristige sinnvolle Weiterentwicklung des Untersuchungsgebietes und Verbesserung des städtebaulichen Gesamtgefüges.

Karte 10: Rahmenplanung Grobkonzept hier: Planausschnitt Quartierscharaktere



Stadtquartiere Alleestraße	Altstadt Parken und ÖPNV
Wöhrdplatz Areal Verbindungsfunktion Altstadt-Donaulände	Donaulände/ Donauvorland Parken und Zufahrtsbereiche
Historisches Umfeld	Freizeit und Tourismus Ergänzungsbereiche

Im Folgenden werden die Handlungsfelder (Ortsbild, Bausubstanz, Wirtschaftsstrukturen & Gebäudenutzung, Freiflächen & Grundstücksnutzung, ökologische Ziele und Verkehr genauer erläutert und nach allgemeiner Zielsetzung, prinzipiellen Planungsgrundsätzen und daraus resultierenden Einzelmaßnahmen⁸² unterschieden.

<p>Wohnumfeld + Grün</p> <ul style="list-style-type: none">  Gestaltungsbedarf priv. Freiflächen, insbes. Begrünung, Materialien & Einfriedungen  Handlungsbedarf privater Freiflächen mit funktionalen Mängeln, insbes. hinsichtlich Wohnumfeld und Versiegelungsgrad  Wohnumfeld Aufenthalt Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und im Freibereich  Anpflanzen von Straßenbäumen / Randeingrünungen  Anpflanzen von Straßenbäumen zur Gliederung und Gestaltung von Stellplatzanlagen <p>Straßenraum + Verkehr</p> <p><i>Neugestaltung von Straßen- /Platzräumen</i></p> <ul style="list-style-type: none">  Sicherheit zur Steigerung der Sicherheit z.B. für Touristen und Kinder  Funktion zur Behebung funktionaler Mängel, z.B. Neuordnung Kreuzungsbereiche, Einmündungen, Parkplätze  Wege Maßnahmen zu Ausbau und zur Aufwertung des innerörtlichen Fußwegenetzes  Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit: Berücksichtigung Barrierefreiheit/- armut im Bereich der zentralen Wegeverbindungen zwischen Altstadt - Schiffsanleger - Parkplätzen <p><i>Verlagerung der Verkehrsinfrastruktur / Verbesserung der Wege-/ Verkehrsbezüge</i></p> <ul style="list-style-type: none">  Aufwertung der Fußgängerachse Altstadt- Schiffsanlegestelle Donau  ÖPNV Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV hier: Verlagerung des zentralen Busbahnhofes  Anbindung Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung an die Anlegestelle Donauschiffahrt hier: Verlagerung der Zufahrt und der Parkplätze  Parken Intensivierung der Stellplatzkapazitäten durch Parkpalette in der Kellerwiese oder Gliederung am Pflegerspitz  Parken Verlagerung von Stellplätzen hier: Park- und Wartebereich für Reisebusse 	<p>Baustrukturen + Ortsbild</p> <ul style="list-style-type: none">  Handlungsbedarf aufgrund ortsuntypischer Gestaltung  Handlungsbedarf aufgrund baulichen Zustandes  dringender Handlungsbedarf aufgrund baulichen Zustandes  Gebäudeabbruch empfohlen  Raumkante entwickeln, (wieder-)herstellen, Baulückenschließung  Neuordnung Bereich mit erheblichen baulichen und strukturellen Mängeln (Sanierungsstatbestand, Leerstand, Nutzungskonflikte, Verkehrsdefizite).... langfristige Neuordnung der Bausubstanz und der Gebäudenutzung in Kombination mit dem fließenden und ruhenden Verkehr  Ortsanerkennung Aufwertung Ortseingang / Hinweis auf die Altstadt <p>Nutzungsstrukturen</p> <ul style="list-style-type: none">  Gebäudeleerstand/ Unternutzung reaktivieren (Sanierung, Reaktivierung, Aufwertung Umfeld, Nutzungsänderung etc.)  Handlungsbedarf zur Entwicklung von Brachen, Freiflächen, Baulücken  Tourismus Handlungsbedarf Aspekt Tourismus z.B. Aufbau/ Aufwertung touristisch relevanter Einrichtungen <p>Sonstige Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none">  - - - - - Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (Gebietsgröße ca. 25,0 ha)  Gebäude im Untersuchungsgebiet  Hinweis auf stark ortsbildprägende Gebäude bzw. auf Baudenkmäler im Untersuchungsgebiet  Flußlauf, Kanal, Wasserfläche
--	--

⁸² Die Beschreibung der Einzelmaßnahmen folgt im Kapitel Maßnahmenplanung.

4.1 Ziele Ortsbild & Bausubstanz

4.1.1 Erhalt der historischen Gebäude & Raumkanten und Entwicklung von Raumkanten entlang der Straße „Am Pflegerspitz“

Die teilweise historischen Baustrukturen entlang der Alleestraße und der Stadtknechtstraße und die Randbebauung besitzen einen gewissen Gestaltwert. Die in ihrer Grundform schlichten rechteckigen Baukörper und die in weiten Bereichen anzutreffende insgesamt homogene Baustruktur prägen diese Straßenzüge. Die historische Bausubstanz insbesondere das Wittelsbacher Schloss und der Schleiferturm besitzen einen hohen städtebaulichen Wert und sind Identifikationsträger für das gesamte Ortsgefüge.

Die Ausrichtung der Gebäude am Rand der Altstadt und die Beziehung der Gebäude zueinander bilden die Grundlage für städtebaulich wirksame Straßen- und Platzräume, die es zu sichern gilt. Somit sind auch Grundstückszuschnitte und Raumkanten wichtige Bestandteile der Ortsstruktur. Dem Erhalt der Baustruktur und der weiteren Aufwertung des Ortsbildes sollte hohe Priorität eingeräumt werden:

- Sicherung der historischen Gebäude im Geltungsbereich der VU, insbesondere die Anwesen Wittelsbacher Schloß (Schloßweg 3), Hienheimer Straße 2, Alleestraße 21, Stadtknechtstraße 17 und größtmöglicher Erhalt weiterer ortsbildprägenden Anwesen (z.B. Alleestraße 29).
- Sicherung der bestehenden Raumkanten in der westlichen Alleestraße um ein „Zurückweichen der Gebäude“, das aufgrund der Einzelhausbebauung meist möglich wäre, zu verhindern.
- Sicherung der geschlossenen Randbebauung in der südlichen Stadtknechtstraße.
- Betonung und Verdeutlichung der Eingänge und Zufahrten in den Altort.

An der Westseite der Alleestraße und besonders entlang der Straße „Am Pflegerspitz“ bestehen Vorflächen bzw. große unbebaute Bereiche (Stellplatzflächen / Volksfestplatz) ohne Abgrenzung zum Straßenraum. Die Raumkanten sind hier weitestgehend aufgelöst. Neben einer Bebauung der Randbereiche in den Stadtquartieren sollten durch Baumpflanzungen und/oder Einfriedungen räumliche Abschlüsse entwickelt werden.

- Erhalt bzw. Wiederherstellung der wichtigen Raumkanten entlang der Alleestraße durch Neubebauung (z.B. Alleestraße 23) oder gestalterische Elemente wie Bäume, Mauern, Toranlagen und adäquater Einzäunung
- Entwicklung der wichtigen Raumkanten und der Straße „Am Pflegerspitz“ durch gestalterische Elemente wie Bäume, Mauern und adäquater Einzäunung bzw. Abgrenzungselemente.

4.1.2 Neugestaltung von Straßen- & Platzräumen⁸³

Nicht nur der Erhalt von Straßen- und Platzräumen innerhalb des Ortsgefüges, sondern vielmehr die Nutzung und das Erlebarmachen von Freiräumen ist wichtiges Anliegen der städtebaulichen Erneuerung. So werden neben den verkehrlichen Aspekten des fließenden und ruhenden Verkehrs neben der Verkehrssicherheit auch Aufenthaltsqualität, Erlebbarkeit und Kommunikation im Vordergrund stehen.

⁸³ Verkehrstechnische Aspekte unter Kap. Ziele Verkehr und Straßenraum.

Die Möblierung mit Sitzbänken, Fahrradständern, Beleuchtung und Begrünung durch punktuelle Baumpflanzungen sowie die Anlage kleiner Grün- und Pflanzflächen sind hier von hoher Bedeutung. So sollen langfristig alle (noch nicht sanierten) Straßenräume im Untersuchungsgebiet mit baulichen, gestalterischen und/oder funktionalen Mängeln unter städtebaulichen Gesichtspunkten neu gestaltet werden.

Besonders die Aufenthaltsqualität des Wöhrdplatzes und der gesamte Bereich an der Donau sollen für Touristen und Bürger gesteigert werden. Durch eine klare Nutzungsverlagerung hin zu Aufenthalt und Kommunikation soll eine attraktive Fußwegeachse zwischen der Altstadt und der Donau geschaffen werden, die der Bedeutung beider Areale – Altstadt und Donauanleger – gerecht wird. In diesem Kontext stehen auch der Abriss des Postareals und eine entsprechende Neubebauung, die in Stellung und Nutzung die Wertigkeit dieser Fläche für den Tourismus und die Identität der Stadt charakterisiert. Die Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität gehen immer – insbesondere im Bereich des Wöhrdplatzareals – zu Lasten des Stellplatzangebotes. Eine Reduzierung der Stellplatzflächen in diesem städtebaulich hochwertigen und sensiblen Bereich bedarf der Verlagerung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten an den östlichen Altstadtrand und der Nutzungsintensivierung dieser Bereiche z.B. durch den Bau von Parkpaletten.

Die Bemühungen um die Verbesserung der Lebensqualität älterer und behinderter Menschen erstreckt sich auch auf die Förderung deren Mobilität im öffentlichen Raum. Deshalb sind diese Belange bei der Neugestaltung von Wegen, Straßen und Plätzen zu beachten. In diesem Rahmen steht eine rollatorfreundliche Umgestaltung des gesamten öffentlichen Raumes und insbesondere die Verbesserung der Zuwegung zwischen Altstadt und Donau (Schiffsanlegestelle) sowie deren Stellplatzflächen zur Verbesserung der Mobilität älterer oder gehbehinderter Menschen als wesentliche Maßnahme an. Auch eine Entzerrung der Verkehrlichen Situation durch Verlagerung der Anbindung des Schiffsanlegers und der Stellplatzflächen für Pkws ist wichtiger Bestandteil für eine fußgängerfreundliche Neugestaltung. Die zum Teil gegensätzlichen Interessen von Gehbehinderten, Rollstuhlfahrern, Sehbehinderten, Blinden, Hörgeschädigten und Gehörlosen sind neben den wirtschaftlichen, städtebaulichen und sonstigen Prämissen besonders zu berücksichtigen. Dabei sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Ergänzend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität soll in den rückwärtigen Lagen der Alleestraße und der Stadtknechtstraße durch die sog. Wohnumfeldverbesserung die Aufenthaltsqualität für die angrenzende Wohnnutzung gesteigert werden.

Eine besondere Rolle bei der Neugestaltung der Straßen- und Platzbereiche kommt zudem den Übergangsbereichen zwischen öffentlichem Raum und privaten Freiflächen zu. Die Gestaltung privater Vorflächen, Zufahrtsbereiche und Stellplätze, die vom öffentlichen Raum aus einsehbar sind und die entsprechend zum Gesamtbild des Straßenraumes beitragen, sollten im Zuge von Neugestaltungsmaßnahmen mit berücksichtigt werden. Neben den Gestaltungsmerkmalen der Gebäude und Flächen (Zufahrten, Hofräume und Gärten) sind die Einfriedungen (Stützmauern, Mauern, Zäune), Toranlagen und Treppenanlagen mit Geländern als Abgrenzung vom privaten zum öffentlichen Raum als besonders ortsbildprägend einzuordnen.

- Verlagerung der Stellplatzkapazitäten an den östlichen Altstadtrand. Intensivierung der Kapazitäten durch Bau einer Parkpalette
- Entzerrung der Fußgänger und motorisiertem Individualverkehr durch Verlagerung der Anbindung des Verkehrs zum Schiffsanleger an der Donau von Osten aus („Am Pfleger-spitz“).
- Die Neugestaltung der Platzbereiche Wöhrdplatz und Donaulände mit ihren baulichen, gestalterischen und/oder funktionalen Mängeln besonders unter den Aspekten Aufenthalt, Kommunikation und Barrierefreiheit sowie unter Berücksichtigung einer klaren und dominanten Wegeführung zwischen Altstadt und Schiffsanlegestelle.
- Die (teilweise) Neugestaltung der Seitenbereiche im Straßenraum und der Fußwege im Untersuchungsgebiet unter der Maßgabe Barrierefreiheit bzw. Barrierearmut.

- Die Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes durch Randeingrünungsmaßnahmen (grüne Raumkante), punktuelle Baumpflanzungen und einer entsprechenden Begrünung und Möblierung unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange.
- Aufwertung der öffentlich wirksamen privaten Hof-, Zufahrts-, Stellplatz- und Betriebsflächen durch Entsiegelung, Baumpflanzungen und einer entsprechenden Begrünung.
- Bei der Neugestaltung der Straßenräume sind die Ortseingänge sowie die Zugangsbereiche zum Altort besonders hervorzuheben.

4.1.3 Sanierung der Bausubstanz

Städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen sind grundsätzlich unter dem Aspekt der "Erhalten- den Erneuerung" zu sehen. Entsprechend sollte bei allen baulichen Maßnahmen der Erhalt alter Bausubstanz und historischer Baudetails Vorrang besitzen. Der Abriss historischer Bausubstanz und anschließende Neubebauung sollte nur dann erfolgen, wenn eine Umnutzung des Gebäudes und Sanierung nicht realisierbar sind. Als wichtige Entscheidungshilfe ist in solchen Problemfällen die Erstellung eines Sanierungsgutachtens zu sehen. Im Rahmen solcher Gutachten können die Bausubstanz untersucht, Umbaumaßnahmen vorgeschlagen und die Realisierungschancen genau abgewogen werden⁸⁴. In diesem Rahmen ist auch der Abbruch der Anbauten des ehemaligen Landratsamtes zur Freistellung des Wittelsbacher Schlosses zu sehen. Auch der Abriss der ortsuntypischen Gebäude des Postareals (Anwesen Bahnhofstraße 8 und Schossweg 2) zu Gunsten einer verbesserten Freifläche und einer Neubebauung mit Schwerpunkt Kultur, Tourismus und Gastronomie sind Teil dieser Sanierungstätigkeit.

- Der mögliche Erhalt eines historischen, für das Ortsbild bedeutsamen Gebäudes ist dem Abriss aus stadtplanerischer, architektonischer und ökologischer Sicht vorzuziehen.
- Abbruch der Anbauten des ehemaligen Landratsamtes zur Freistellung des Wittelsbacher Schlosses und des Bergfrieds. Sanierung der Schlossanlage und Reaktivierung unter dem Aspekt Gemeinbedarf, Kultur und Tourismus
- Abriss der Gebäude des Postareals zur Verbesserung des Ortsbildes, der Aufenthaltsqualität, der Verkehrsbezüge und der touristisch-kulturellen Situation zwischen Altstadt und Schiffsanlegestelle.
- Behutsames Einfügen von Neubauten, durch Berücksichtigung der Positionierung, der Maßstäblichkeit und Proportion der bestehenden Bausubstanz auch am Altortrand. Wichtige Blickbezüge wie Richtung Befreiungshalle sind gerade auch bei Neubaumaßnahmen im Bereich der nordwestlichen Alleestraße zu berücksichtigen.
- Förderung von Baumaßnahmen (Einzelmaßnahmen) zur grundlegenden Erhaltung oder Erneuerung der Gebäude auf Grundlage von Sanierungsgutachten.

Öffentliche Sanierungsmaßnahmen wie Straßenraum- und Platzgestaltungen besitzen eine Initialwirkung für die Durchführung privater Sanierungsmaßnahmen. Aufgabe der Stadt Kelheim ist es, private Bauherren bei der Durchführung zu unterstützen und gegebenenfalls einen finanziellen Anreiz zu schaffen. Die Stadt kann in Zusammenarbeit mit der Städtebauförderung eine für die Bürger kostenlose gestalterische Sanierungsberatung durch einen Planer und eine finanzielle Unterstützung für Fassaden- und Hofgestaltungsmaßnahmen (als sog. Anreizförderung) anbieten.

Die Unterstützung von privaten Sanierungsmaßnahmen ist vordringlich bei stark gefährdeten Gebäuden (schlechter baulicher Zustand, Verwahrlosung), stark ortsbildprägenden historischen Gebäuden und bei Leerstand erforderlich. Mehrere (teilweise) leer stehende Gebäude

⁸⁴ Hier sind besonders die Anwesen Alleestraße 29 und 31 zu nennen. In diesem Rahmen wären weitergehende Untersuchungen (Sanierungsgutachten / Innenbegehungen) notwendig.

an der Alleestraße wirken sich - besonders bei Häufung- negativ auf das Ortsbild aus. Gerade hier könnten finanzielle Unterstützung und Beratung der Eigentümer Abhilfe schaffen⁸⁵.

Bei der äußeren Gestaltung sollten insbesondere Maßnahmen, wie der Einbau maßstabs- und detailgerechter Fenster und Türen, die Verwendung regionaltypischer Dachmaterialien, die Sanierung von Sandsteinfassaden und historischer Baudetails sowie das Anbringen ortsbildgerechter Putzarten berücksichtigt werden. Die Aufwertung der Einzelgebäude kann so entscheidend zur Verbesserung des gesamten Ortsbildes beitragen.

Zur Sicherung einer einheitlichen Fassadengestaltung und der charakteristischen Gestaltungsmerkmale sollte in diesem Zusammenhang hoher Wert auf die Entfernung ortsuntypischer Materialien und dem Rückbau ortsuntypischer Fassadenelemente gelegt werden. Weiter sollten auch am Ortsrand Werbeanlagen möglichst einheitlichen Kriterien unterliegen bzw. überflüssige Werbeanlagen, Automaten oder verbleibende Grundkonstruktionen ehemaliger Schilder entfernt werden.

- Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung als Anreiz für private Sanierungsmaßnahmen.
- Förderung von Gebäudesanierung insbesondere bei ortsbildprägenden Gebäuden.
- Förderung von Maßnahmen zur Außenrenovierung der Bausubstanz, insbesondere Beseitigung ortsuntypischer Fassadenelemente.
- Förderung von Maßnahmen zu einer hochwertigen Außenbeschilderung (Werbeanlagen) sowie der Rückbau überflüssiger Werbeanlagen, Automaten oder von Grundkonstruktionen ehemaliger Werbeanlagen.
- Bei weit reichenden Veränderungen in der bestehenden Bausubstanz sollte eine qualifizierte Beratung stattfinden, um eine behutsame Objektsanierung sicherzustellen.

Nebengebäude mit hohem städtebaulichem Wert sind im Untersuchungsgebiet nicht vorzufinden. Ein Abriss von kleineren untergeordneten Nebengebäuden zur Flächenentsiegelung und zur Verbesserung des Wohnumfeldes oder der Aufenthaltsqualität ist besonders in den rückwärtigen Bereichen bzw. in den Innenbereichen sowie im Bereich der Bebauung am Pfliegerplatz wünschenswert, muss aber im Einzelfall in Abhängigkeit von den Nutzungsanforderungen der Besitzer und vom konkreten Umfeld betrachtet werden.

- Abriss oder Sanierung und Umnutzung leerstehender oder untergenutzter Nebengebäude.
- Rückbau ungenutzter kleiner Nebengebäude zugunsten einer Flächenentsiegelung und Verbesserung des Wohnumfeldes.

⁸⁵ Auch die Vorgehensweise – Erwerb von sanierungsbedürftiger Bausubstanz und Durchführung der grundlegenden Sanierungsmaßnahmen mit anschließender Wiederveräußerung durch die Gemeinde – wäre ein guter Ansatzpunkt.

4.2 Ziele Wirtschaftsstrukturen & Gebäudenutzung

4.2.1 Gebäudenutzung

Die Nutzungsmischung des Altstadtrandbereiches mit einer dominierenden Wohnnutzung in Verbindung mit einzelnen Handwerks-, Gewerbe- und Gastronomiebetrieben, der Schiffsanlegestelle an der Donau und den damit verbundenen mehr oder weniger ausgeprägten Nutzungskonflikten zwischen dem fließenden und ruhenden Verkehr und der Aufenthaltsqualität für die Bürger Kelheims und die Touristen ist klar festzustellen. Der überwiegende Teil des bebauten Untersuchungsgebietes (Bebauung westlich der Alleestraße) ist als gemischte Bauflächen (MI) gem. Baunutzungsverordnung überplant. Hier stellt die Wohnnutzung in Verbindung mit dem geplanten Wohn- und Geschäftshaus die Hauptnutzung dar. Die Wohnnutzung soll hier neben der touristischen Infrastruktur erhalten bleiben und auch eine gewisse Vorrangstellung genießen. In diesem Kontext findet sich auch die Neuordnung des Wittelsbacher Schlosses und des Postareals. Hier sind kulturell- touristische Nutzungen beabsichtigt.

Inwieweit die klassischerweise in historischen Altort- und Altortrandbereichen gegebene Wohnbelegung durch ältere alleinstehende Personen und dadurch ein gewisses Potential an ungenutztem oder untergenutztem Wohnraum im Untersuchungsgebiet gegeben ist, kann nicht konkret nachgewiesen werden. Langfristig kommen jedoch Maßnahmen in Betracht, die das Wohnen auch für junge Familien mit Kindern attraktiv machen. So kann hier nach und nach eine gewisse Nutzungsintensivierung der bestehenden Bausubstanz durch veränderte Bewohnergruppen erfolgen.

- Umnutzung im Bereich der Achse zwischen Altstadt und Schiffsanleger unter kulturell-touristischen Aspekten.
- Sicherung der Wohnnutzung und behutsame Nachverdichtung im westlichen Altortrand.
- Aktivierung brachliegender Gebäudeflächen (durch z.B. Nutzung leerstehender Bausubstanz bzw. Neubebauung).
- Unterstützung junger Familien bei Sanierungsmaßnahmen.
- Entwicklung von wohnungsbezogenen hochwertigen Freiflächen zur Steigerung der Wohnqualität.

4.2.2 Gewerbe & Versorgungs- Gemeinbedarfseinrichtungen

Neben dem Schiffsanleger an der Donau und den Ladengeschäften, Dienstleistungsbetrieben, Gastronomie sowie sonstige Einrichtungen mit Besucher- und Kundenverkehr (kirchliche Einrichtungen, Rathaus, Sparkasse, Bank, Apotheke etc.) im Altort finden sich im Untersuchungsgebiet mit der geplanten Hotelanlage im Bereich westlich der Alleestraße sowie der Sportinsel und den Vereinsheimen im Osten der Altstadt weitere touristische Einrichtungen im Untersuchungsgebiet. Der Mix aus kommunalen und kirchlichen Einrichtungen in Verbindung mit Handel, Gastronomie und Dienstleistern lässt einen deutlich ablesbaren „historischen Altortkern“ um den Marktplatz entstehen, der gemeinsam mit den Schiffsanlegestellen und den historisch bedeutsamen Anwesen Schleiferturm und Wittelsbacher Schloss außerhalb der Altstadt insbesondere für Touristen nach Westen erweitert wird.

Wesentliches Konfliktpotential durch Störungen und Belästigungen durch Gewerbe- und Versorgungseinrichtungen in Bezug zum Wohnen wurde nicht festgestellt.

- Die derzeitigen Nutzungen sollten in ihrem Bestand erhalten bleiben.
- Ansiedlungen neuer Ladengeschäfte und Dienstleistungsbetriebe sollten vorzugsweise im Altort erfolgen. Einrichtungen mit direktem Bezug zum Schiffsanleger (wie beispielsweise Ticketverkauf, Kiosk u.ä. touristisch relevante Geschäfte) wären auch entlang der geplanten Verbindungsachse Altstadt-Donauanleger denkbar.
- Die Ansiedlung störender Betriebe und Betriebe mit erhöhtem Lieferverkehr sind zu vermeiden.

4.3 Ziele Freiflächen & Grundstücksnutzung

Neben den baulichen, sozialen und wirtschaftlichen Aspekten sind auch die ökologischen Belange ein wichtiger Bestandteil der Stadtsanierung und Stadtentwicklung. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat gehen gestalterische Mängel bei den Freiflächen fast immer einher mit ökologischen Missständen. So finden sich völlig versiegelte private Hofflächen, die neben gestalterischen Mängeln eine wünschenswerte und notwendige Versickerung des Regenwassers verhindern. Gleiches gilt aber auch für große Teile des öffentlichen Straßenraumes. Die insgesamt hohe Versiegelung in Teilen des Altortrandes mit seinen Stellplatzflächen und Erschließungsanlagen wirkt sich nicht nur gestalterisch negativ aus, sondern beeinträchtigt die Wohnumfeldqualität, die Aufenthaltsqualität, das Ortsbild und das Kleinklima.

- Entwicklung von Freiflächen durch Flächenentsiegelung in den Hofbereichen.
- Entwicklung von Grünstrukturen durch Entsiegelung und Baumpflanzungen entlang der Straße „Am Pflegerspitz und auf den Stellplatzflächen sowie im Bereich des Volksfestplatz.
- Qualitative Verbesserung vorhandener Freiflächen durch Behebung ökologischer und gestalterischer Missstände, insbesondere im Umfeld des Schlosses. Schaffung einer der historischen Bedeutung der Anlage angemessenen Freiflächengestaltung.
- Besondere Beachtung des Freiflächenpotentials und der Freiflächengestaltung bei Neustrukturierung und Neubebauung

4.3.1 Öffentliche Freiflächen und öffentlich wirksame Freiflächen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes bestehen mit dem Uferbereich der Donau, dem Umfeld Kanalhafen und den großen Grünstrukturen im östlichen Plangebiet größere öffentliche bzw. öffentlich wirksame Freiflächen.

Besonders im Uferbereich an der Donau, am Donaudeich, dem Umfeld Wittelsbacher Schloß und auf dem Wöhrdplatz bestehen wesentlichen Defizite in der Gestaltung und Erlebbarkeit. Neben der Aufwertung dieser zentralen ortsbildprägende Freiräume und durch eine verbesserte Gestaltung und Anbindung an das Wasser durch eine gestaltete zentrale Fußwegeverbindung könnten durch die Pflanzung von Bäumen, die Erweiterung und Anlage von weiteren Grünflächen und eine Gestaltung mit Grün in den Randbereichen, die Aufenthaltsqualität gesteigert, fehlende Raumkanten geschlossen und weitere hochwertige Freiflächen geschaffen werden.

- Erhalt, Aufwertung und Weiterentwicklung der bestehenden öffentlichen bzw. öffentlich wirksamen Grünflächen im Untersuchungsgebiet insbesondere im Bereich des Donaufers, des Donaudeiches, entlang der Achse Altstadt – Schiffsanlegestelle inkl. Wöhrdplatz sowie im Umfeld des Schlosses.
- Weitere Entwicklung von Grünflächen und Baumpflanzungen entlang der Donau, auf den Stellplatzflächen und „Am Pflegerspitz“.
- Bei der Neugestaltung der Grünflächen im öffentlichen Raum – insbesondere kleinere Pflanzflächen vor den Gebäuden - sollte eine Beteiligung der Bewohner am Planungs- und Bauprozess erfolgen. So kann eine gewisse Identifikation und Bereitschaft zur Erhaltung und Pflege der Freiflächen erreicht werden.

4.3.2 Private Freiflächen

Die den Gebäuden zugeordneten, zum Straßenraum der Alleestraße geöffneten Hofflächen sowie die Vorflächen der Baustrukturen entlang der Straße „Am Pflegerspitz“ sind in hohem Maße versiegelt und sollten in Abhängigkeit zur jeweiligen Nutzung entsiegelt und gestaltet werden.

Neben vorhanden positiv zu wertenden Gärten zeigen sich aus städtebaulich-gestalterischer Sicht auch negativ zu wertende Gestaltungen: Ziergärten mit regional untypischen Pflanzungen, Kiesschüttungen oder monotone Rasenflächen wirken sich negativ auf das Ortsbild und die Grünstruktur aus. Eine Verwendung heimischer und standortgerechter Vegetation trägt zur Attraktivität des Ortsbildes bei und stellt außerdem eine ökologische Aufwertung dar.

Auch die Gestaltung der Einfriedungen ist häufig gestalterisch negativ zu werten. Wünschenswert sind, falls eine Einfriedung überhaupt notwendig ist, einfache Lattenzäune oder Eisenstabzäune und bei massiveren Einfriedungen verputzte Mauern oder Sandsteinmauern nach historischen und regionaltypischen Vorbildern.

Neben den öffentlich wirksamen Hofflächen besitzen aber auch kleinere Vorflächen und Zufahrtsbereiche eine Bedeutung für das Ortsbild. Eine auf den Straßenraum abgestimmte Zufahrtsgestaltung (Belagswahl) sowie kleinste Grünflächen vor den Gebäuden, ein grüner Mauerfuß und eine Fassadenbegrünung tragen zur gestalterischen Aufwertung einzelner Anwesen bei und können den Wohnwert und die Aufenthaltsqualität steigern.

Bei der Gestaltung privater Freiräume sind folgende Planungsgrundsätze zu beachten:

- Erhöhung und Begrünung des unversiegelten Freiflächenanteils zur Steigerung der Wohnumfeldqualität.
- Gestaltung der Vorflächen und Zufahrtsbereiche in Abstimmung mit der Straßenraumgestaltung zur Verbesserung des Ortsbildes.
- Sicherung und Pflege bestehender Grünflächen und Gestaltung nach regionaltypischen und ökologischen Gesichtspunkten (z.B. Erhalt von Hofbäumen und Spaliergehölzen).
- Aufwertung wichtiger Gebäude durch eine entsprechende Freiraumgestaltung.
- Fassadenbegrünung in Abstimmung mit denkmalpflegerischen Belangen.

4.4 Ziele Stadtökologie

Ökologische Belange beziehen sich auf alle baulichen, sozialen und wirtschaftlichen Aspekte. Auch wenn einzelne Aspekte bereits in den vorangestellten Kapiteln angesprochen wurden, so soll hier nochmals gebündelt auf die ökologischen Aspekte im Rahmen der Altstadtsanierung hingewiesen werden.

4.4.1 Sanierung der bestehenden Bausubstanz, Neubebauung, Abriss

Städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen sind grundsätzlich unter dem Aspekt der "Erhalten-der Erneuerung" zu sehen. Entsprechend sollte bei allen baulichen Maßnahmen der Erhalt alter Bausubstanz auch unter ökologischen Aspekten Vorrang besitzen. Der Erhalt bestehender Gebäude ist meist sinnvoller als jeder noch so ökologisch optimierte Neubau. Ökologisch Bauen bedeutet auch immer sparsamer Umgang mit Ressourcen. Ein Abriss eines Gebäudes und eine nachfolgende Neubebauung hat Bauschutt zur Folge, der zu großen Anteilen deponiert werden muss. Zudem wird ein enormer Einsatz von Energie benötigt; Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Stäuben und der vermehrte Verkehr belasten die Umwelt. Der Naturhaushalt wird zusätzlich durch die Gewinnung, Herstellung und den Transport der Baustoffe für die Neubebauung beansprucht. Ein Abriss historischer Bausubstanz und anschließende Neubebauung sollte Altstadtrand von Kelheim nur dann erfolgen, wenn eine Umnutzung und Sanierung nicht realisierbar sind bzw. die bestehende Funktionalität der Gebäude den Zielen der Stadt entgegenstehen.⁸⁶

- Der mögliche Erhalt ortsbildprägender Gebäude im Altort bzw. hier: am Altortrand ist dem Abriss neben stadtplanerischer und architektonischer auch aus ökologischer Sicht vorzuziehen.
- Maßnahmen zur besseren Ausschöpfung des vorhandenen Nutzungspotentials bei sparsamer Inanspruchnahme von Freiflächen bzw. durch höherwertige Ersatzbauten insbesondere im Bereich westlich der Alleestraße.
- Maßnahmen zur Ausschöpfung vorhandener Nutzungspotentiale ohne Errichtung neuer baulicher Anlagen und ohne Inanspruchnahme von Freiflächen durch die Sanierung bzw. Umnutzung bestehender Gebäude (z.B. Sportinsel).

Ein Abriss von untergeordneten Nebengebäuden zur Flächenentsiegelung und Begrünung ist auch aus ökologischen Gründen wünschenswert, muss aber im Einzelfall in Abhängigkeit von den Nutzungsanforderungen der Besitzer und vom konkreten Umfeld betrachtet werden.

- Abriss von untergeordneten Nebengebäuden zur Flächenentsiegelung zur Erhöhung des Grünanteils und Verbesserung des Kleinklimas.

Bei Gebäudesanierungen, wie auch bei einer Neubebauung sollte der ökologische Aspekt bei Materialauswahl und Auswahl der Energieträger berücksichtigt werden. Die Verwendung ökologischer und umweltschonender Baumaterialien, die Reduzierung von Emissionen, die Verminderung des Rohstoffverbrauchs und die Energieeinsparung sind baubiologische und umweltverträgliche Kriterien, die zur Verbesserung eines gesunden Wohnumfeldes beitragen. Das Ortsbild betreffende Maßnahmen, wie beispielsweise das Anbringen von Solarkollektoren sollte unter Berücksichtigung der städtebaulich-gestalterischen Belange erfolgen und ist mit der Stadt und gegebenenfalls mit Amt für Denkmalpflege abzustimmen.

- Neubebauung bzw. Sanierung bestehender Bausubstanz unter ökologischen Gesichtspunkten, besonders zur Reduzierung des CO²-Ausstoßes, durch gezielte Förderung umweltfreundlicher Energieträger (Gas, Solarenergie) bei Sanierung von Heizungs- und Sanitärausstattung.

⁸⁶ Auf das Postareal, Teile des ehemaligen Landratsamtes und die ehemalige Hotelanlage westlich der Alleestraße wird verwiesen.

- Maßnahmen zum rationellen Energie- und Rohstoffeinsatz (Brennwerttechnik, Grauwassernutzung, Dämmung unter Berücksichtigung der städtebaulich-gestalterischen Belange).
- Möglichst hoher Erhalt bzw. Wiederverwendung von vorhandenen, naturbelassenen Materialien bei Sanierungsmaßnahmen.
- Möglichst hohe Verwendung regenerierbarer Baustoffe.
- Entwicklung von Konzepten zur energetischen Sanierung.

Weiter muss gerade bei Altbausanierungen auf den Artenschutz besonders eingegangen werden, da hier zum Teil hoch bedrohte und gesetzlich geschützte Tierarten vorkommen und erheblich beeinträchtigt oder getötet werden können. Bei guter Planung können die Voraussetzungen für diese Arten gegebenenfalls verbessert werden.

- Berücksichtigung des Artenschutzes bei allen Baumaßnahmen.⁸⁷
- Beteiligung der entsprechenden Dienststellen (LRA, Reg. von Niederbayern).

4.4.2 Freiflächenentwicklung- und Vernetzung, Gestaltung, Entsiegelung

Das Ziel am Altortrand und am Donauufer zusätzliches Grün und Freiräume bzw. einer höheren Qualität auf bestehenden Flächen zu schaffen, wird durch die Zielsetzung Verbesserung der ökologischen Bedingungen, der Aufenthaltsqualität für Touristen und Bürger und des Wohnumfeldes für die Bewohner begründet. Hierzu gehört neben der Entwicklung von Freiflächen, die bestehenden Grünstrukturen zu sichern, aufzuwerten und ihre Vernetzung zu verbessern. Durch Entsiegelungsmaßnahmen sollen Grünflächen wie auch Parkplätze unter stadtoökologischen Gesichtspunkten gestaltet werden. Aber auch kleine bestehende Pflanzflächen oder Begrünungen von Mauern und Fassaden sind möglichst zu erhalten, zu schützen und durch zusätzliche Anpflanzungen zu ergänzen. Weiter sollten flach- und leicht geneigte Dächer extensiv bzw. intensiv begrünt werden, um neben klimatischen Gesichtspunkten (in den Substraten und den Pflanzen kann das Wasser gespeichert und allmählich über die Verdunstung an die Atmosphäre abgegeben werden) auch als Trittstein für die im städtischen Raum zu erwartende Tierwelt geeignete Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen.

- Sicherung bestehender Grünflächen und Gestaltung nach regionaltypischen und ökologischen Gesichtspunkten.
- Auflösen von versiegelten Stellplatzflächen und Entwicklung von Freiflächen durch Verlagerung von Stellplatzflächen und Nutzungsintensivierung an bestehenden Standorten durch den Bau einer Parkpalette
- Aufwertung von Freiflächen durch Flächenentsiegelung. Gliederung von Stellplatzflächen durch Bäume, Hecken und Pflanzflächen.
- Entwicklung von Grünstrukturen durch Fassaden- und Dachbegrünung in Abstimmung mit den denkmalpflegerischen Belangen.

Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat gehen die festgestellten gestalterischen Mängel in den Freiflächen fast immer einher mit ökologischen Missständen. Durch die Neupflanzung von möglichst verschiedenartigen heimischen, standortgerechten Bäumen und Sträucher bzw. durch den Ersatz bestehender, standortuntypischer Pflanzen durch heimische, standortgerechte Arten sollen Rückzugsgebiete für die Bodenflora und Fauna geschaffen werden, die zum ökologischen Gleichgewicht beitragen. Am 17. Juli 2019 hat der Bayerische Landtag das Volksbegehren „Artenvielfalt und Naturschönheit in Bayern“ sowie das zugehörige Begleitgesetz beschlossen und damit einen Meilenstein für mehr biologische Vielfalt in Bayern gesetzt. Hier ist auch ein stärkerer Arten- und Umweltschutz im Siedlungsraum und an Verkehrsflächen verankert. Ein „Mehr“ an Grün- und Blühflächen soll zum Artenschutz beitragen.⁸⁸

⁸⁷ z.B. sind bei Fledermäusen die Ruhe und Aufzuchtstätten (z.B. Dachstuhl, Nebengebäude usw.) zu schützen.

⁸⁸ Entnommen: https://www.stmu.v.bayern.de/themen/naturschutz/biodiversitaet/volksbegehren_artenschutz/index.htm

Durch Information und Beratung sollten die Bewohner in die Gestaltung zur ökologischen Verbesserung ihres Lebensraumes mit einbezogen werden.

- Steigerung des Grünpotentials durch Entsiegelungsmaßnahmen und Verwendung luft- und wasserdurchlässige Beläge.
- Sicherung bestehender Grünflächen und Gestaltung nach regionaltypischen und ökologischen Gesichtspunkten.
- Pflanzung von möglichst verschiedenartigen heimischen, standortgerechten Bäumen und Sträucher, insbesondere Blühflächen und Blühgehölze.
- Fassadenbegrünung, Dachbegrünung in Abstimmung mit den städtebaulich-gestalterischen und denkmalpflegerischen Belangen.

4.5 Ziele Verkehr & Straßenraum

Verkehr ist das zentrale Thema im öffentlichen Raum⁸⁹. Die Gestaltung orientiert sich häufig einseitig an den Anforderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs⁹⁰. Die Ansprüche des Verkehrs sind in den letzten Jahrzehnten gestiegen und es bedarf der genauen Abwägung welche Nutzungsansprüche und v.a. welche Flächenansprüche an den einzelnen Standorten tatsächlich erforderlich und für Handel, Gewerbe und Tourismus und insbesondere auch für die dort wohnenden Menschen sinnvoll sind. Besonders entlang der Donau und am Wöhrdplatz ist es das Bestreben der Stadt Kelheim durch eine flächenhafte Neugestaltung und Nutzungsänderung die Gesamtsituation zugunsten einer verbesserten Wohn- und Aufenthaltsqualität und Steigerung der Identität zu verändern. In diesem Rahmen erfolgt die Verlagerung der zentralen Erschließung der Bootsanlegestellen für Busse und Pkw von Osten aus, über die Straße am Pflegerspitz. Die derzeitige Erschließung vom Wöhrdplatz ausgehend über die Donaulände wird aufgelassen.

Die Nahmobilität als elementarer Teil des Gesamtverkehrs soll bei allen anstehenden städtebaulichen Planungen berücksichtigt werden. Defizite bestehen jedoch in Bezug zum Standort des zentralen Busbahnhofes sowie zu einer behinderten- und rollatorgerechten Ausgestaltung der Gehwege und Seitenbereiche

- Neugestaltung des Donauvorlandes und der Schiffsanlegestelle zugunsten der Aufenthaltsqualität durch Verlagerung der Stellplätze an den östlichen Altortrand.
- Verlagerung der Erschließung des Schiffsanlegers an der Donau nach Osten über die Straße „Am Pflegerspitz“ und Auflassen der bestehenden Zufahrt über den Wöhrdplatz und die Donaulände.
- Neugestaltung der Seitenbereiche entlang der Ortsumfahrung (Alleestraße und Bahnhofstraße) und der zentralen Fußwegeverbindung Schiffsanlegestelle - Altstadt bzw. ergänzende Maßnahmen unter dem Aspekt der besseren Begehrbarkeit und damit Berücksichtigung der Maßgabe Barrierefreiheit bzw. Barrierearmut.
- Verlagerung des zentralen Busbahnhofes an den nordöstlichen Altortrand (P Niederdörf)

Neben der Umgestaltung zentralen Freibereiche und Verkehrsflächen an der Donau und dem Wöhrdplatz weisen die Stadtknechtstraße und die Straße „Am Pflegerspitz“ bauliche, funktionale und gestalterische Defizite auf. Bei der Gestaltung sind folgende Planungsgrundsätze zu beachten:

- Sanierung der der Straßenräume und Platzbereiche insbesondere unter dem Aspekt der Steigerung der Aufenthaltsqualität zur Förderung des Tourismus,
- die Aspekte Barrierefreiheit bzw. Barrierearmut besonders zu berücksichtigen,
- die Aufenthalts- und die Wohnqualität des öffentlichen Raums zu verbessern,
- die Charakteristika der Straßenräume zu verdeutlichen,
- Funktion und Gestalt der Straßen wieder zu einer Einheit zu bringen,
- ortsgestalterische Mängel im öffentlichen Raum zu beheben,
- neue Ortsbildqualitäten zu schaffen und
- Straßen und Plätze situationsgerecht zu begrünen.

⁸⁹ Besonders in Kelheim besitzt der Altortrand mit seinen Stellplatzflächen, den Schiffsanlegestellen und der Umfahrung des Altortes über die Alleestraße und die Bahnhofstraße eine hohe verkehrliche Bedeutung.

⁹⁰ Besonders der zentrale Platzbereich Wöhrdplatz mit seiner Funktion als Parkplatz und Zufahrtbereich zum Schiffsanleger (über die Donaulände) wird seiner Bedeutung im Stadtgebiet insbesondere für den Tourismus nicht gerecht.

4.5.1 Fahrbahnbreiten & Verkehrsflächen

Die wichtigsten Einflussfaktoren auf die erforderlichen Fahrbahnbreiten sind, welche Art von Verkehr und welche Verkehrsbelastungen tatsächlich vorhanden sind. Im Bereich der Altortumfahrung (Alleestraße- Bahnhofstraße – St 2233) und der Hienheimer Straße wurde eine Fahrgeometrie angestrebt, die möglichst große Seitenbereiche für Fuß- und Radfahrer schafft ohne die Belange des fließenden Verkehrs sowie des ÖPNV zu beeinträchtigen.

In den weiteren Straßen des Altortrandes (Stadtknechtstraße, Schloßweg und Am Pflieger-spitz) sollte, wenn es die Verkehrsbelastung erlaubt, grundsätzlich über Mischverkehrsflächen, d.h. über den Verzicht auf harte Trennungen durch Bürgersteige und eine Aufgliederung in Fußgänger und Fahrbereiche nachgedacht werden.

Weiter sind bei Verlagerung der Stellplätze im Bereich des Wöhrdplatzes und der Schiffsanlegestelle an den östlichen Altortrand und einer geänderten Anbindung an den Schiffsanleger die notwendigen Breiten der Zufahrten zu den Stellplätzen und Schiffen unter Trennung des motorisierten Verkehrs von Fußgängern- und Radfahrern zu prüfen und ggf. neu zu ordnen.

Entsprechend der RAST 06⁹¹ sind Straßenbreiten von 5,00m für einen Begegnungsverkehr von Pkw und Lkw bei verminderter Geschwindigkeit (unter 40km/h) und beengten Bewegungsspielräumen ausreichend. In den Straßen mit Sammel- und Erschließungsfunktion sollten aufgrund der Verkehrsbelastung und des Busverkehrs Straßenbreiten von 5,50m bis 6,50m eingeplant werden.

4.5.2 Fuß- und Radwege

In erhöhten Gefahrenbereichen, z.B. bei Engstellen oder in unüberschaubaren oder schlecht einsehbaren Bereichen sollten besondere Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger (z.B. Einengung der Fahrspur, Flachbord/Hochbord und Poller) getroffen werden. Dem Fußgänger sollten für Gehwegbereiche in der Regel mind. 1,50 m bis 2,00 m zur Verfügung stehen.

Besonderes Augenmerk ist neben der Sicherheit von Kindern im Untersuchungsgebiet auf die zentralen Fußwegeachsen der Touristen von den Parkplätzen zur Altstadt und den Schiffsanlegestellen sowie von der Altstadt zur Donau (über den Wöhrdplatz) zu legen. Hierbei sollte nicht nur die Sanierung und Gestaltung vorhandener Verbindungen berücksichtigt werden, sondern vielmehr gilt es zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht weitere kurze und sichere Verbindungen neu anzulegen. Die Stadt Kelheim beabsichtigt durch die komplette Umstrukturierung des Wöhrdplatzes und des Vorbereiches der Schiffsanlegestelle an der Donau eine barrierefreie Zuwegung zwischen Altstadt und Donau zu entwickeln, die neben einer hohen Sicherheit möglichst barrierefrei gestaltet wird. Hierdurch wird besonders für ältere Besucher die Möglichkeit neben einer Bootsfahrt auch die Altstadt zu besuchen erhöht.

Auch Aspekte wie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Gepäck, Ladestationen und sichere Wartebereiche für Schüler und Besucher im Bereich der Bushaltestellen sind hierbei zu berücksichtigen.

Die (Geh-)Wegstrukturen im Untersuchungsgebiet können gemeinsam mit dem Gassensystem im Altort, der Wegeführung entlang der Donau, dem Kanalhafen und der Altmühl sowie den Anbindungen der Stellplätze an Altort, Altmühl und Donau ein hochwertiges und sicheres Fußwegenetz darstellen.

Grundsätzlich gilt es vorhandene Wegeführungen zu sichern und in einem guten baulichen Zustand zu halten bzw. neu zu gestalten sowie neue Ergänzungen zu schaffen. Hier ist insbesondere eine Kfz-unabhängige Anbindung vom Altort zu der Schiffsanlegestelle an der Donau und die Wegeverbindungen zu den Parkplätzen und zum Busbahnhof zu nennen.

⁹¹ Entnommen aus: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06).

Kurze Verbindungen, eine adäquate Oberflächengestaltung und eine ausreichende Beleuchtung sind ausschlaggebend für die Annahme solcher Wege.

- Erhalt, Sanierung und Aufwertung der bestehenden Fußwegeverbindungen.
- Erweiterung des Fuß- und Radwegenetzes.
- Bereitstellung zeitgemäßer Fahrradinfrastruktur (Abstellmöglichkeiten, Ladestellen)
- Neugestaltung wichtiger Kreuzungsbereiche, Altorteingänge und unübersichtliche Bereiche/ Engstellen unter dem Aspekt Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

Derzeit sind einige Wege naturnah und unbefestigt bzw. nicht barrierefrei ausgebaut. Hier sind die Pfade entlang des Alten Kanalhafens oder Wege an der kleinen Donau oder entlang der Stellplätze am östlichen Altortrand zu nennen. Inwieweit diese Wege weiter naturnah belassen werden oder ausgebaut werden sollen ist im Einzelfall zu klären.

- Gestaltung und Ausbau eines Fuß-/Radweges sind hinsichtlich Nutzungsanforderung, Nutzungsintensität und ökologischer Belange (Versiegelung und Versiegelungsgrad) abzuwägen.

4.5.3 Oberflächengestaltung & Beläge

Grundsätzlich gilt es bei Neugestaltungen im Straßenraum die städtebauliche Situation, die verkehrliche Nutzung, die Befahrbarkeit sowie die fußgänger- und radfahrgerechte Gestaltung zu berücksichtigen. Da die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern in erster Linie von der Verlangsamung des Autoverkehrs abhängt, gilt es Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu ergreifen. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und die dadurch erzielte Geschwindigkeitsreduzierung steigern einerseits die Sicherheit und mildern andererseits die Lärmentwicklung durch Fahrgeräusche. Materialien, Aufpflasterungen und knappe Fahrbahnabmessungen signalisieren dem Autofahrer "Geschwindigkeit reduzieren". Asphalt sichert grundsätzlich die geringst mögliche Lärmentwicklung, wird jedoch gestalterischen und denkmalpflegerischen Aspekten im historischen Ortsgefüge nicht immer gerecht.

Die Materialauswahl ist im Kernort durch die bereits durchgeführte Sanierung vieler Straßen in der Altstadt im Grundsatz vorgegeben (z.B. die Seitenbereiche mit Naturstein in unterschiedlicher Größe (Platten bis Kleinstein) und Natursteinrinnen in Verbindung mit einer Fahrspur aus Naturstein (Granit Großkopfpflaster) und sollte beibehalten werden. Die Gestaltung untergeordneten Verkehrsflächen wie die Anliegerstraße Am Pflegerspitz, Fußwege und Seitenbereiche sollten ebenfalls in dieses Gestaltungsschema integriert werden.

Das bereits angesprochene Thema der besseren Begehbarkeit der Straßenrandbereiche bedingt eine konzeptionelle Überlegung hinsichtlich der Oberflächengestaltung. Hier könnte eine entsprechende Oberflächenbearbeitung der bereits verwendeten Pflastermaterialien sowie größere Formate (analog weiter Bereiche in der Altstadt) eine Verbesserung bringen ohne das vorhandene Gesamtkonzept komplett zu verändern.

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Minimierung der Lärmentwicklung durch Fahrgeräusche.
- Weiterführung des Materialkonzeptes zur gestalterischen Aufwertung und Ergänzung um den Aspekt der besseren Begehbarkeit.

4.5.4 Innerörtliche Stellplätze und Parkplatzflächen

Das Untersuchungsgebiet ist durch große Stellplatzflächen geprägt. Die Stellplätze auf dem Wöhrdplatz und dem direkt vorgelagerten Donauvorland (direkte Fortsetzung Wöhrdplatz) sollen weitestgehend verlagert werden.

Die derzeitigen Stellplatzkapazitäten werden am östlichen Altortrand und durch den Bau einer Parkpalette bzw. durch die klare Strukturierung der Stellplatzflächen gesichert.

Am westlichen Altortrand ist aufgrund der bestehenden Baustrukturen (größtenteils Wohnen) und dem insgesamt hohen Freiflächenanteil die Unterbringung der privaten Stellplätze auf dem eigenen Grundstück weitestgehend möglich.

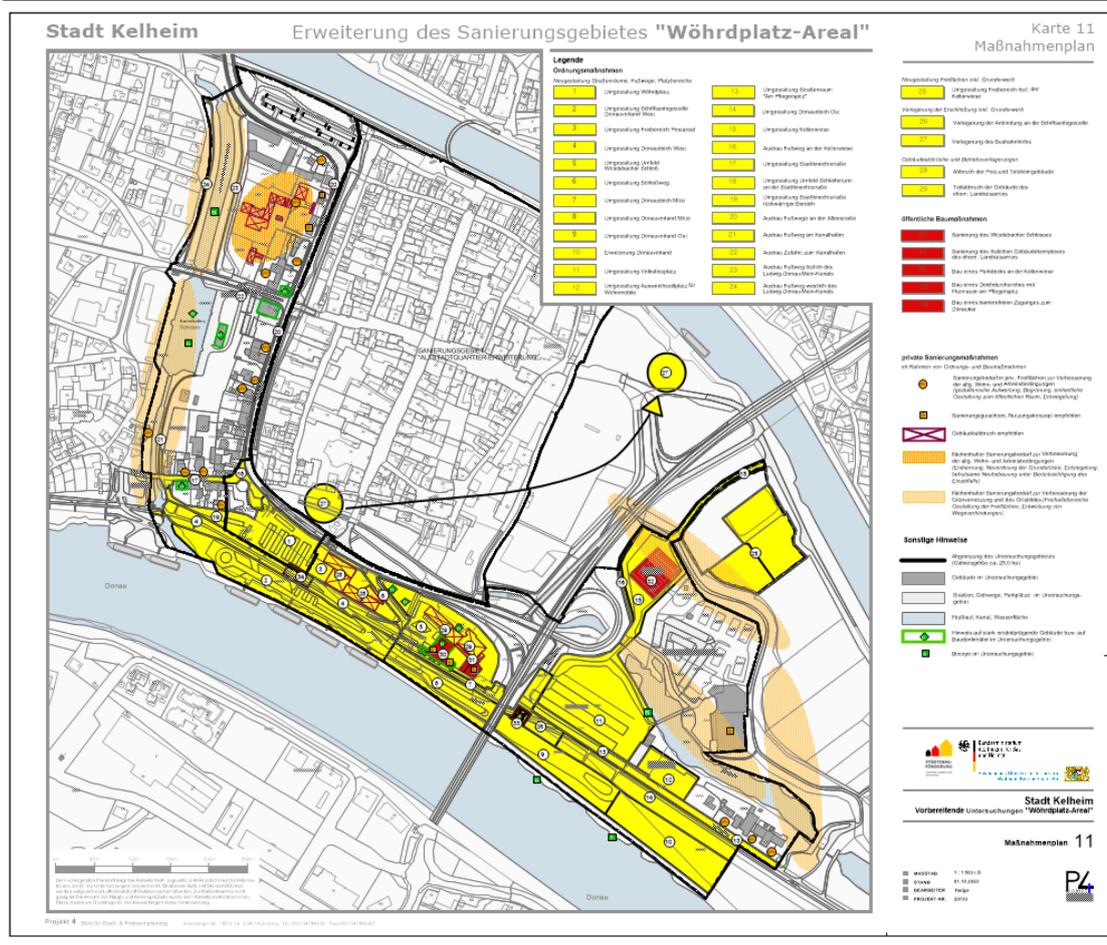
- Im Rahmen weiterer Sanierungsmaßnahmen (hier insbes. Am Pflegerspitz und der rückwärtige Bereich der Stadtknechtstraße) sollten Stellplatzflächen durch Baumpflanzungen und Begrünung aufgewertet und gegliedert werden.
- Die wenigen vorhandenen öffentlichen Stellplätze im Straßenraum Stadtknechtstraße sollten den Anwohnern vorbehalten sein.

Hinweis: In den vorangegangenen Kapiteln wurden allgemeine Zielsetzungen formuliert, die zu einer gesamtheitlichen Sanierung des Altortes führen. Im Rahmen der weiteren Planung (Maßnahmenplanung) erfolgt dann eine Konkretisierung, wo Einzelmaßnahmen formuliert und die entsprechenden Flächen in einem Plan abgegrenzt und dargestellt werden.

5 Maßnahmenplanung

In den vorangegangenen Kapiteln wurden allgemeine Zielsetzungen formuliert. Die Maßnahmenplanung stellt darauf aufbauend eine Konkretisierung dar, wo Einzelmaßnahmen formuliert und die entsprechenden Flächen in einem Plan (Karte 11) abgegrenzt und dargestellt werden. Sie besitzen nicht den Anspruch auf konkrete Umsetzung.

Karte VU 11: Maßnahmenplan⁹²



⁹² Die Abbildung der Karten dient an dieser Stelle nur als Orientierung. Teil dieses Berichtes ist ein Plansatz mit Karten im Maßstab 1:1.500 bzw. als einzelne pdf Dateien.

Ordnungsmaßnahmen

Neugestaltung Straßenräume, Fußwege, Platzbereiche

- 1 Umgestaltung Wöhrdplatz
- 2 Umgestaltung Schiffsanlegestelle Donauvorland West
- 3 Umgestaltung Freibereich Postareal
- 4 Umgestaltung Donaudeich West
- 5 Umgestaltung Umfeld Wittelsbacher Schloß
- 6 Umgestaltung Schloßweg
- 7 Umgestaltung Donaudeich Mitte
- 8 Umgestaltung Donauvorland Mitte
- 9 Umgestaltung Donauvorland Ost
- 10 Erweiterung Donauvorland
- 11 Umgestaltung Volksfestplatz
- 12 Umgestaltung Ausweichstellplatz für Wohnmobile
- 13 Umgestaltung Straßenraum "Am Pflegerspitz"
- 14 Umgestaltung Donaudeich Ost
- 15 Umgestaltung Kellerwiese
- 16 Ausbau Fußweg an der Kellerwiese
- 17 Umgestaltung Stadtknechtstraße
- 18 Umgestaltung Umfeld Schleiferturm an der Stadtknechtstraße
- 19 Umgestaltung Stadtknechtstraße rückwärtiger Bereich
- 20 Ausbau Fußwege an der Alleestraße
- 21 Ausbau Fußweg am Kanalhafen
- 22 Ausbau Zufahrt zum Kanalhafen
- 23 Ausbau Fußweg östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals
- 24 Ausbau Fußweg westlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals

Neugestaltung Freiflächen inkl. Grunderwerb

- 25 Umgestaltung Freibereich östl. der Kellerwiese
- Verlagerung der Erschließung inkl. Grunderwerb
- 26 Verlagerung der Anbindung an die Schiffsanlegestelle
- 27 Verlagerung des Busbahnhofes

Gebäudeabbrüche und Betriebsverlagerungen

- 28 Abbruch der Post- und Telekomgebäude
- 29 Teilabbruch der Gebäude des ehem. Landratsamtes

öffentliche Baumaßnahmen

- 30 Sanierung des Wittelsbacher Schlosses
- 31 Sanierung des östlichen Gebäudekomplexes des ehem. Landratsamtes
- 32 Bau eines Parkdecks an der Kellerwiese
- 33 Bau eines Deichdurchstiches mit Flutmauer am Pflegerspitz
- 34 Bau eines barrierefreien Zuganges zum Donaukai

private Sanierungsmaßnahmen

im Rahmen von Ordnungs- und Baumaßnahmen

-  Sanierungsbedarf in priv. Freiflächen zur Verbesserung der allg. Wohn- und Arbeitsbedingungen (gestalterische Aufwertung, Begrünung, einheitliche Gestaltung zum öffentlichen Raum, Entsiegelung)
-  Sanierungsgutachten, Nutzungskonzept empfohlen
-  Gebäudeabbruch empfohlen
-  flächenhafter Sanierungsbedarf zur Verbesserung der allg. Wohn- und Arbeitsbedingungen (Entkernung, Neuordnung der Grundstücke, Entsiegelung, behutsame Neubebauung unter Berücksichtigung des Einzelfalles)
-  flächenhafter Sanierungsbedarf zur Verbesserung der Grünvernetzung und des Ortsbildes (Freihaltebereiche Gestaltung der Freiflächen, Entwicklung von Wegeverbindungen)

Sonstige Hinweise

-  Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (Gebietsgröße ca. 25,0 ha)
-  Gebäude im Untersuchungsgebiet
-  Straßen, Gehwege, Parkplätze im Untersuchungsgebiet
-  Flußlauf, Kanal, Wasserfläche
-  Hinweis auf stark ortsbildprägende Gebäude bzw. auf Baudenkmäler im Untersuchungsgebiet
-  Biotope im Untersuchungsgebiet

5.1 Ordnungsmaßnahmen

5.1.1 Öffentliche Ordnungsmaßnahmen

Die Erneuerung und Neugestaltung des öffentlichen Straßenraumes sind üblicherweise wichtige Ansatzpunkte für die Altstadtsanierung. In Kelheim stellen der Vorbereich zur Donau mit Schiffsanleger, Parkplätzen, Freiflächen und Bushaltestellen wie auch die weiteren Stellplatzflächen im Osten wichtige Schwerpunkte im Umfeld der Altstadt dar.

Besonders eine attraktive und barrierefreie Umgestaltung des Übergangsbereichs zwischen Altstadt und Donauanleger bzw. zwischen Altstadt und den Parkplätzen im Osten unter Berücksichtigung der Erschließung, des Parkraummanagements und des Hochwasserschutzes stellen hier besondere Anforderungen dar. Weiter prägen Ordnungsmaßnahmen zur Aufwertung der Ortseingänge und der Sanierung der Gehwege unter den Aspekten Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit für Touristen und Bewohner die beabsichtigte Sanierungstätigkeit. Besonders die in diesem Kontext vorgesehenen Maßnahmen zur Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs im Bereich des Donauvorlandes und am östlichen Altortrand (Neuerschließung der Donauanleger, Bau eines Parkdecks, Neugestaltung des Volksfestplatzes und des Ausweichstellplatzes für Wohnmobile, Verlagerung des Busbahnhofes) sowie die Gestaltung der Platz- und Straßenräume im Untersuchungsgebiet am Rande des Altortes (Stadtknechtstraße, Straße Am Pflegerspitz, Gehweg an der Alleestraße) kennzeichnen die ganzheitliche Sanierung des Ortsrandes in hohem Maße. Die Zuständigkeit der Kommune für den öffentlichen Raum ermöglicht hier i.d.R. eine schnelle Vorgehensweise und Realisierung von Erneuerungsmaßnahmen.

Zielsetzung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen im Rahmen der Altstadtsanierung ist immer in erster Linie der Erhalt bestehender historischer Strukturen. Dennoch kann auch der Abriss störender oder nicht zu sanierender Baukörper bzw. die Verlagerung störender Nutzungen ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der städtebaulichen Situation sein. Die dargestellten Gebäudeabbrüche (Post- / Telekomgebäude, Anbauten ehem. Landratsamt) stellen flankierende Maßnahmen zur Aufwertung und touristischen Entwicklung des Wöhrdplatz-Areals dar.

Die Umgestaltung des südlichen und östlichen Altstadtrandes auf Grundlage eines Gesamtkonzeptes ist prägend für die zukünftige Entwicklung von Kelheim als Stadt zwischen den Flüssen und seiner hohen Bedeutung für den Tourismus.

Der westlichen Altstadtrand wird neben dem Straßenraum der Stadtknechtstraße, Alleestraße und Hienheimer Straße durch die Freibereiche des alten Kanalhafens geprägt. Diese Freiflächen im öffentlichen Raum sind wesentlich für die Qualität des angrenzenden Wohnumfeldes verantwortlich. Die Wohnumfeldverbesserung steigert die Standortqualität und regt die angrenzenden Bewohner zur Eigeninitiative an. Neugestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum gelten als "Motor" für private Sanierungsmaßnahmen. Hier ist besonders der rückwärtige Bereich der Alleestraße zu nennen, den es neu zu ordnen gilt.

Auch Randbereiche in Privatbesitz, die öffentlich genutzt werden oder starke öffentliche Wirksamkeit haben und der Neugestaltung bedürfen, werden hier an der Alleestraße, im rückwärtigen Bereich der Stadtknechtstraße und an der Straße „Am Pflegerspitz“ als private Ordnungsmaßnahmen aufgeführt. Inwieweit diese Flächen im Rahmen einer öffentlichen Ordnungsmaßnahme eingebunden werden können ist im Einzelfall zu klären. Weiter werden private Maßnahmen zur Hofgestaltung und Entkernung von Innenbereichen als Empfehlungen aufgeführt, da es sich hier ebenfalls um Privatbesitz handelt.

Zur besseren Übersichtlichkeit wird eine Auflistung nach Themenbereichen vorangestellt.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass nachfolgende Auflistung der vorgeschlagenen Ordnungsmaßnahmen noch keine zeitliche Abfolge und Prioritätenliste darstellt. Die zeitliche Konkretisierung erfolgt im Kapitel Zeitplanung und Prioritätenliste.⁹³

⁹³ Die fortlaufende Nummerierung der Maßnahmen wurde zur leichteren Darstellbarkeit im Maßnahmenplan gewählt.

Auflistung der vorgeschlagenen öffentlichen Ordnungsmaßnahmen:

Neugestaltung Straßenräume, Fußwege und Platzbereiche

1. Umgestaltung Wöhrdplatz
2. Umgestaltung Schiffsanlegestelle Donauvorland West
3. Umgestaltung Freibereich Postareal
4. Umgestaltung Donaudeich West
5. Umgestaltung Umfeld Wittelsbacher Schloß
6. Umgestaltung Schloßweg
7. Umgestaltung Donaudeich Mitte
8. Umgestaltung Donauvorland Mitte
9. Umgestaltung Donauvorland Ost
10. Erweiterung Donauvorland
11. Umgestaltung Volksfestplatz
12. Umgestaltung Ausweichstellplatz für Wohnmobile
13. Umgestaltung Straßenraum „Am Pflegerspitz“
14. Umgestaltung Donaudeich Ost
15. Umgestaltung Kellerwiese
16. Ausbau Fußweg an der Kellerwiese
17. Umgestaltung Stadtknechtstraße
18. Umgestaltung Umfeld Schleiferturm an der Stadtknechtstraße
19. Umgestaltung Stadtknechtstraße rückwärtiger Bereich
20. Ausbau Fußwege an der Alleestraße
21. Ausbau Fußweg am Kanalhafen
22. Ausbau Zufahrt zum Kanalhafen
23. Ausbau Fußweg östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals
24. Ausbau Fußweg westlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals

Neugestaltung Freiflächen inkl. Grunderwerb

25. Umgestaltung Freibereich östlich der Kellerwiese

Verlagerung der Erschließung inkl. Grunderwerb

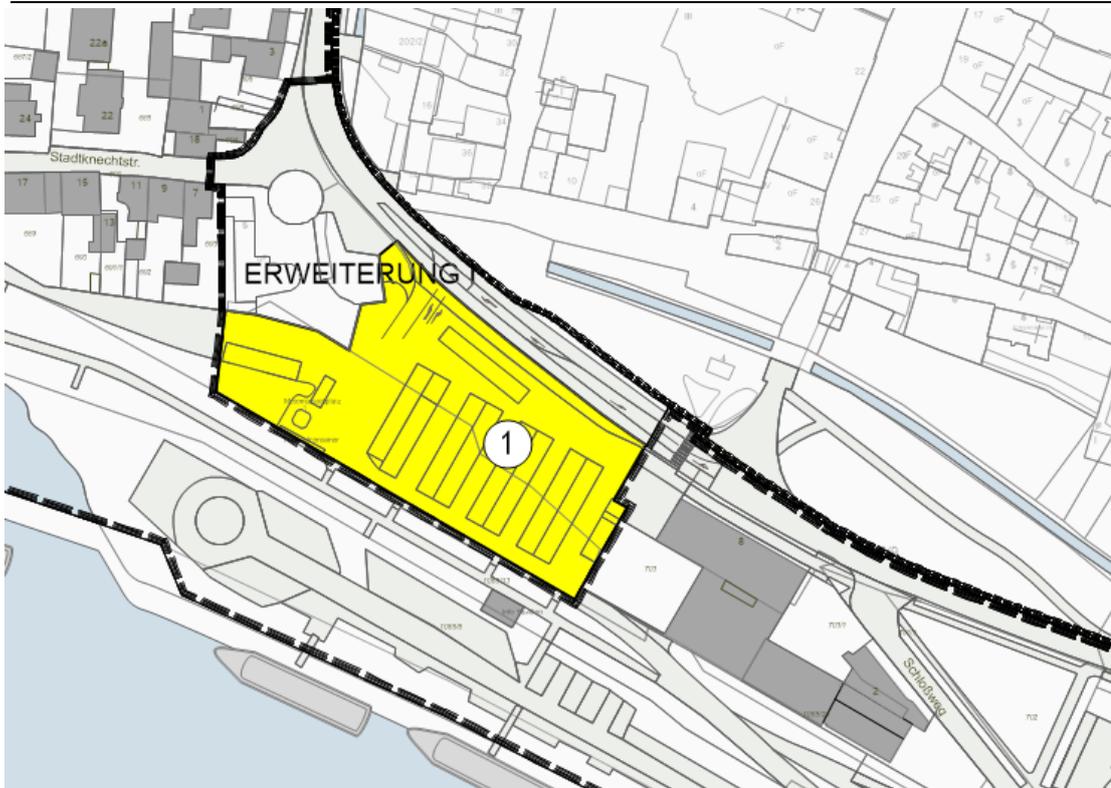
26. Verlagerung der Anbindung an die Schiffsanlegestelle
27. Verlagerung des Busbahnhofes

Gebäudeabbrüche und Betriebsauslagerungen

28. Abbruch des Post- und Telekomgebäudes
29. Teilabbruch der Gebäude des ehemaligen Landratsamtes

1. Umgestaltung Wöhrdplatz

Fläche ca. 6.050m²



Der Wöhrdplatz als zentrale Freifläche zwischen der Schiffsanlegestelle am Donauvorland und der Altstadt stellt sich als asphaltierter Parkplatz ohne eine Gliederung mit Bäumen oder Grünflächen dar. Der Platz ist unbefriedigend gestaltet und weist keine Aufenthaltsqualität auf. Er wird seiner Funktion als Übergang zwischen Altstadt und Donau nicht gerecht. Durch die verkehrliche Anbindung des Schiffsanlegers konkurrieren hier –zumindest zu Stoßzeiten– Busverkehr und Park-Suchverkehr mit den Fußgängern. Attraktive, gesicherte und barrierefreie Fußgängerbereiche bestehen nicht. Gefährdungssituationen sind nicht auszuschließen.



Durch die Verlagerung der Stellplätze bieten sich gemeinsam mit dem Abbruch der Post- und Telekomgebäude (Bahnhofstraße 8 / Schloßweg 2) und der Gestaltung des Donaudeiches in diesem Bereich vielfältige Möglichkeiten zur Entwicklung einer zentralen Fußgängerachse, die durch die Verlagerung der Kfz-Erschließung zur Schiffsanlegestelle und zu den Stellplätzen an der Donau verkehrssicher und barrierefrei ausgebaut werden kann.

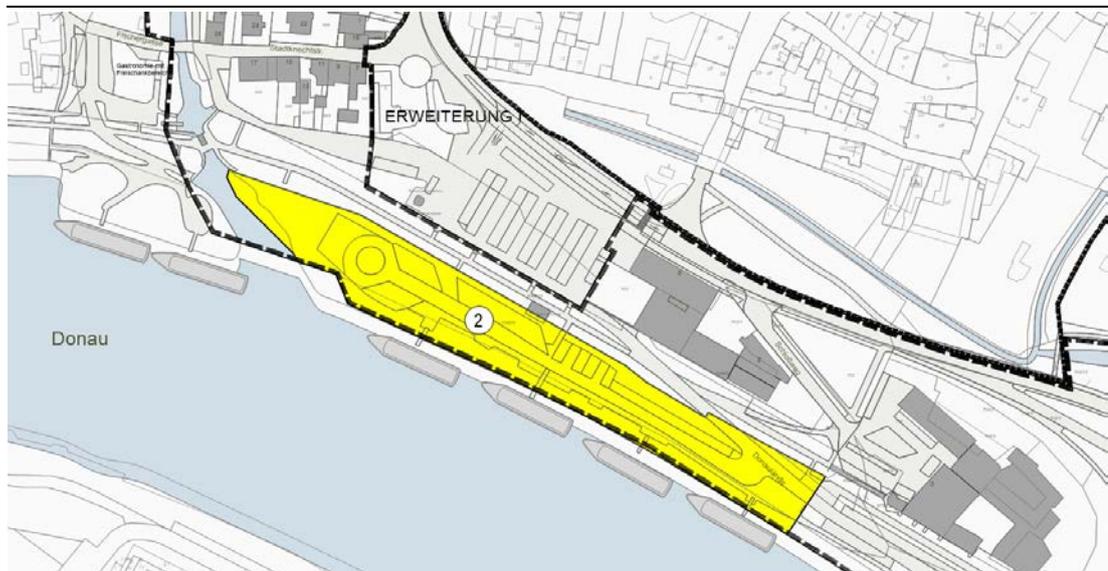
Eine klare Gliederung der Fläche in die zentrale und barrierefreie Fußgängerachse, flankiert durch attraktive Freiflächen mit Sitzmöglichkeiten, gastronomischen Einrichtungen (mit Freischankflächen), Sanitäreinrichtungen, überdachten Fahrradabstellplätzen mit Ladestationen etc. wird ein attraktives Umfeld für die Bewohner und Touristen Kelheims geschaffen, das der Bedeutung Kelheims als „Stadt am Fluss“ gerecht wird.

Denkbar wäre eine Gestaltung der versiegelten Flächen (Fußwegeachse, Wege, Sitzbereiche mit Bänken), hochwertig in Betonstein ausgeführt und mit Baumpflanzungen und Grünflächen gegliedert, die zum Aufenthalt und zur Kommunikation einladen.

Inwieweit Gebäude oder Freiflächen in diesen Bereich einwirken ist noch zu klären.

Durch die Erarbeitung eines ganzheitlichen Konzeptes, das das Donauvorland, den Wöhrdplatz, die Schiffsanleger, den Bereich der Post- und Telekomgebäude und den Bereich des Busbahnhofes einschließt und die Bereitstellung der notwendigen Stellplatzkapazitäten für den Geschäftsverkehr der Altstadt und des Tourismusbetriebes berücksichtigt, können Funktionszusammenhänge neu geordnet und gestaltet, sowie die nachfolgenden Maßnahmen gegliedert, konkretisiert und zeitlich aufeinander abgestimmt werden.

2. Umgestaltung Schiffsanlegestelle Donauvorland West Fläche ca. 10.450m²



Die Schiffsanlegestelle mit seinen Parkflächen für Busse und Kfz ist weitgehend asphaltiert und dient ausschließlich der verkehrlichen Anbindung. Ungenügende Gliederung, fehlende Bäume, unzureichend gestaltete Grün- und Freiflächen und fehlende Sitzbereiche kennzeichnen den Bereich. Fehlende Attraktivität und mangelnde Aufenthaltsqualität sind die Folge. Auch besteht auf Grund Abgrenzung der Zugangsbereiche zu den Bootsanlegern durch ein Hochbord keine Barrierefreiheit in diesem Bereich. Gesicherte Aufstell- und Wartebereiche für die Passagiere der Donauschifffahrt finden sich nicht. Gefährdungssituationen sind nicht auszuschließen.



Die aus Gründen des Hochwasserschutzes notwendigerweise mobilen Imbiss- und Verkaufsstände weisen wie das weitere Mobiliar (Fahrradständer, Bänke, Papierkörbe, Müllcontainer etc.) funktionale und gestalterische Defizite auf. Insgesamt ist die Anlegestelle als Visitenkarte Kelheims nicht geeignet.



Durch die Verlagerung des Parkens, einer klaren Gliederung der Flächen in Anfahrtsbereiche, dem Zugang zur Altstadt, Flächen zum Verweilen, Wartebereiche für Passagiere etc. in Verbindung mit einer hochwertigen Begrünung und der Verwendung von hochwertigem und zeitgemäßen Mobiliar kann die Funktionszuweisung verbessert sowie die Aufenthaltsqualität gesteigert werden und dieser Bereich seiner Bedeutung als das von der Donau ausgehende Eingangstor Kelheims gerecht werden. In diesem Rahmen ist eine barrierefreie und eindeutige Besucherlenkung über die zentrale Fußgängerachse in die Altstadt zu gewährleisten.

Denkbar wäre eine Gestaltung der versiegelten Flächen (Fußwegeachse, Wege, Sitzbereiche mit Bänken) analog der Gestaltungsgrundsätze am Wöhrdplatz (Maßnahme 1) in einem hochwertigen Betonstein.

3. Umgestaltung Freibereich „Postareal“

Fläche ca. 4.480m²



Die Gebäude der Anwesen Bahnhofstraße 8 und Schloßweg 2 (Post und Telekom) sind in Gestalt und Funktion an diesem Standort kritisch zu betrachten und sollten abgebrochen werden. Der dann entstehende Freibereich wird in das Gestaltungs- und Nutzungskonzept zur Schaffung einer attraktiven Verbindung zwischen Altstadt und Bootsanlegestelle an der Donau integriert.

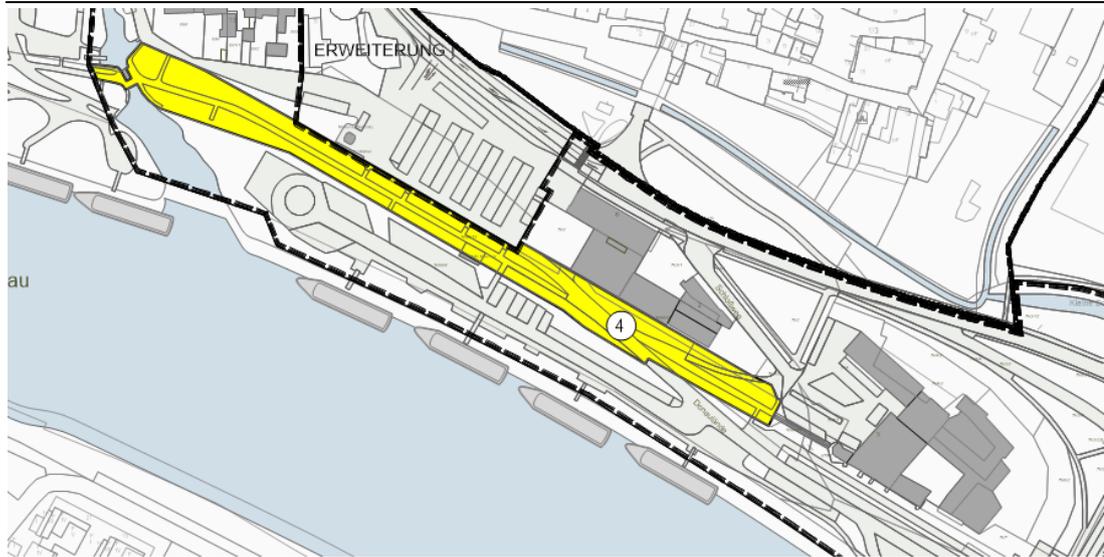


Neben der Nutzung als Fußgängerachse für Touristen und Bewohner, hochwertig gestaltet und beleuchtet, wäre nach Osten auch eine parkähnliche Gestaltung der Fläche mit Aufenthalts- und Spielbereichen vorstellbar. Auch die teilweise Begrenzung der Fläche durch einen Baukörper (Neubau/ möglicherweise mit Gastronomie oder/und touristisch-kultureller Infrastruktur) wäre denkbar.

Die Einbeziehung dieses Bereiches in das Gesamtkonzept für das Donauvorland, den Wöhrdplatz, die Schiffsanleger und den Bereich des Busbahnhofes konkretisiert die Maßnahme.

4. Umgestaltung Donaudeich West

Fläche ca. 6.330m²



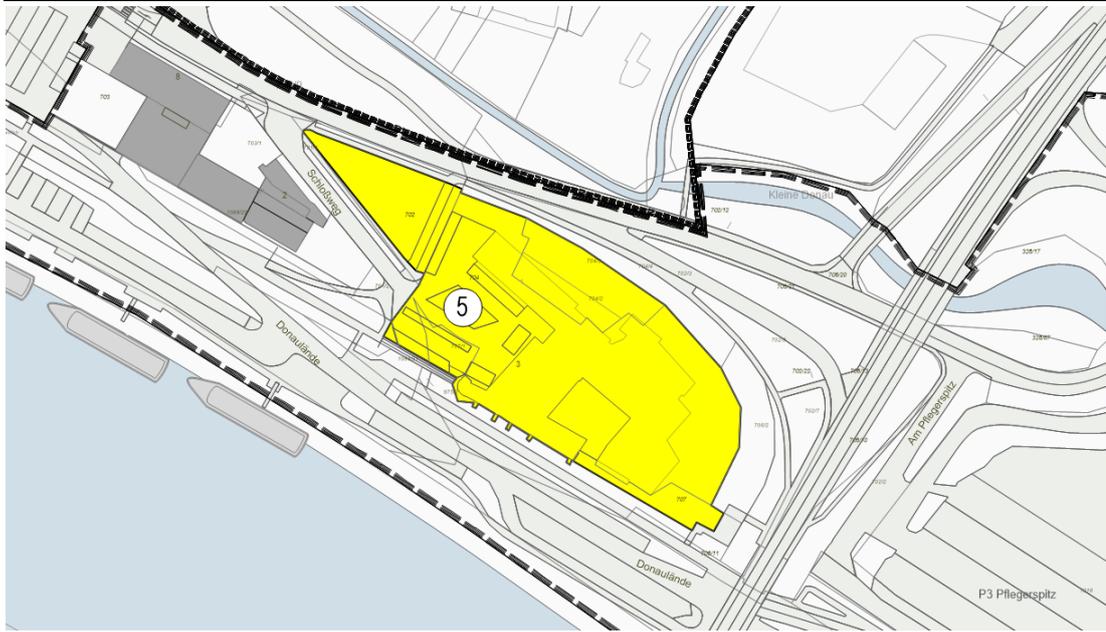
Der westliche Donaudeich befindet sich als Bauwerk für den Hochwasserschutz in der Fußgängerachse zwischen Wöhrdplatz und Schiffsanlegestelle. Insgesamt weist der bestehende Damm Defizite in seiner Gestaltung auf. Auch sind Mobiliar und der Zustand der Wege- und Treppenanlagen kritisch zu beurteilen.



Neben der Schließung des Damms im Bereich der Donaulände – die Erschließung des Schiffsanlegers soll zukünftig von Osten erfolgen - soll für die Fußgänger eine barrierefreie Verbindung zur Altstadt geschaffen werden. Inwieweit hier über ein Fluttor mit ebenerdigen Durchgang oder eine ausgebauten Treppenanlage mit Lift die Barrierefreiheit gesichert wird ist bei der Erarbeitung einer Gesamtkonzeption zu entwickeln. In diesem Szenario gilt es dann auch zu klären, ob möglicherweise auch ein Gebäude in den Damm integriert werden soll.

Durch Bepflanzungsmaßnahmen (Baumpflanzungen) in Abstimmung mit dem Hochwasserschutz und Verbesserung des Mobiliars in Teilbereichen (Bänke, Beleuchtung etc.) kann in Verbindung mit einer Sanierung des Weges auf der Dammkrone und der Treppenanlagen eine Aufwertung des gesamten Umfeldes erzielt werden.

5. Umgestaltung Umfeld Wittelsbacher Schloß

Fläche ca. 9.550m²

Das Wittelsbacher Schloß ist durch die ehemalige Nutzung als Landratsamt geprägt. Als Erweiterungsbauten des Landratsamtes wurden in den 1960er-70er Jahren neben dem Büro/ Verwaltungsgebäude im Süden und dem Sitzungssaalkomplex östlich des Schlosses auch die Reste des Bergfrieds in einen Verbindungsbau zwischen dem historischen Baubestand und dem Verwaltungsgebäude integriert. Auch der Vorbereich des Schlosses ist als asphaltierter Parkplatz – größtenteils ohne eine Gliederung mit Grün- durch diese Nutzung geprägt.

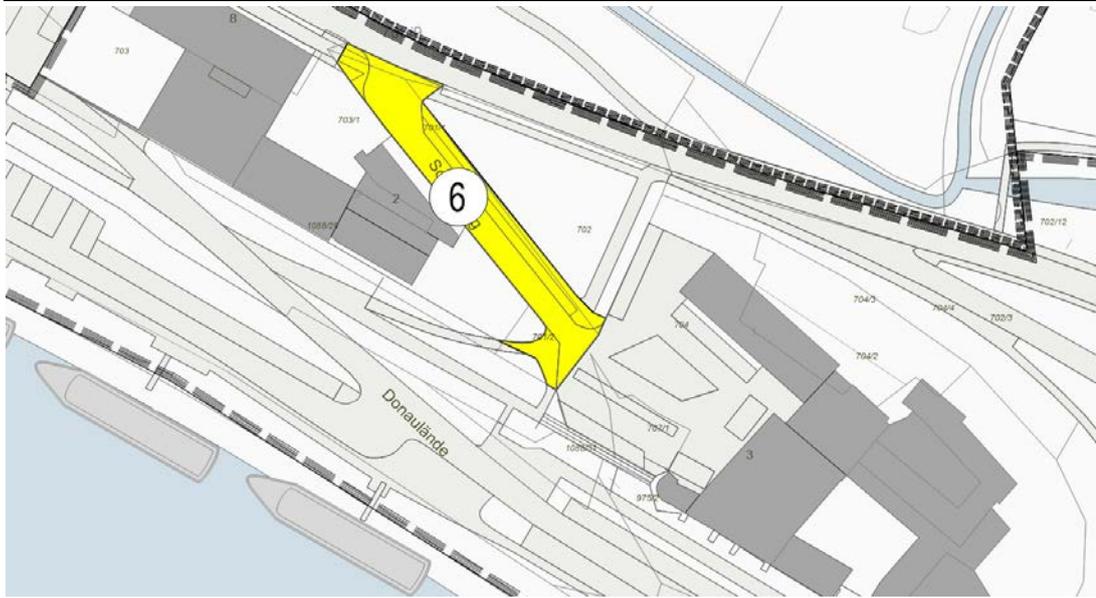


Durch die Freistellung der westlichen Vorfläche der historischen Schlossanlage und durch Abriss des Verwaltungsbau in diesem Bereich soll eine Freifläche geschaffen werden, die einer beabsichtigten Nutzung der Schlossanlage für die Bereiche Bildung und Kultur (Volkshochschule, Musikschule, Jugend-Blasorchester, Räume für Weiter-/ Bildungszwecke, Veranstaltungssaal) sowie für Gastronomie (z.B. Schloss- Cafe) und Tourismus ein angemessenes Vorfeld schafft.

Neben einer parkähnlichen - dem historischen Ambiente untergeordneten - Grüngestaltung wären hier neben einem gestalteten Zufahrtsbereich auch Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten wünschenswert. Hier sollten weitestgehend der historischen Bedeutung gemäß Natursteinmaterialien verwendet werden.

6. Umgestaltung Schloßweg

Fläche ca. 1.100m²



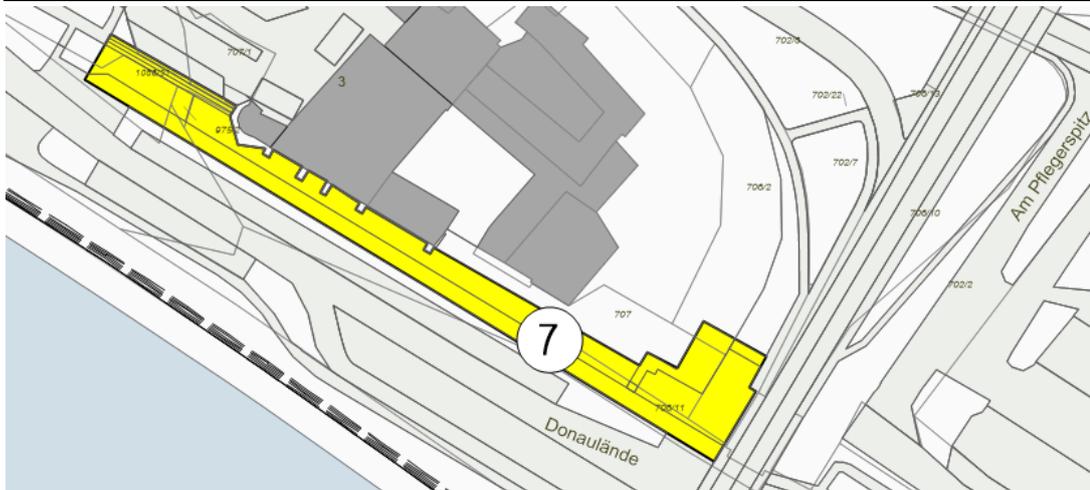
Der Schloßweg als Zufahrtsbereich zum Wittelsbacher Schloß ist in Asphalt ausgeführt. Parallel findet sich nördlich der Fahrspur durch einen Grünstreifen abgesetzt, ein asphaltierter Fußweg.



Nach Abriss des Telekom- Gebäudes und des Verwaltungsgebäudes des ehemaligen Landratsamtes sollte die Fahrspur und der Gehweg - gemäß des historischen Ambientes als Vorbereich des Wittelsbacher Schlosses, im Nahbereich des Denkmals für König Max II bzw. der Reste der Schlosskapelle - in Naturstein mit hochwertigen Sitzmöglichkeiten, Infotafeln und entsprechender Beleuchtung ausgeführt werden. Hierdurch wird das Alleinstellungsmerkmal dieses historischen Bereichs gestärkt und die Aufenthaltsqualität verbessert.

7. Umgestaltung Donaudeich Mitte

Fläche ca. 1.685m²



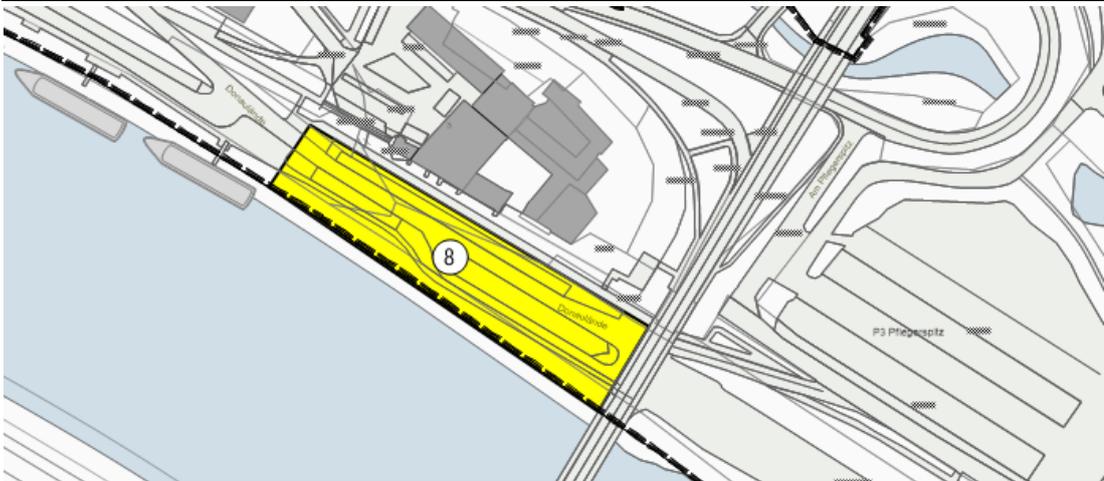
Der mittlere Bereich des Donaudeiches befindet sich als Bauwerk für den Hochwasserschutz zwischen der Donaubrücke im Osten und dem Schloßweg im Westen. Der Deich wird im Norden durch die Mauern des Wittelsbacher Schlosses begrenzt. Hier bestehen Ruhebänke und Pflanzungen. In den Deich integriert findet sich im Osten der Treppenaufgang zur Donaubrücke. Dieser ist baulich und gestalterisch mangelhaft. Insgesamt weist der bestehende Damm Defizite in seiner Gestaltung auf. Auch sind Mobiliar und der Zustand der Wege- und Treppenanlagen kritisch zu beurteilen



Neben der geplanten Schließung des Damms für den motorisierten Verkehr im Bereich der Donaulände – die Erschließung des Schiffsanlegers soll zukünftig von Osten erfolgen – ist für die Fußgänger eine barrierefreie Verbindung zur Altstadt geplant. In diesem Zusammenhang soll die Fußwegeverbindung über die Deichkrone und hinunter zu der Schiffsanlegestelle aufgewertet werden. In diesem Rahmen ist die Treppenanlage zur Donaubrücke einzubeziehen. Durch Bepflanzungsmaßnahmen (Baumpflanzungen) in Abstimmung mit dem Hochwasserschutz und Verbesserung des Mobiliars (Bänke, Beleuchtung etc.) kann in Verbindung mit einer Sanierung des Weges auf der Dammkrone und der Treppenanlagen eine Aufwertung des gesamten Umfeldes erzielt werden. Inwieweit eine direkte Anbindung vom Deich zum Wittelsbacher Schloß ermöglicht werden kann ist in der Detailplanung zu prüfen.

8. Umgestaltung Donauvorland Mitte

Fläche ca. 5.550m²



Das mittlere Donauvorland mit seinen Parkflächen für Pkws ist asphaltiert, teilweise sind die Stellplätze in Rassengitterstein ausgeführt. Insgesamt dient die Fläche der verkehrlichen Anbindung und dem ruhenden Verkehr. Trotz einiger gliedernder Bäume und einer begrünter Uferzone fehlt diesem Bereich Attraktivität und Aufenthaltsqualität für die Besucher Kelheims. Das Mobiliar (Blumenkästen, Bänke, Beleuchtung etc.) weist funktionale und gestalterische Defizite auf. Insgesamt ist die Vorfläche der Anlegestelle als Visitenkarte Kelheims wenig geeignet.

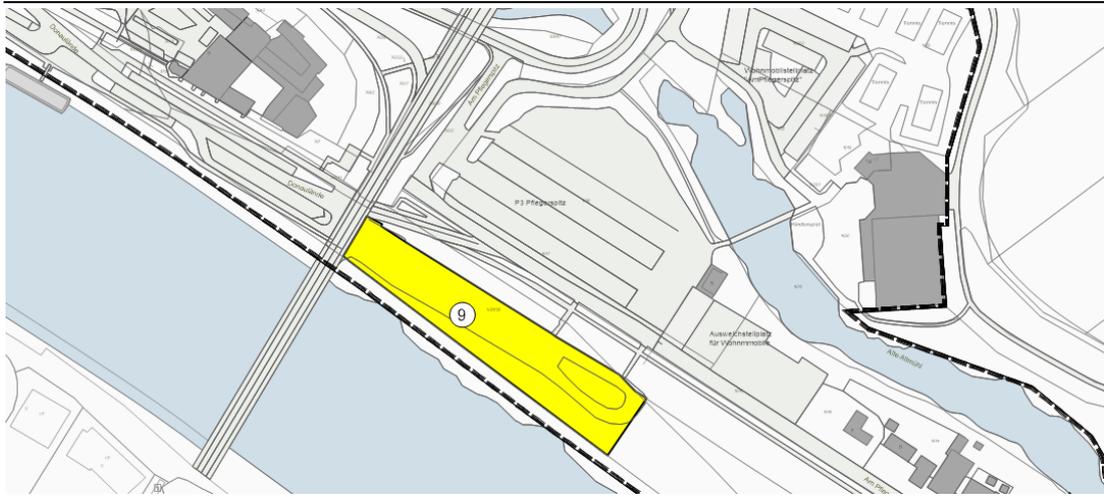


Durch die Verlagerung des Parkens und eine klaren Gliederung der Fläche in Anfahrtsbereiche und Flächen zum Verweilen, durch Begrünungs- und Entsigelungsmaßnahmen sowie durch Verwendung von hochwertigem und zeitgemäßem Mobiliar kann die Aufenthaltsqualität gesteigert werden und dieser Bereich seiner Bedeutung gemäß, als Teil des Donauufers im Vorbereich der Altstadt gerecht werden. In diesem Rahmen ist eine barrierefreie und eindeutige Besucherlenkung zum Schiffsanleger, zur Altstadt und zu den Parkplatzflächen zu gewährleisten.

Denkbar wäre neben einer naturnahen und parkähnlichen Gestaltung der unversiegelten Bereiche eine Gestaltung der versiegelten Flächen (Wege, Sitzbereiche mit Bänken) analog der Gestaltungsgrundsätze am Wöhrdplatz (Maßnahme 1) in einem hochwertigen Betonstein.

9. Umgestaltung Donauvorland Ost

Fläche ca. 6.125m²



Der weitgehend geschotterte Bereich wird derzeit als Bedarfsparkplatz genutzt. Ungegliedertes Parken auf den Grünflächen belastet den Gehölz- und Ufersaum.

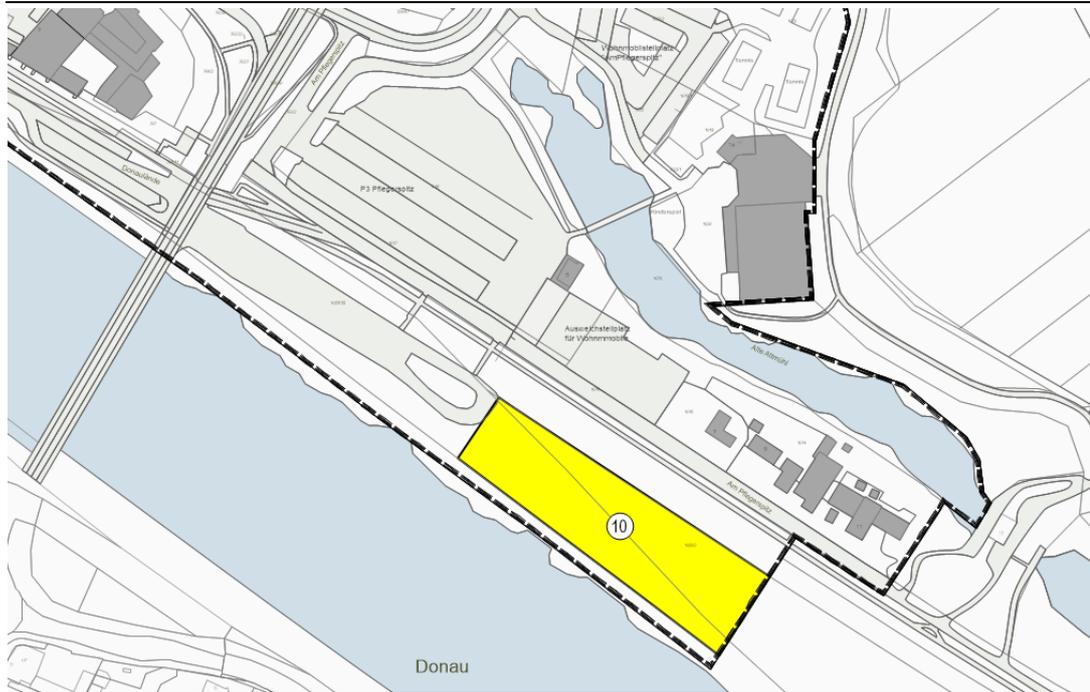


Durch die Verlagerung der Zufahrt zur Schiffsanlegestelle an der Donau und die Aufwertung des Donauvorlandes, soll dieser Bereich als Stellplatzfläche für Busse intensiver genutzt werden. Durch die Gliederung der Fläche in einen Zufahrtsbereich zum Anleger bzw. einer Wendeschleife zum problemlosen Ein – und Ausfahren, mit Bäumen gestalteten Busstellplätzen und begrünten Wartebereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, wird im Nahbereich zum Donuanleger und zur Altstadt eine attraktive und barrierefreie Parkplatzfläche geschaffen, die als Anlaufstelle vieler Besucher für den ersten Eindruck Kelheims steht.

Die Uferbegrünung an der Donau wird erhalten bzw. soll durch weitere Pflanzungen in Absprache mit dem Hochwasserschutz ergänzt und geschützt werden.

Auch hier sollte zumindest in den Aufenthaltsbereichen und auf den Wegen die Materialwahl und Gestaltqualität der angrenzenden Schiffsanlegestelle und des Wöhrdplatzes berücksichtigt werden.

10. Erweiterung Donauvorland

Fläche ca. 7.525m²

Der östliche Bereich des Donauvorlandes stellt derzeit eine Grünfläche (Wiese) ohne eine intensive touristisch-verkehrliche Nutzung dar. Der Uferbereich ist weitgehend naturnah gestaltet.

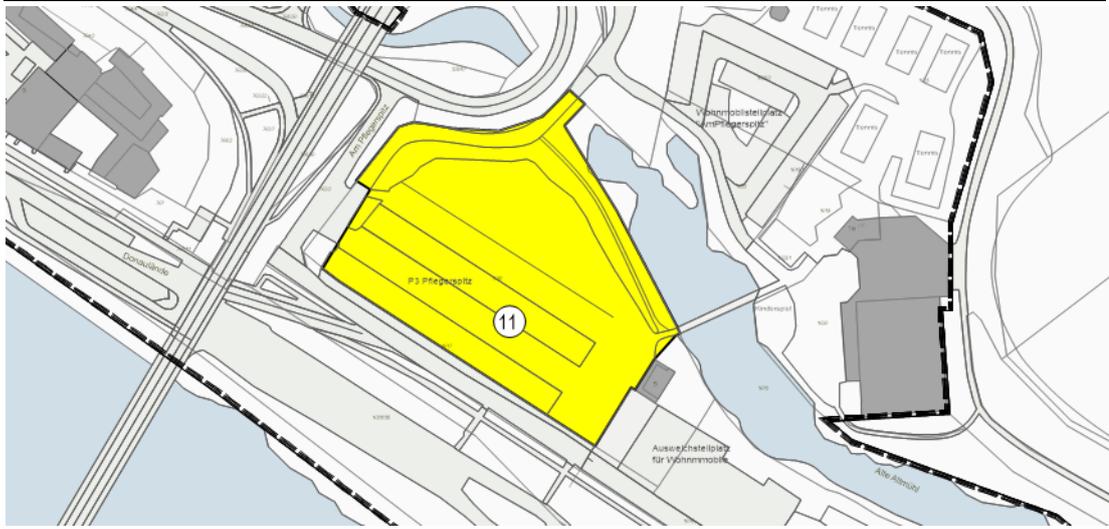


Durch die Verlagerung des Parkens nach Osten soll diese Fläche als Bedarfsparkplatz in der Gesamtheit naturnah gestaltet werden. Ob dieser Fläche ausschließlich für Pkws bzw. auch für Campingbusse genutzt werden soll, ist in Rahmen des Gesamtkonzeptes zur Entwicklung des Parkens zu klären. Ein gut ausgebauter Zugang über den Donaudeich zu den Toilettenanlagen am Volksfestplatz sollte in jedem Fall eine problemlose Anbindung an die Besucherinfrastruktur gewährleisten.

Die Gliederung der Fläche in Anfahrtsbereiche und Flächen zum Parken unter Sicherung des Ufersaums sollte „wildes Parken“ verhindern. Insgesamt sind die Flächen - soweit möglich - unversiegelt zu gestalten. Eine Gliederung mit Gehölzen ist mit dem Hochwasserschutz abzustimmen.

11. Umgestaltung Volksfestplatz

Fläche ca. 13.480m²



Der fast vollständig versiegelte Volksfestplatz stellt eine ungegliederte Parkplatzfläche (P3 Pflegerspitz) dar. Eine klare Lenkung des Verkehrs bzw. die Unterteilung in Zufahrtsbereiche und Stellplätze fehlt. Das Parken läuft ungeordnet ab. Die gesamte Fläche ist ausgeräumt, eine Gliederung durch Bäume und eine Randeingrünung fehlen weitestgehend.



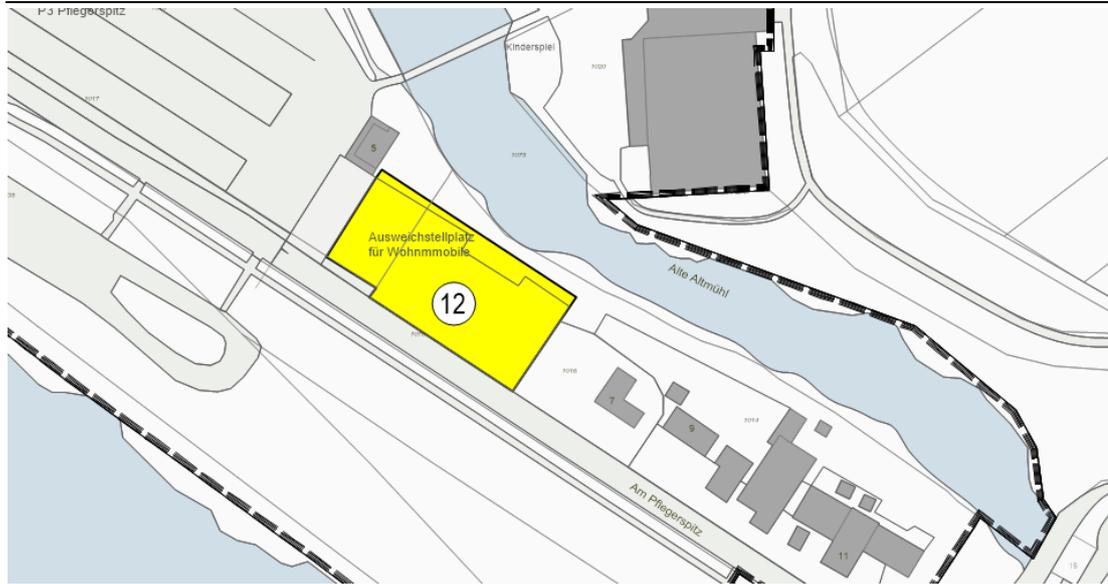
Durch eine Neugestaltung und Neuordnung der Fläche, ausgehend vom Zufahrtsbereich zum Donauufer, soll dieser Platzraum neu geordnet werden. Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen sollen einer übermäßigen Aufheizung im Sommer entgegenwirken, Versickerung von Regenwasser ermöglichen und das Kleinklima verbessern.

Durch eine klare Funktionszuweisung sollen die Stellplatzkapazitäten weiterhin gewährleistet bleiben und trotz Baumpflanzungen, Beleuchtung der Fläche und einer angemessenen Randeingrünung die Anforderungen an den Volksfestbetrieb gesichert werden.

In diesem Rahmen ist eine barrierefreie und eindeutige Besucherlenkung zum Schiffsanleger, zur Altstadt und zu den weiteren Parkplatzflächen zu gewährleisten.

12. Umgestaltung Ausweichstellplatz für Wohnmobile

Fläche ca. 2.740m²



Der Ausweichstellplatz für Wohnmobile ist vollständig geschottert und stellt eine ungliederte Parkplatzfläche ohne Aufenthaltsqualität dar. Die gesamte Fläche ist ausgeräumt, eine Gliederung durch Bäume und eine Randeingrünung fehlen weitestgehend.



Durch eine klare Funktionsteilung in Zufahrtsbereiche, Stellplatzzonen, Ver- und Entsorgungsflächen, sowie die Gliederung durch Baum- und Strauchpflanzungen kann dieser Platz wesentlich aufgewertet werden. Auch sollte eine Abgrenzung zur Straße „Am Pflegerspitz“ und zum Außenraum durch Bäume und Sträucher erfolgen. Auch hier sollen Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen einer übermäßigen Aufheizung im Sommer entgegenwirken und die Versickerung von Regenwasser ermöglichen.

Ob dieser Fläche auch weiterhin ausschließlich für Campingbusse genutzt werden soll, ist in Rahmen eines Gesamtkonzeptes zum Parken im Umfeld der Altstadt zu klären. Ein gut ausgebauter Zugang über den Donaudeich zur Donau bzw. eine barrierefreie Verbindung zum Donauvorland und zur Altstadt sind zu gewährleisten.

13. Umgestaltung Straßenraum „Am Pflegerspitz“

Fläche ca. 4.035m²

Die Straße „Am Pflegerspitz“ dient zur Erschließung des Volksfestplatzes und des Bedarfstellplatzes für Wohnmobile sowie zur Anbindung der Vereinsheime (Geflügelzüchter, Motorradclub, Kaninchenzüchter, Gartenbau) und weiterer Versorgungs- bzw. kommunaler Einrichtungen (Wasserwacht, Wasserversorgung) am östlichen Rand der Altstadt. Die Gestaltung des Straßenraumes als vollständig asphaltierte Mischverkehrsfläche zeigt sich zusammen mit den Seitenbereichen und Gebäudevorflächen als ungegliedert, übermäßig versiegelt und weist keine Aufenthaltsqualität auf.

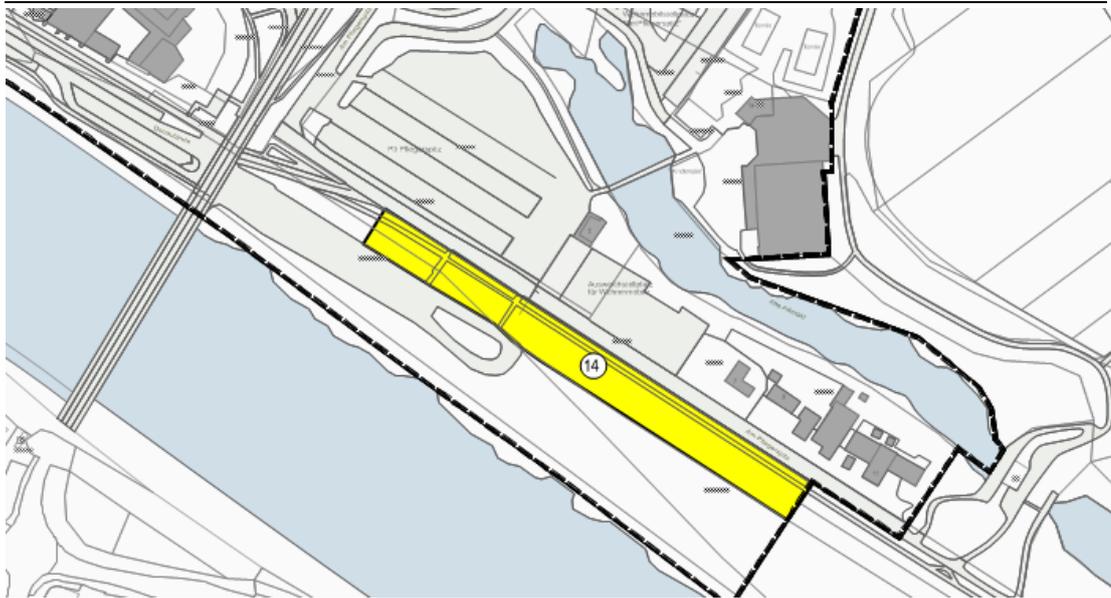


Durch die Ausbildung einer Randeinfassung zur Abgrenzung des Straßenraumes durch Baum- und Strauchpflanzungen – besonders zum Volksfestplatz hin – und Integration der Vorflächen der kommunale Einrichtungen und Vereinsheime (Pflasterung und Baumpflanzungen) in die Straßenraumgestaltung sollen die gestalterischen Defizite minimiert werden.

Inwieweit die Anlage von Längsstellplätzen am nördlichen Rand des Straßenraumes (z.B. durch eine niveaugleiche Pflasterung oder eine leichte Aufkantung zur Gliederung durch ein Niederbord mit 3-4 cm Absatz (Homburger Kante) notwendig bzw. sinnvoll ist, wird im Rahmen der konkreten Ausführung zu klären sein. Hier wäre auch der Anschluss des Bus- und Pkw-verkehrs an die Schiffsanlegestelle zu berücksichtigen. In jedem Fall sollte eine gesicherte Fußgängersituation beibehalten und eine höhere Aufenthaltsqualität am östlichen Donaurand erzielt werden.

14. Umgestaltung Donaudeich Ost

Fläche ca. 6.370m²



Auch dieser Abschnitt des Donaudeiches weist Defizite in seiner Gestaltung auf. Hier sind Mobiliar und der Zustand der Wege und Treppenanlagen kritisch zu beurteilen.

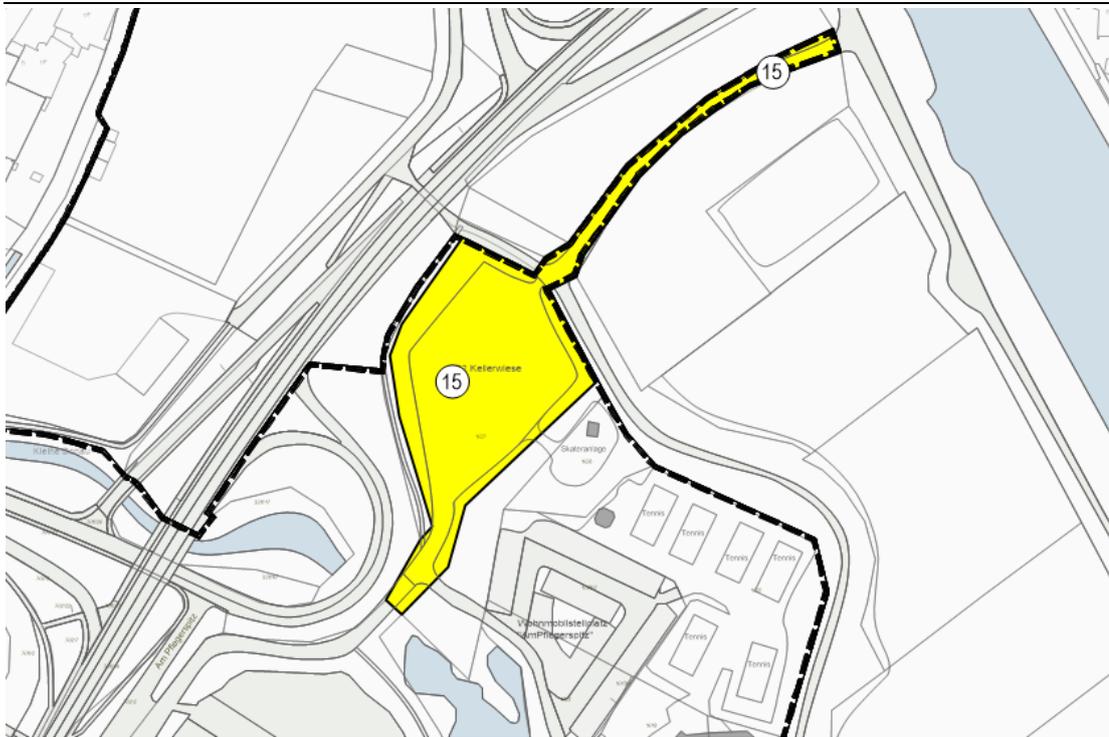


Neben der Sanierung und Aufwertung der Fußwegeverbindung auf der Deichkrone durch die Verbesserung der Begehbarkeit und die Verwendung von angemessenem Mobiliar, sind die Treppenanlagen zum Donauvorland einzubeziehen und zu sanieren.

Durch Bepflanzungsmaßnahmen (Baumpflanzungen) in Abstimmung mit dem Hochwasserschutz (besonders an der südlichen Deichkante) kann in Verbindung mit einer Sanierung des Weges auf der Dammkrone und der Treppenanlagen eine Aufwertung des gesamten Umfeldes erzielt werden.

15. Umgestaltung Kellerwiese

Fläche ca. 8.137m²



Der Parkplatz Kellerwiese stellt sich als geschotterte und asphaltierte, insgesamt wenig gegliederte Parkplatzfläche dar. Die Fläche ist teilweise ausgeräumt, eine interne Gliederung durch Bäume fehlt in Teilbereichen. Die hier zu findenden Müllcontainer sind ungeordnet und gestalterisch unpassend. Die vorhandenen Abfallbehälter entsprechen nicht dem heutigen Standard.



Durch eine klare Funktionsteilung in Zufahrtsbereiche, Stellplatzzonen und Müllcontainerstandorte, sowie eine interne Gliederung bzw. Abgrenzung der jeweiligen Bereiche durch Baum- und Strauchpflanzungen kann der Parkplatz in seiner Funktion aufgewertet werden.

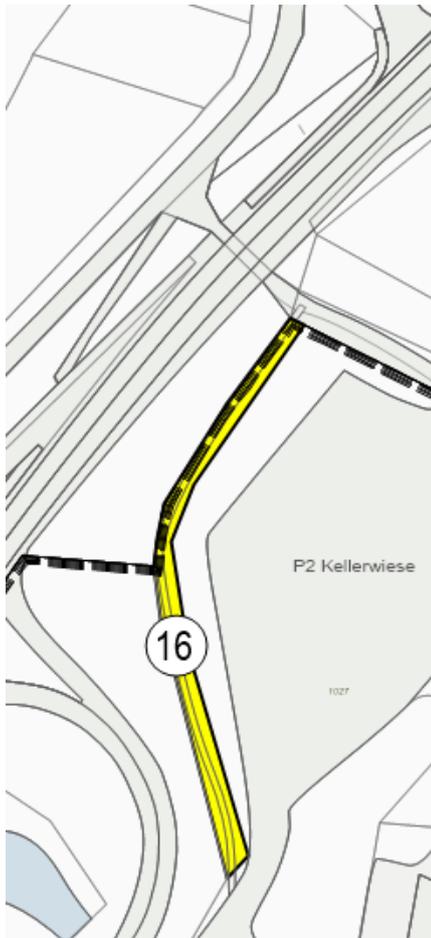
Auch sollte ein barrierefreier Zugang zur Altstadt bzw. zum Donauvorland gewährleistet werden. Die entsprechende Belagswahl ist in der konkreten Abstimmung zu klären.

Alternativ wäre der Bau einer Parkpalette an diesem Standort denkbar.

Bei einer Nutzungsintensivierung des Parkplatzareals sind Maßnahmen im Bereich der nördlichen Zufahrt zur Abwicklung eines erhöhten Verkehrsaufkommens als Teil der Maßnahme mit einzuplanen.

16. Ausbau Fußweg an der Kellerwiese

Fläche ca. 620m²



Der Fußweg westlich der Kellerwiese als Teil der Wegeverbindung am östlichen Altstadtrand ist geschottert und wird seiner Funktion nicht gerecht.

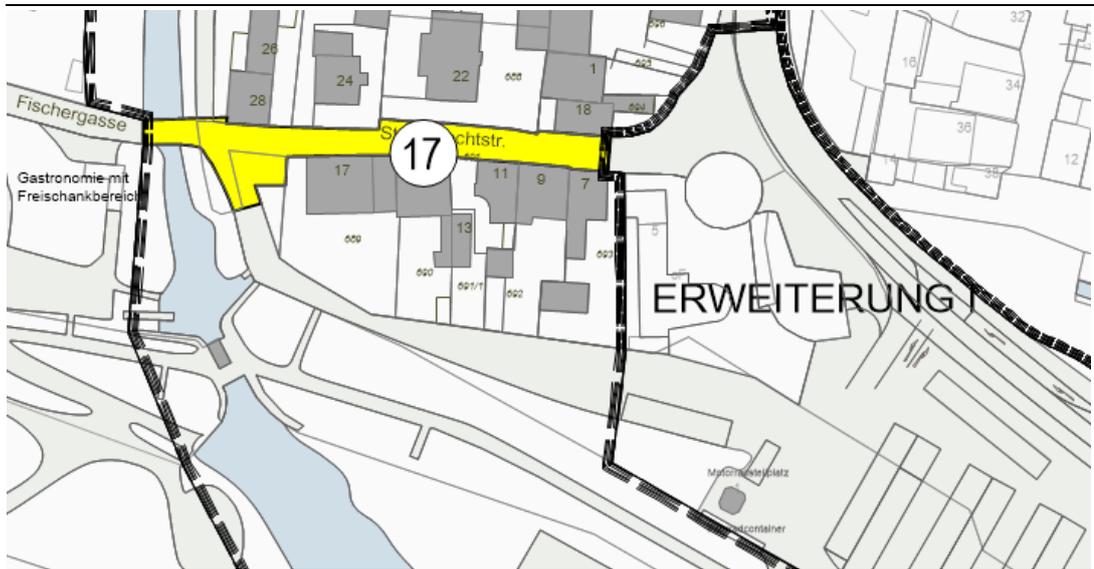


Analog der Wegeführung an der Brauerei sollte auch dieser Weg barrierefrei ausgebaut, gut beleuchtet und beschildert werden.

Für eine höhere Akzeptanz als Dauerstellplatz für in der Altstadt arbeitende Personen sowie Altstadtbesucher sollte der Ausbau auch bei schlechtem Wetter eine gute Begehbarkeit – durch einen Ausbau in Asphalt oder Pflasterbelag – gewährleisten.

17 Umgestaltung Stadtknechtstraße

Fläche ca. 760m²



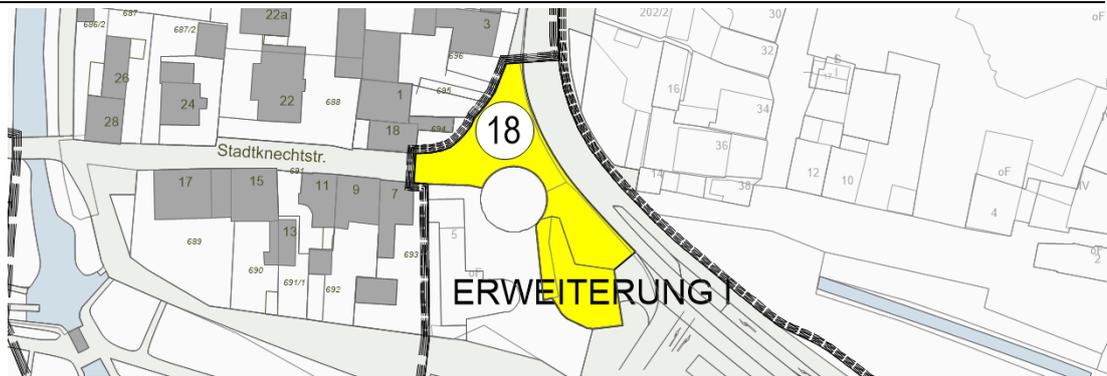
Die Stadtknechtstraße stellt neben der Anbindungsfunktion an die Bauflächen im Westen der Kernstadt hier den Eingangsbereich in die erweiterte Altstadt dar. Die Gestaltung des engen Straßenraumes wird zusammen mit den Vorflächen der nördlich angrenzenden Gebäude der Funktion dieses Straßenraumes nicht gerecht. Parksuchverkehr über den nördlichen Abschnitt Stadtknechtstraße und den südlichen Bereich weiter Richtung Wöhrdplatz belastet den Straßenabschnitt unangemessen.

Durch vollflächige Gestaltung des Straßenraumes als Mischverkehrsfläche z.B. in einem hochwertigen Betonpflaster (oder Asphalt), gegliedert durch eine Mittelrinne und Traufbereiche in Naturstein, werden hier die gestalterischen Prinzipien zur Verbesserung des Ortsbildes berücksichtigt.



Inwieweit eine leichte Aufkantung mit 3-4 cm Absatz (Homburger Kante) im Bereich der Gebäude zur Gliederung sinnvoll ist, wird im Rahmen der konkreten Ausführung zu klären sein. In jedem Fall sollte bei der Neugestaltung besonderes Augenmerk auf die Verbesserung der Fußgängersituation gelegt werden.

18. Umgestaltung Umfeld Schleiferturm an der Stadtknechtstr. Fläche ca. 1.060m²



Das Umfeld des Schleiferturms ist fast vollständig asphaltiert und durch ein Hochbord vom Einmündungsbereich Alleestraße abgetrennt. Alle Flächen sind gestalterisch mangelhaft und dem historischen Ambiente nicht angemessen. Der Einmündungsbereich in die Stadtknechtstraße ist überdimensioniert und lässt so eine übermäßige Geschwindigkeit zu. Ein Queren in diesem Bereich weist für Fußgänger ein erhöhtes Gefahrenpotential auf und wird durch eine Sperre durch Ketten in Verbindung mit Pollern verhindert.

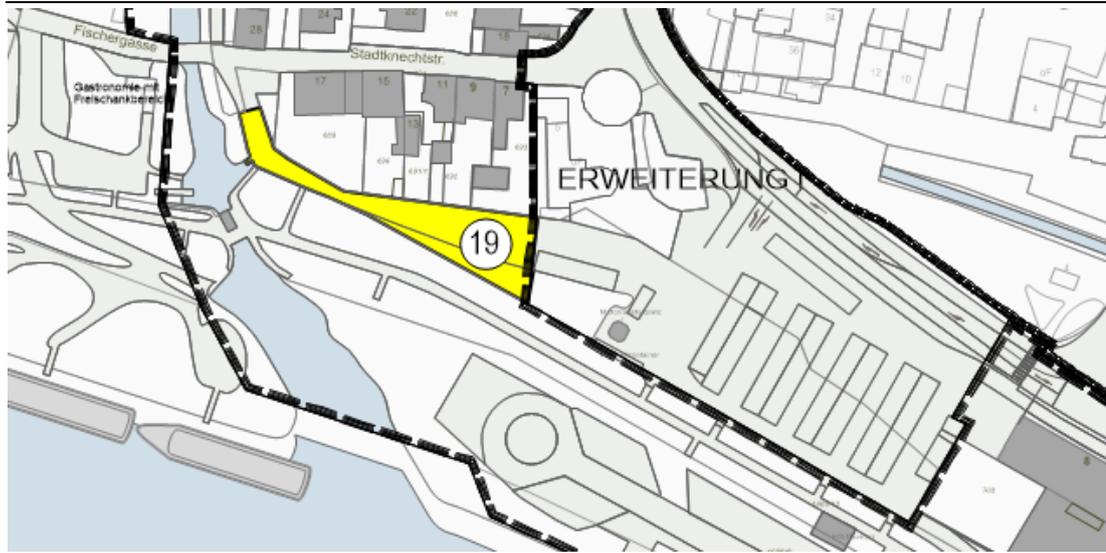


Durch die Reduzierung der Einmündung in die Stadtknechtstraße und die Gestaltung des Vorbereiches des Schleiferturmes wird einerseits die Verkehrssituation durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen minimiert, andererseits ein Umfeld geschaffen, das den historischen Schleiferturm seiner Bedeutung gemäß darstellt. Eine vollflächige Gestaltung des Einmündungsbereiches z.B. in einem hochwertigen Betonpflaster (oder Asphalt) gegliedert durch Natursteinbänderungen und evtl. einer kleinen Grünfläche im Vorbereich des Turmes würde hier die gestalterischen Prinzipien zur Verbesserung des Ortsbildes berücksichtigen.

Inwieweit eine leichte Aufkantung mit 3-4 cm Absatz (Homburger Kante) im Umfeld des Schleiferturmes das Hochbord ersetzen kann wird im Rahmen der konkreten Ausführung zu klären sein. In jedem Fall sollte eine gesicherte Fußgängersituation erzielt werden.

19. Umgestaltung Stadtknechtstraße rückwärtiger Bereich

Fläche ca. 930m²



Der rückwärtige Bereich der Stadtknechtstraße dient weitestgehend der Erschließung der angrenzenden Wohngebäude. Untergeordnet findet Parken statt. Der asphaltierte Straßenraum weist bauliche und gestalterische Defizite auf. Parksuchverkehr über den nördlichen Abschnitt Stadtknechtstraße und den südlichen Bereich weiter Richtung Wöhrdplatz belastet den Straßenabschnitt unangemessen.



Die Gestaltung als Mischverkehrsfläche und die Abgrenzung des Straßenraums durch Natursteinbänderungen könnte diese rückwärtige Lage aufwerten und die Wohn- und Aufenthaltsqualität steigern. Durch die Unterbrechung der Durchfahrt für Kfz und die Bereitstellung von Anwohnerstellplätze wird dieser Raum eindeutig der Wohnnutzung zugeordnet und ein Parksuchverkehr verhindert.

20. Ausbau der Fußwege an der Alleestraße

Seitenbereich Nord ca. 655m² / Seitenbereich Süd ca. 380m² / Gesamt ca. 1.035m²

Teil Nord
Ortseingang bis Hienheimer Str.

Teil Süd
Hienheimer Str. bis Schleiferturm



Die Alleestraße ist mit Fahrbahnquerschnitt und dem einseitigen Gehweg klar nach den Verkehrsarten – im Trennprinzip – gegliedert und auf die Bedürfnisse einer städtischen Hauptachse abgestimmt. Der Seitenbereich ist als Fußweg beschildert. Räder fahren auf der Straße. Der Fußweg erfüllt ausschließlich verkehrsrechtliche Anforderungen. Der bauliche Zustand ist mangelhaft und auf Grund von defektem Material und Engstellen nicht durchgehend barrierefrei. Auch die Gestaltung des Straßenrandbereiches ist mangelhaft.



Zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Sicherheit von Fußgängern und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll durch eine entsprechende Materialwahl, der Anlage von kleinen begrünten Seitenbereichen die Aufwertung des Ortsbildes und die Verdeutlichung von Ortsbeginn, Altstadtstrukturen und Funktionszusammenhängen in den Straßenrandbereichen umgesetzt werden.

Die barrierefreie Gestaltung der Gehwege sollte in hochwertigen Betonstein (alternativ Asphalt) unter Einbeziehung der Zufahrtsbereiche bzw. privater Vorflächen gestaltet werden.

21. Ausbau Fußweg am Kanalhafen

Fläche ca. 220m²



Der Fußweg am Kanalhafen zwischen der Stadtknechtstraße und dem Hafenbecken erschließt u.a. den Kinderspielplatz. Im Bereich der Stadtknechtstraße stellt sich der Fußweg als asphaltierte Zufahrt der hier angrenzenden Wohngebäude dar.



Im weiteren Verlauf ist der Weg eher als Trampelpfad zu bezeichnen.



Durch die Ausbildung eines gestalteten und barrierefrei ausgebauten Gehweges z.B. in einem hochwertigen Betonpflaster mit entsprechendem Mobiliar und Beleuchtung sollte die Erreichbarkeit des Spielplatzes gewährleistet werden.

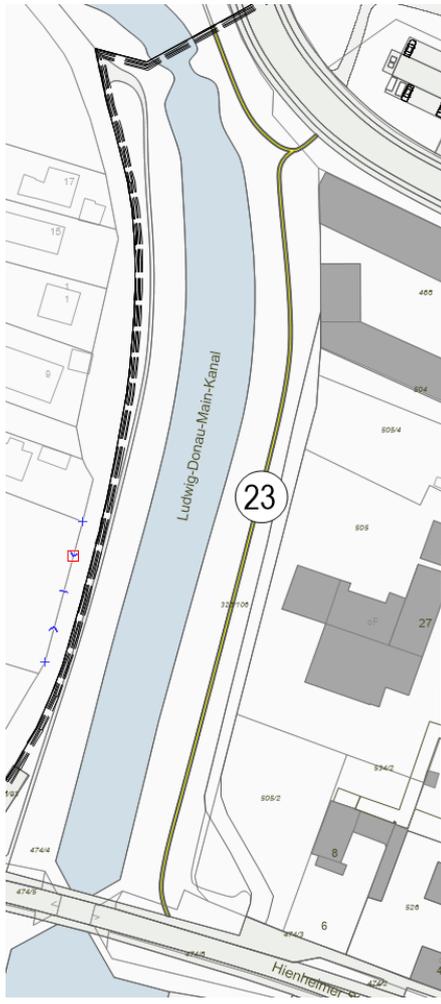
Inwieweit ein Ausbau von Norden hier wünschenswert wäre bzw. eine naturnahe Gestaltung beibehalten sein sollte, ist im Rahmen des Gesamtkonzeptes zu klären. Zumindest ein wassergebundener Belag analog der Wegeführung auf dem Spielplatz erscheint sinnvoll.

23. Ausbau Fußweg östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals

Fläche ca. 210m²

Der Fußweg am östlichen Damm des Ludwig-Donau-Main-Kanals zwischen dem nordwestlichen Ortseingang und der Hienheimer Straße stellt sich als schmaler, unbefestigter Trampelpfad dar. Eine Begehbarkeit zumindest bei Nässe ist kaum möglich.

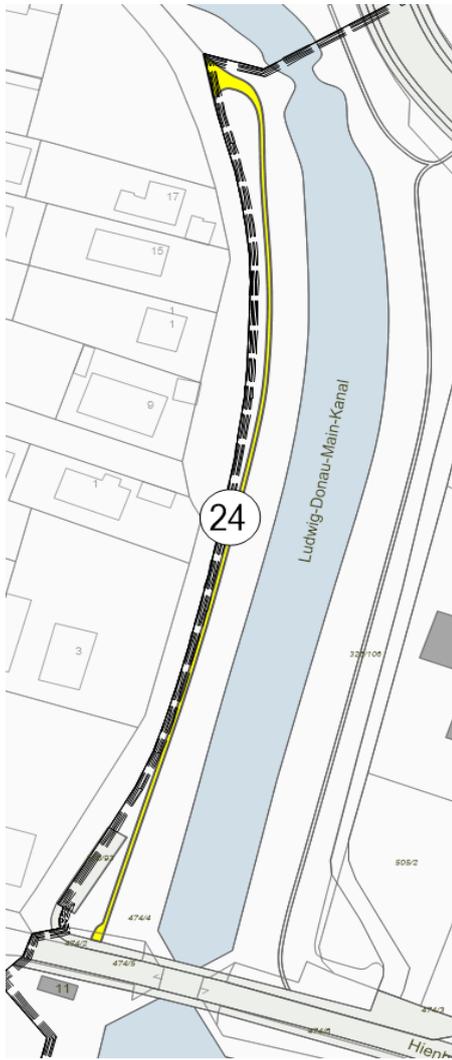
Zumindest ein Ausbau in einem wassergebundener Belag erscheint sinnvoll.



Weiter wäre eine Gestaltung des Damms mit weiteren Baumpflanzungen und Blühgehölzen sowie die Anlage von Sitzmöglichkeiten der Freiraumsituation angemessen.

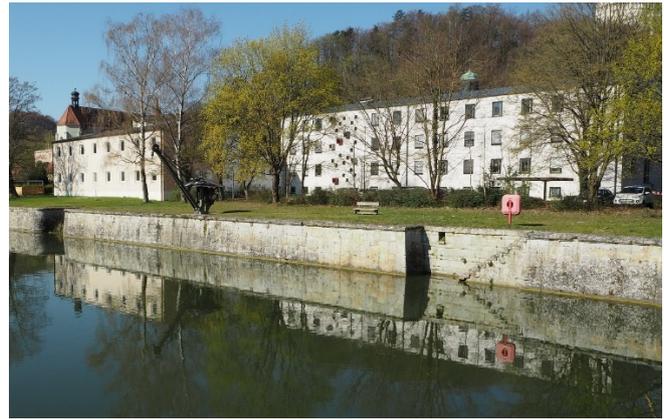
24. Ausbau Fußweg westlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals

Fläche ca. 280m²



Der Fußweg am westlichen Damm des Ludwig-Donau-Main-Kanals zwischen dem nordwestlichen Orts-
eingang und der Hienheimer Straße ist bereits ausge-
baut und durch Bäume am Ostufer des Kanals flan-
kiert. Defizite bestehen nicht.

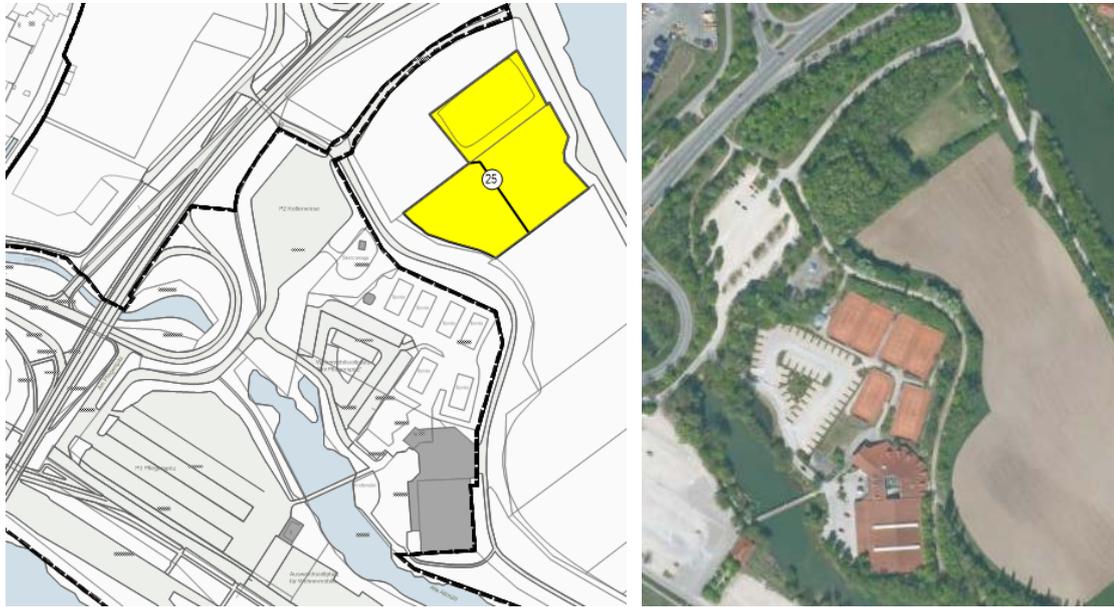
Es sollten jedoch Sitzmöglichkeiten wie am Westufer
des Hafenbeckens eingerichtet werden.



Neugestaltung Freiflächen inkl. Grunderwerb

25. Umgestaltung Freibereich östlich der Kellerwiese

Fläche ca. 9.930m²



Der Freibereich östlich der Zufahrt zur Kellerwiese stellt gemäß des wirksamen Flächennutzungsplanung ein Sondergebiet „Freizeit und Erholung“ sowie eine Grünfläche „Campingplatz“ dar. Der Landschaftsplan weist auf ein westlich angrenzendes Biotop hin.



Flächennutzungsplan

Landschaftsplan

Der darauf aufbauende Bebauungsplan konkretisiert die Nutzungen insofern, dass neben einem Hotelkomplex im Norden am Main-Donau-Kanal im Süden zwischen Parkplatz Kellerwiese und Tennisplatzanlage ein Gebäude für sanitäre Einrichtungen und Kiosk dargestellt wird. Zwischen diesen beiden baulichen Nutzungen wurden ein Zeltplatz und eine Grünfläche dargestellt.



Das Hotel ist nicht realisierbar bzw. wurde nicht realisiert. Zwischen Tennisanlage und dem Parkplatz wurde eine Skateranlage gebaut.

Aus diesem Grund soll durch eine Feinplanung die Nutzung in diesem Bereich konkretisiert und das Sondergebiet in den Geltungsbereich des Sanierungsgebietes einbezogen werden.

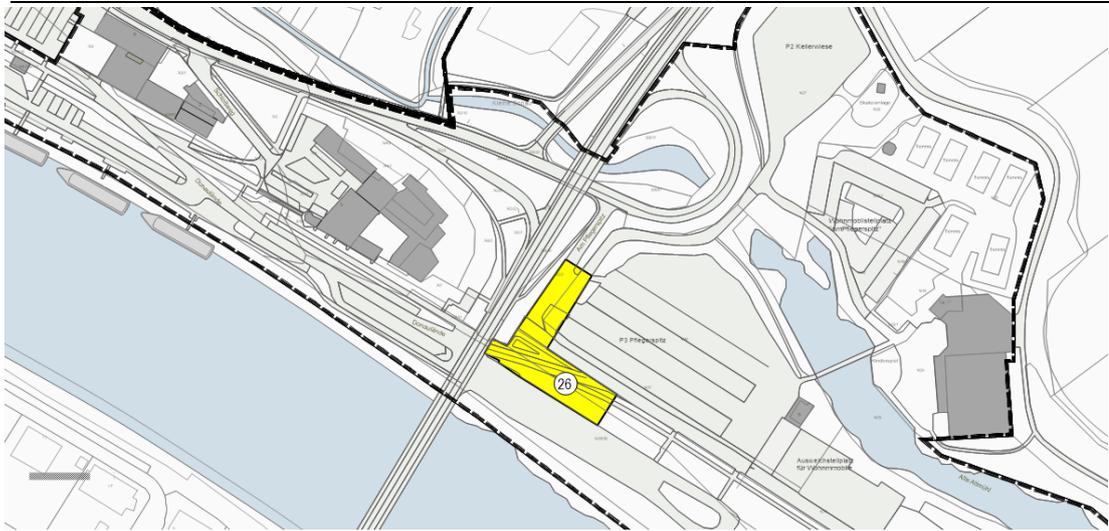
Insgesamt soll hier eine hochwertige touristische Infrastruktur am Rande der Altstadt entwickelt werden. Vorstellbar wären z.B. neben der Errichtung eines Zeltplatzes auch Standorte für „Tiny“ Häuser oder „mobile homes“.

Die Nutzung der bereits vorhandenen angrenzenden touristischen Nutzung soll hier sinnvoll ergänzt werden. Hochwertige Eingrünungs- und Durchgrünungsmaßnahmen sollen Bestandteil des Konzeptes werden.

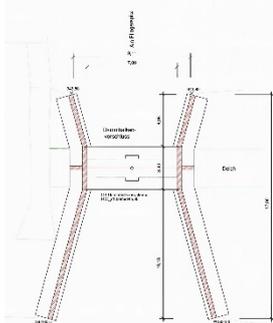
Verlagerung der Erschließung inkl. Grunderwerb

26. Verlagerung der Anbindung an die Schiffsanlegestelle

Fläche ca. 2.820m²



Es ist Bestreben der Stadt Kelheim entlang der Donau und am Wöhrdplatz durch eine flächenhafte Neugestaltung und Nutzungsänderung die Gesamtsituation zugunsten einer verbesserten Wohn- und Aufenthaltsqualität und Steigerung der Identität zu verändern.



In diesem Rahmen soll die Verlagerung der zentralen Erschließung der Bootsanlegestelle für Busse und Pkw von Osten aus, über die Straße am Pflögerspitz erfolgen. Die derzeitige Erschließung vom Wöhrdplatz ausgehend über die Donaulände wird dann aufgelassen.

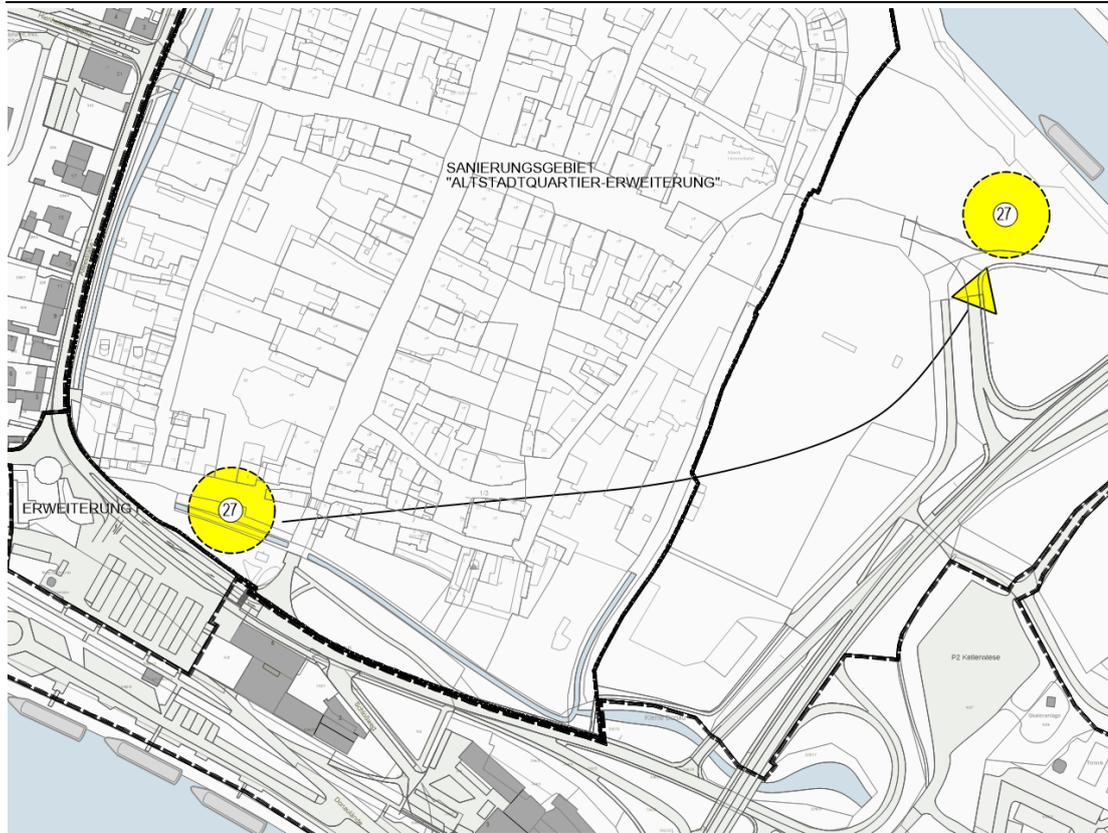
Die hierfür notwendige Baumaßnahme wurde vom Wasserwirtschaftsamt Landshut im Rahmen einer Vorentwurfsplanung 2017⁹⁴ bearbeitet.

Eine Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Erstellung des Gesamtkonzeptes.

⁹⁴ Hochwasserschutz Kelheim, Dammbalkenverschluss Maximilianbrücke, 1. Vorentwurf, Wasserwirtschaftsamt Landshut, 09.2017

27. Verlagerung des Busbahnhofes

ohne Flächenansatz



Die Nahmobilität als elementarer Teil des Gesamtverkehrs soll bei allen anstehenden städtebaulichen Planungen berücksichtigt werden. Defizite bestehen in Bezug zum Standort des zentralen Busbahnhofes.

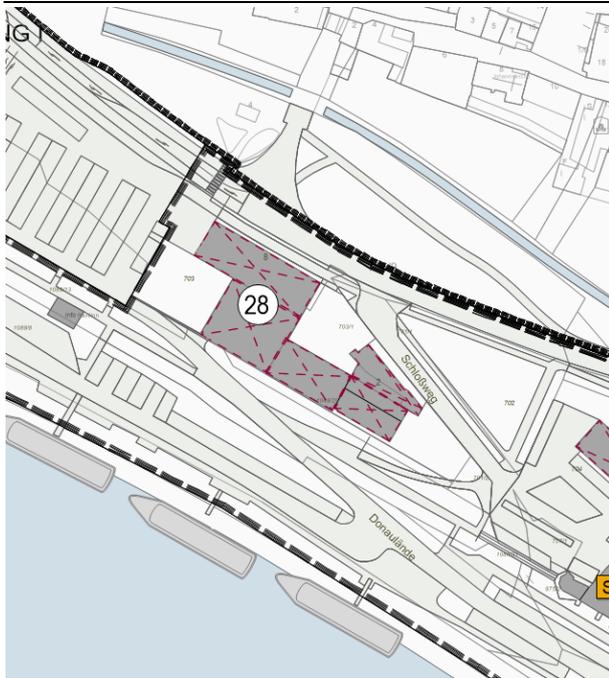
Durch eine Verlagerung des zentralen Busbahnhofes an den nordöstlichen Altortrand (P Niederdörf) kann die verkehrliche Situation deutlich entzerrt werden. Der Beibehalt einer Bushaltestelle mit entsprechendem Wartebereich soll beibehalten werden, benötigt aber einen deutlich geringeren Platzbedarf, so dass die Achse Donuanleger - Altstadt optimal aufgewertet und ein barrierefreier Zugang zur Altstadt gewährleistet werden.

Eine Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Erstellung des Gesamtkonzeptes.

Gebäudeabbrüche und Betriebsverlagerungen

28. Abbruch der Post- und Telekomgebäude

Abriss, Fläche ca. m²



Im Rahmen der Gestaltung des Stadtentrees von der Donau zur Altstadt und der Entwicklung einer attraktiven Verbindung zwischen diesen beiden Standorten erfolgt die Neuordnung des Postareals.

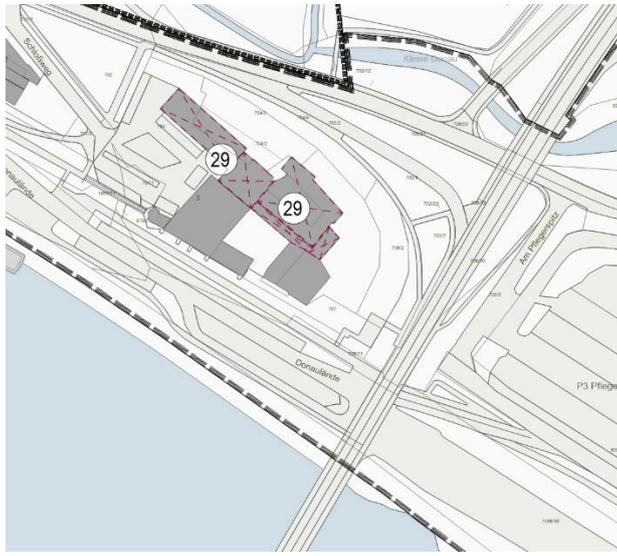
Durch den Abriss der Baukörper und einer Neubebauung für Nutzungen mit kommunal-touristischem Bezug (Kultur, Gemeinbedarf, Gastronomie, Tourismus, Handel, medizinische Versorgung etc.) soll diese Achse gestärkt werden.

Inwieweit an diesem Standort oder im Westen des Wöhrdplatzes eine Neubebauung erfolgt und dieser Bereich als attraktiver Freibereich im Umfeld des Witeltsbacher Schlosses entwickelt wird, ist im Rahmen der Planung des Gesamtkonzeptes Wöhrdplatz zu klären.



29. Teilabbruch der Gebäude des ehemaligen Landratsamtes

Abriss, Fläche ca. m²



Durch den weitestgehenden Abriss der Baukörper des ehemaligen Landratsamtes und die Freistellung des historischen Schlosses und des Bergfrieds soll das historische Umfeld im Süden der Altstadt gestärkt werden.

Das Wittelsbacher Schloss könnte unter Berücksichtigung des Sitzungssaales des ehem. Landratsamtes insbesondere als Veranstaltungs- und Tagungsstandort genutzt werden. Erste Vorplanungen bestehen bereits⁹⁵.

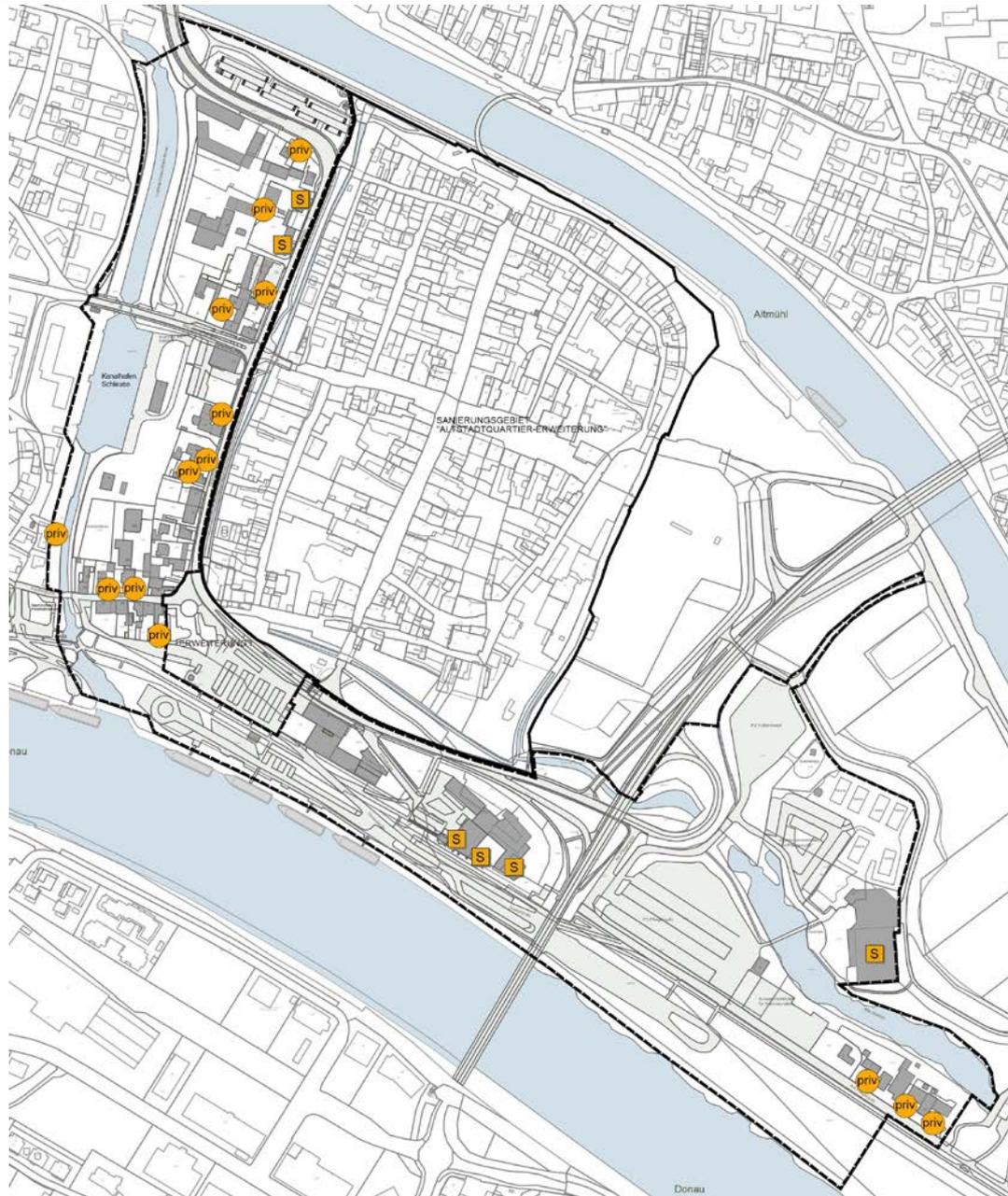
Eine Konkretisierung ist im Rahmen der Planung des Gesamtkonzeptes Wöhrdplatz zu klären.



⁹⁵ Das Wittelsbacher Schloss in Kelheim, Nutzungskonzept, Stadt Kelheim 11.1997

5.1.2 Private Ordnungsmaßnahmen

Auch (weitere⁹⁶) Randbereiche in Privatbesitz, die öffentlich genutzt werden oder eine starke öffentliche Wirksamkeit haben und der Neugestaltung bedürfen, werden hier als öffentlich bedeutsame private Ordnungsmaßnahmen aufgeführt.

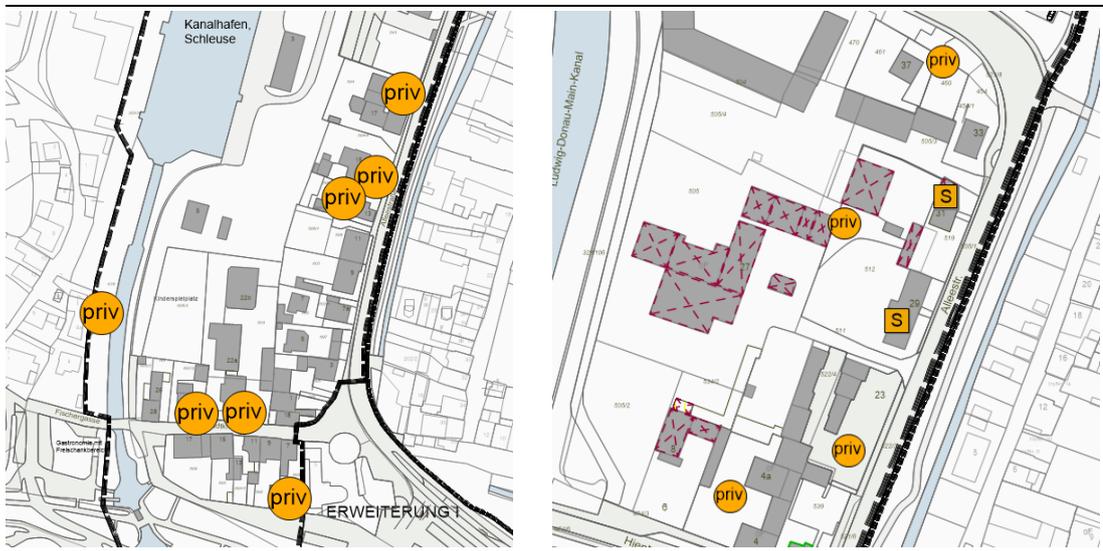


⁹⁶ Insbesondere eine spezielle Förderung der privaten aber öffentlichkeitswirksamen Randbereiche entlang der Straßenräume und Platzbereiche im Rahmen der öffentlichen Ordnungsmaßnahme.

Im Untersuchungsgebiet finden sich hier vor allem Defizite in den Zufahrtbereichen entlang der Alleestraße, der Stadtknechtstraße und im Vorbereich der Anwesen Am Pflegerspitz, sowie im Innenbereich im Nordwesten. Maßnahmen zur Hofgestaltung wie die Integration öffentlich wirksamer Zufahrtbereiche in die jeweiligen öffentlichen Ordnungsmaßnahmen werden als Empfehlungen aufgeführt, da es sich in erster Linie um Privatbesitz handelt.

Natürlich bedarf es für Maßnahmen zur Gestaltung der Höfe genaue Kenntnisse über die jetzige Nutzung der Freiflächen und der angrenzenden Baustruktur, und v.a. über die Planungen und künftigen Nutzungsabsichten der jeweiligen Eigentümer. Diese Abstimmung konnte im Rahmen dieser Untersuchung nicht geleistet werden. Dementsprechend werden diese Flächen über ein Symbol (priv.) in Verbindung mit einer flächenhaften Signatur gekennzeichnet.

Neben der Behandlung privater Randbereiche im Rahmen öffentlicher Ordnungsmaßnahmen bestehen weitere Fördermöglichkeiten⁹⁷ für private Maßnahmen, um die Gesamtanierung auf eine möglichst breite Förderplattform mit einer hohen Akzeptanz in der Bevölkerung zu stellen. So sollte eine Förderung bei der Gestaltung, Entsiegelung und entsprechender Aufwertung des Wohnumfeldes über ein kommunales Förderprogramm erfolgen. Es handelt sich hier ausschließlich um ausgewählte Bereiche, nicht um eine abschließende Darstellung. Die aufgezeigten Grundstücke stellen somit keine abschließende Liste dar.



Auch der Abruch von Gebäude zur Verbesserung der städtebaulichen Situation kann im Rahmen privater Ordnungsmaßnahmen betrachtet werden. So würde langfristig der Abriss von Gebäuden, die möglicherweise nicht zu erhalten sind bei nachfolgender Neubebauung am gleichen Standort (z.B. im nordwestlichen Innenbereich der Alleestraße) zu einer Verbesserung am westlichen Altortrand führen. Ein privater Abriss ist im Maßnahmenplan mit Ausnahme der Gebäude in dem o.g. Quartier nicht explizit gekennzeichnet und im Einzelfall zu betrachten.

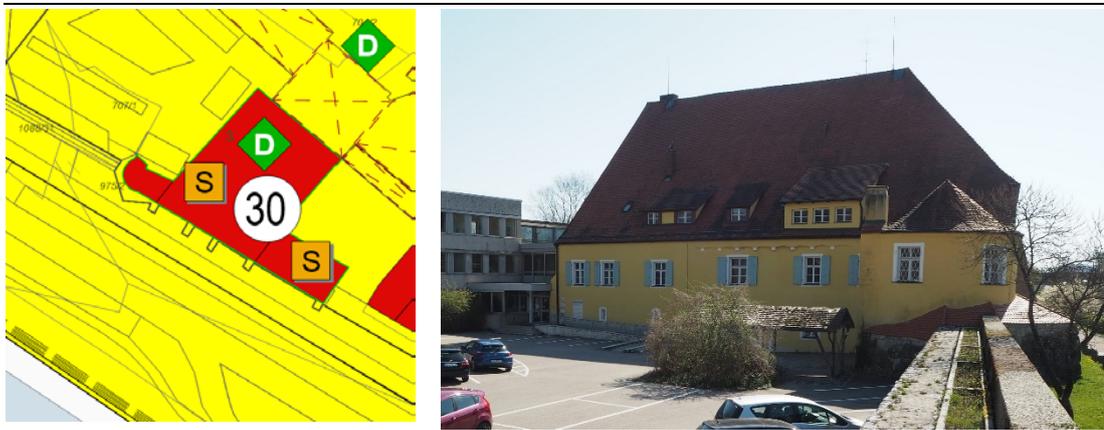
⁹⁷ Siehe Pkt. 4.3

5.2 Baumaßnahmen

Neben den Maßnahmen zur Um- und Neugestaltung der Verkehrs- und Freiflächen bilden die privaten oder öffentlichen Baumaßnahmen das Fundament zur Aufwertung des Sanierungsgebietes. Nur durch entsprechende Sanierungsmaßnahmen an der Bausubstanz kann langfristig das Umfeld der Kelheimer Altstadt gesichert und in seiner touristischen und historischen Bedeutung als Bindeglied zwischen den Flüssen und der Altstadt und als Identifikationsträger aufgewertet werden. Die Instandsetzung bzw. die Instandhaltung der bestehenden Bausubstanz durch Beseitigung baulich-konstruktiver und/oder gestalterischer Mängel unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nutzungsansprüche und des Artenschutzes⁹⁸ stellt u.a. das klassische Instrument zur Wohnumfeldverbesserung und Aufwertung des Ortsbildes im Rahmen der Städtebauförderung dar.

5.2.1 Öffentliche Baumaßnahmen

30. Erwerb, Freistellung und Sanierung des Wittelsbacher Schlosses



Mit dem Wittelsbacher Schloss und den Anbauten des Landratsamtes befindet sich ein öffentliches Gebäude ohne Nutzung mit erheblichen baulichen Defiziten im Sanierungsgebiet. Der Freistaat Bayern ist derzeit Besitzer der Gebäude und der zugehörigen Grundstücke.



Im Rahmen eines Nutzungskonzeptes⁹⁹ wurde bereits 2017 die von der Stadt Kelheim beabsichtigte Entwicklung des Schlosses formuliert. Mit dem Erwerb des Schlosses möchte sich die

⁹⁸ Gerade bei Altbausanierungen muss auf den Artenschutz besonders eingegangen werden, da hier zum Teil hoch bedrohte und gesetzlich geschützte Tierarten vorkommen und erheblich beeinträchtigt oder getötet werden können

⁹⁹ Das Wittelsbacher Schloss in Kelheim, Nutzungskonzept für die Zukunft Kelheims, Horst Hartmann, November 2017

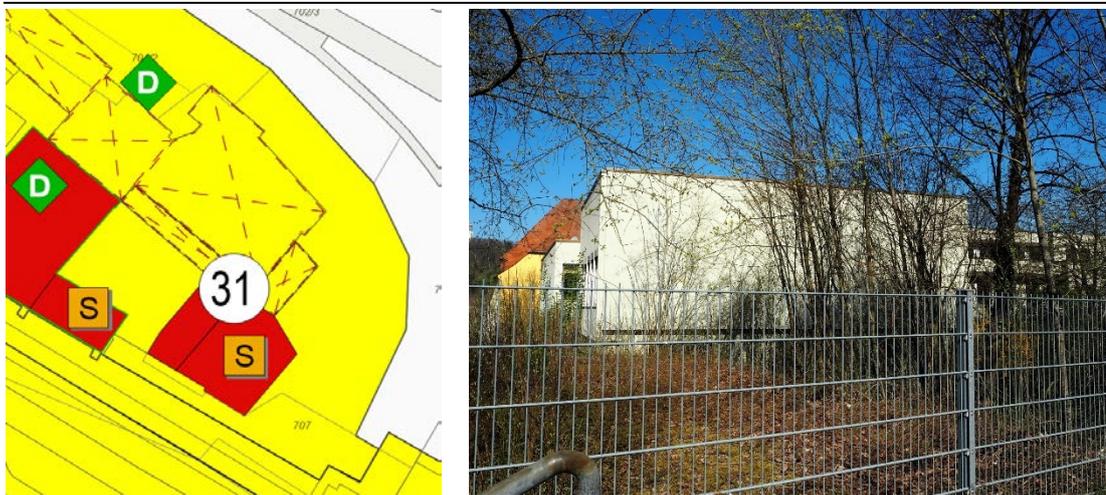
Stadt Kelheim die "Nutzungsmöglichkeit für eine zukünftige Entwicklung am südlichen Rand der Altstadt sichern". Beabsichtigt sind Nutzungen aus den Bereichen Kultur, Bildung und Kunst.

Das Schloss soll mit Ausnahme des o.g. Sitzungssaales weitestgehend freigestellt werden. Die weiteren Anbauten des Landratsamtes insbesondere das Verwaltungsgebäude aus den 60/70 Jahren im Nordwesten des Schlosses sollen abgerissen werden. In diesem Rahmen wird dann der historische Bergfried als Baudenkmal wieder freigelegt und seiner historischen Bedeutung gemäß in Szene gesetzt.

Erste Planungsüberlegungen zum Schloss, zum Bergfried sowie zu den Freiflächen Schloss-/ Bürgergarten wurden bereits 2015 entwickelt¹⁰⁰ und in das o.g. Nutzungskonzept als einzelne Projektbausteine integriert.

Die Entwicklung öffentlich/ kommunaler und touristisch relevanter Nutzungen an diesem historischen Standort dienen den formulierten Sanierungszielen in hohem Maße. Eine Konkretisierung erfolgt im Rahmen des weiteren Verfahrensablaufs

31. Sanierung des östlichen Gebäudekomplexes des ehemaligen Landratsamtes



Mit den Anbauten des Landratsamtes an das Wittelsbacher Schloss befinden sich derzeit mehrere Gebäude aus den 60/70er Jahren ohne Nutzung und mit erheblichen baulichen Defiziten im Sanierungsgebiet. Im Rahmen eines Nutzungskonzeptes¹⁰¹ wurde bereits 2017 die von der Stadt Kelheim beabsichtigte Entwicklung des Schlosses formuliert. Beabsichtigt sind Nutzungen aus den Bereichen Kultur, Bildung und Kunst. Der bestehende Sitzungssaal im östlichen angebauten Gebäudetrakt soll hier erhalten werden und „als moderner Veranstaltungssaal für vielfältige private und öffentliche Nutzer eine Angebotslücke im Veranstaltungssegment schließen“. Alle weiteren Gebäudeteile werden weitestgehend abgerissen¹⁰².

Erste Planungsüberlegungen zum Veranstaltungssaal zu den Freiflächen im östlichen Bereich (Innenhof) wurden bereits 2015 entwickelt¹⁰³ und in das o.g. Nutzungskonzept als einzelne Projektbausteine integriert. Eine Konkretisierung erfolgt im weiteren Verfahren

¹⁰⁰ Quelle: Architekten Berr + Schindlbeck, Bearbeitung durch die Stadt Kelheim (08/2015)

¹⁰¹ Das Wittelsbacher Schloss in Kelheim, Nutzungskonzept für die Zukunft Kelheims, Horst Hartmann, November 2017

¹⁰² Siehe Maßnahme 29

¹⁰³ Quelle: Architekten Berr + Schindlbeck, Bearbeitung durch die Stadt Kelheim (08/2015)

32. Bau eines Parkdecks an der Kellerwiese

Planung, Bau



Durch die Umgestaltung der Schiffsanlegestelle an der Donau und des Wöhrdplatzes werden die Stellplatzkapazitäten für Pkws und Reisebusse in diesen Bereichen zu Gunsten einer verbesserten Aufenthaltsqualität reduziert.

Die notwendigen Stellplätze sollten weiterhin am Altstadtrand eingeplant werden. Durch die Verlagerung der Zufahrt zu den Anlegestellen der Donauschifffahrt über die Zuwegung „Am Pflergerspitz“ im Osten der Altstadt wäre hier eine Aufstockung der Stellplatzkapazitäten sinnvoll



Der Parkplatz Kellerwiese wäre als Standort prädestiniert. Er stellt sich derzeit als geschotterte und asphaltierte, insgesamt wenig gegliederte Parkplatzfläche dar. Die Fläche ist teilweise ausgeräumt, eine interne Gliederung durch Bäume fehlt in Teilbereichen. Durch den Bau eines Parkdecks (mit 2-4 Geschossen) kann ohne wesentliche Störung des Ortsbildes der verlorengegangene Parkraum an dieser Stelle ausgewiesen werden.

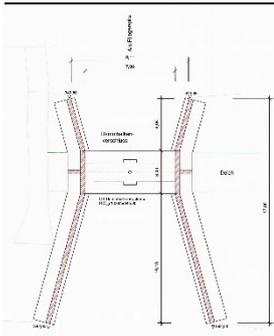
Die verkehrliche Erschließung ist gut realisierbar. Auch die fußläufige Anbindung an Altstadt und die Schiffsanlegestellen ist als günstig zu betrachten.

33. Bau eines Deichdurchstiches mit Flutmauer am Pflegerspitz

Planung , Bau



Es ist Bestreben der Stadt entlang der Donau und am Wöhrdplatz durch eine flächenhafte Neugestaltung und Nutzungsänderung die Gesamtsituation zugunsten einer verbesserten Wohn- und Aufenthaltsqualität und Steigerung der Identität zu verändern.



In diesem Rahmen soll die Verlagerung der zentralen Erschließung der Bootsanlegestellen für Busse und Pkw von Osten aus, über die Straße am Pflegerspitz erfolgen. Die derzeitige Erschließung vom Wöhrdplatz ausgehend über die Donaulände wird dann aufgelassen.

Die hierfür notwendige Baumaßnahme wurde vom Wasserwirtschaftsamt Landshut im Rahmen einer Vorentwurfsplanung 2017¹⁰⁴ bearbeitet.

Eine Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Erstellung des Gesamtkonzeptes.

¹⁰⁴ Hochwasserschutz Kelheim, Dammbalkenverschluss Maximilianbrücke, 1. Vorentwurf, Wasserwirtschaftsamt Landshut, 09.2017

34. Bau eines barrierefreien Zuganges zum Donaukai

Planung, Bau



Durch die Umgestaltung der Schiffsanlegestelle an der Donau und des Wöhrdplatzes werden die Stellplatzkapazitäten für Pkws und Reisebusse in diesen Bereichen zu Gunsten einer Fußgängerachse zwischen der Altstadt und dem Donauanleger sowie einer verbesserten Aufenthaltsqualität reduziert.



Zur Entwicklung eines attraktiven, sicheren und barrierefreien Übergangs als Eingangstor zur Altstadt / zur Donau ist die Überwindung der Deichanlage notwendig. (Deichhöhe).

Die Überwindung könnte durch eine Rampe in Verbindung mit einem Fahrstuhl erfolgen. Inwieweit hier über ein Fluttor mit ebenerdigen Durchgang oder eine ausgebaute Treppenanlage mit Lift die Barrierefreiheit gesichert wird ist bei der Erarbeitung einer Gesamtkonzeption zu entwickeln. In diesem Szenario gilt es dann auch zu klären ob möglicherweise auch ein Gebäude in den Damm integriert werden soll¹⁰⁵.

¹⁰⁵ Durch die Erarbeitung eines ganzheitlichen Konzeptes, dass das Donauvorland, den Wöhrdplatz, die Schiffsanleger, den Bereich der Post- und Telekomgebäude und den Bereich des Busbahnhofes einschließt, können Funktionszusammenhänge neu geordnet und gestaltet sowie die Bau- und Ordnungsmaßnahmen gegliedert, konkretisiert und zeitlich aufeinander abgestimmt werden.

5.2.2 Private Baumaßnahmen

Empfehlungen für private Sanierungs- und Neuordnungsmaßnahmen

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass alle aufgeführten Bereiche und die vorgeschlagenen Objektsanierungen zum jetzigen Zeitpunkt nur Vorschläge und Empfehlungen darstellen. Es wurde noch keine Rückkopplung bzw. konkrete Absprache mit den betroffenen Besitzern und/oder Investoren vorgenommen.

Grundsätzlich sind alle Gebäude im Sanierungsgebiet mit baulich gestalterischen Mängeln sanierungswürdig. Hier besteht die Möglichkeit von Förderungen für umfassende Gebäudesanierungen mit Kostenerstattungsbetrag bzw. von Fördermöglichkeiten für die Erstellung von Modernisierungsgutachten. Auf die Belange von Denkmalschutz und Artenschutz und die Beteiligung der entsprechenden Fachdienststellen bei allen Maßnahmen wird hingewiesen.

Neben der Sanierung von Hauptgebäuden wird ausdrücklich auf die **Maßnahmen zur besseren Ausschöpfung des vorhandenen Nutzungspotentials** (auch der Nebengebäude) v.a. im Bereich der nördlichen Alleestraße sowie am Pflegerspitz hingewiesen. Eine Nutzungsintensivierung oder höherwertige Ersatzbauten sind hier anstelle der Nebengebäude denkbar.

Beispielhaft werden einige Anwesen herausgegriffen, wo sich im Rahmen der Bestandserhebungen erhebliche bauliche und/oder gestalterische Mängel und somit konkreter Handlungsbedarf gezeigt haben. Es handelt sich hierbei nicht um eine abschließende Auflistungen aller Baumaßnahmen als private Sanierungsempfehlungen, sondern um eine Auflistung ausgewählter Anwesen, wo besonders dringlicher Handlungsbedarf - aufgrund baulicher Mängel, (Teil-)Leerstand, städtebaulicher Bedeutung und prägender Standort – gesehen wird.

Anwesen:	▪ Alleestraße	Nr. 13; 29; 31
	▪ Am Pflegerspitz	Nr. 9; 11
	▪ Stadtknechtstraße	Nr. 7; 26; 28;

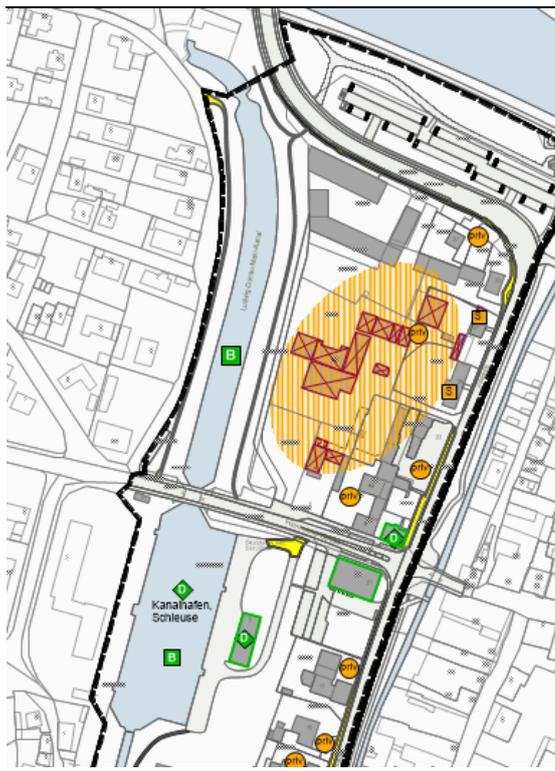
Empfehlungen für Sanierungsgutachten / Nutzungskonzepte für ausgewählte, öffentlich wirksame und ortsbildprägende Anwesen

Für ortsbildprägende Gebäude mit gravierenden baulichen Mängeln in Verbindung bzw. mit Leerständen / Unternutzungen werden Sanierungsgutachten/ Nutzungskonzepte empfohlen¹⁰⁶. Auch hier handelt es sich **nicht um eine abschließende Auflistung**, sondern um die Anwesen mit dem aus derzeitiger Sicht dringlichsten und offensichtlichsten Bedarf.

Anwesen:	▪ Alleestraße	Nr. 29; 31
	▪ Am Pflegerspitz	Nr. 1

Empfehlungen für private Baumaßnahmen in Form von Neuordnungsmaßnahmen, Umnutzungen oder Auslagerungen

¹⁰⁶ Sie sind im Maßnahmenplan mit dem Symbol S gekennzeichnet.



Parallel zur Gebäudesanierung als Einzelmaßnahme befindet sich im Untersuchungsgebiet **im rückwärtigen Bereich der nördlichen Alleestraße** ein heterogener Bereich mit baulichen und strukturellen Mängeln (Sanierungstatbestände Leerstand, Nutzungskonflikte, beengte Verhältnisse etc.). In diesem Quartier sollte langfristig eine Neuordnung in Kombination mit der Sanierung, der Umnutzung und dem Abriss einzelner Gebäude(teile) erfolgen. Natürlich bedarf es für solche umfassenden Maßnahmen der genauen Kenntnisse über die jetzige Nutzung und Baustruktur, und v.a. über die Planungen und künftigen Nutzungsabsichten der jeweiligen Eigentümer Diese Abstimmung konnte im Rahmen dieser Untersuchung nicht geleistet werden. Dementsprechend werden Teilbereiche des Untersuchungsgebietes mit einem vorrangigen flächenhaften Sanierungsbedarf gekennzeichnet. In den übrigen Bereichen besteht eher ein partieller Sanierungsbedarf.

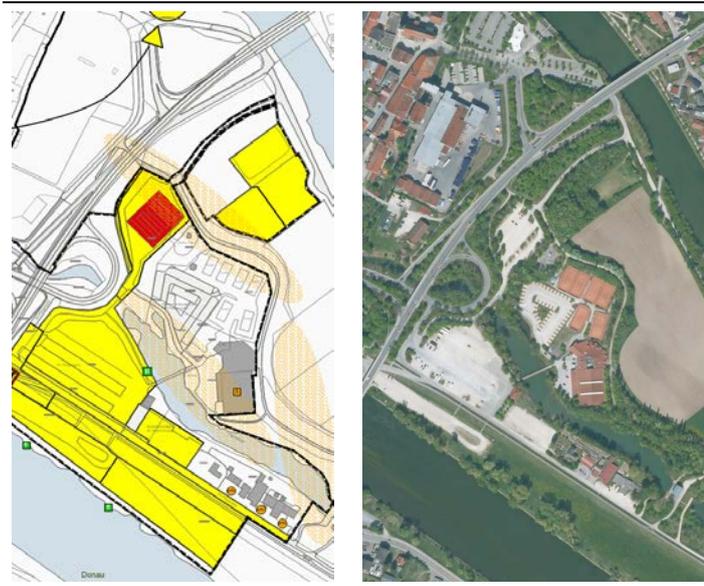
Im Maßnahmenplan sind die o.g. Bereiche durch eine Schraffur hervorgehoben.

Freihaltebereiche zur Verbesserung der Grünvernetzung und des Ortsbildes



Die Freiflächen **beidseits des Ludwig-Donau-Main-Kanals** im Westen der Altstadt und im **Bereich der Alten Altmühl** im Osten der Altstadt als zentrale Grünachsen bzw. als Bereich zur Ortsrandeingrünung am östlichen Altortrand werden als Bereiche zur Sicherung der innerörtlichen Grün- und Freiraumstrukturen und zur weiteren Entwicklung des innerörtlichen Fuß- und Radwegenetzes dargestellt.

Neben der Sicherung des Bestandes sind hier sind langfristig die Gestaltung der Freiflächen und die Entwicklung weiterer Wege vorgesehen.



Eine Bebauung wird nicht generell ausgeschlossen, sollte jedoch behutsam und in Abstimmung mit der Entwicklung des Freiraums erfolgen.

5.3 Sonstige Maßnahmen

5.3.1 Öffentlichkeitsarbeit (*noch abzustimmen*)

Eine intensive und den gesamten Sanierungszeitraum begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist für die erfolgreiche Durchführung der Sanierung ein notwendiges Kriterium. Besonders in diesem Rahmen sind die Akzeptanz der Öffentlichkeit zur Aufwertung der touristischen und kulturellen Infrastruktur und somit zur Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt von hoher Bedeutung. Neben konstant durchzuführenden Mitteilungen an die Bevölkerung über Presse, Bürgerinformationen und Einzelgespräche besteht die Möglichkeit Ziele und Ergebnisse der Gesamtanierung in einer Broschüre zu veröffentlichen.

Auch die gestalterischen Richtlinien zur Sicherung und Verbesserung des Ortsbildes in den Randbereichen des Untersuchungsgebietes (möglichst analog der Gestaltungsgrundsätze im Altort) könnten (separat als bebilderte Broschüre bzw integriert in das Gestaltungskonzept der Altstadt) den Bürgern als Handbuch für die Gestaltung ihrer Gebäude dienen.

- Informationen zur Sanierung über Gesprächsrunden und Printmedien
- Erstellung einer separaten Broschüre bzw. Integration in das Gestaltungskonzept der Altstadt

5.3.2 Gestaltungsrichtlinien und kommunale Förderprogramme (*noch abzustimmen*)

Durch die Aufstellung sog. Gestaltungsrichtlinien ergibt sich zwar für die Kommune kein rechtmäßiger Anspruch auf Durchführung einer Sanierungsmaßnahme nach den gewünschten Kriterien, es wird jedoch ein Instrument angewendet, dass das Bewusstsein der Öffentlichkeit in hohem Maße schärft.

Eine Kombination von Gestaltungsrichtlinien und einer sog. Anreizförderung im Rahmen von kommunalen Förderprogrammen zeigen sich als gute Basis für eine Unterstützung privater Sanierungsmaßnahmen im Sinne des historischen Ortsbildes und wird in der Stadt Kelheim bereits für das bestehende Sanierungsgebiet im Rahmen eines Fassadenprogrammes angewendet. Die Richtlinien zum Fassaden- und Gestaltungsprogramm zeigen hier geeignete Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen unter besondere Berücksichtigung des Ortsbildes und denkmalpflegerischer Belange.

Der Stadt Kelheim beabsichtigt in Zusammenarbeit mit der Städtebauförderung das bestehende Förderprogramm für die Gestaltung von Fassaden zu erweitern und ein weiteres Programm für Vorflächen und Hofbereiche aufzustellen. Zweck dieser Programme ist die Erhaltung und Entwicklung des „historischen“ Ortskerns und der angrenzenden Randbereiche insbesondere für das Umfeld des alten Hafens und der Donauanlegestelle.

Die Richtlinien der Förderung könnten in einer Broschüre dargelegt (bzw. bestehendes Material ergänzt und/oder aktualisiert) werden. Die Förderung erfolgt in Form von Zuschüssen im Rahmen der Städtebauförderung. Die Höhe der Bezuschussungen ist im Rahmen der Neuaufstellung zu klären.

Der Stadt Kelheim sollte in Zusammenarbeit mit der Städtebauförderung folgende Leistungen anbieten:

- kostenlose gestalterische Sanierungsberatung
- Förderungen für Fassaden- und Hofgestaltungsmaßnahmen

5.3.3 Energetische Erneuerung (*noch abzustimmen*)

Beratungen und Förderprogramme zur energetischen Erneuerung sind wichtige Instrumente, um Bestandsgebäude zu sanieren. So liegt es in der Verantwortung der Stadt Kelheim kommunale Strategien zur nachhaltigen Erneuerung des Bestands zu entwickeln.

Mögliche Ansatzpunkte hierfür sind:

- Beratung und Förderung: Beratungsangebote zur energetischen Erneuerung, kommunale Förderung innovativer Wohnprojekte und Bauvorhaben, Förderung von energetischen Erneuerungsmaßnahmen.
- Reduzierung von „Einstiegshürden“ in die Modernisierung von Objekten z.B. durch Sicherstellung der Förderfähigkeit auch von kleineren Modernisierungsmaßnahmen.
- Flankierende Maßnahmen zur Bestandssicherung bzw. Attraktivitätssteigerung der Gebiete: (Wohnumfeldverbesserung – z.B. attraktive öffentliche Freiflächen, Straßenräume mit Aufenthaltsqualität, ein öffentliches Stellplatzangebot, Sanierung bzw. Neubau von attraktiven Spielplätzen, Erhalt und Ansiedlung von kulturelle, sozialen und touristisch relevanten Infrastruktureinrichtungen im Gebiet.
- Flächenrecycling in integrierten Lagen: Aufwertung und Stabilisierung von Bestandsgebieten durch bauliche Ergänzung, Baulückenschließungen oder Abriss und Flächenumnutzung bzw. Neubebauung, Umstrukturierung von Gewerbebrachen und Infrastrukturflächen.

5.3.4 Mobiliarkonzept (*noch abzustimmen*)

Das Mobiliar wie Bänke, Papierkörbe, Fahrradständer, Blumen- und Pflanzkübel, Poller etc., die Beleuchtung und die mobilen und festen Aufbauten (Kioske, Imbissbuden, Verkaufsstände, Fahrradständer, Überdachungen, Bushaltesthäuschen etc.) sind unterschiedlich, weitestgehend gestalterisch mangelhaft und ohne Wiedererkennungswert. Zur Verbesserung der Identität von Kelheim und gestalterischen Aufwertung sollte ein einheitliches Mobiliarkonzept erarbeitet, bzw. bestehendes Mobiliar (z.B. aus dem Bereich Niederdörfel) flächendeckend genutzt werden.

5.3.5 Beschilderungs- und Informationssysteme im Rahmen der Ortsmöblierung (*noch abzustimmen*)

Inwieweit in Kelheim ein Mobiliarkonzept zu erarbeiten ist wird noch zu klären sein. Auf Grundlage dieser Konzeption könnten auch Ortsinformationstafeln in Form historischen Wegebeschilderungen zu ortsprägenden Themen, zu Denkmäler und wichtigen historischen Gebäuden (Schloß etc.), zu wichtigen Personen der Ortsgeschichte oder zu prägenden Ereignissen der Ortsgeschichte erstellt werden.

5.3.6 Förderung des Tourismus, der Versorgung und des kulturellen Angebotes in Kelheim (*noch abzustimmen*)

Weiter soll zur Aktivierung der Altstadt und des Tourismus das Image des Stadtkerns von Kelheim und der Schiffsanleger als Wohn-, Arbeits- und Geschäftsstandort mit einer guten Versorgungsinfrastruktur und hohem kulturellen und touristischen verbessert und entsprechende Maßnahmen hierfür intensiviert werden. Hierzu sind neben Maßnahmen zur Verbesserung der Eigendarstellung sinnvoll.

- Flankierende Maßnahmen durch Flyer, Broschüren etc.
-

6 Anhang

6.1 Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzeptes – Nahversorgungskonzept für die Kreisstadt Kelheim - (Kurzfassung)



Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzeptes

Nahversorgungskonzept für die Kreisstadt Kelheim

- Kurzfassung -

Dr. Stefan Leuningner
Dipl.-Ing. Jan Vorholt



Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH
Ludwigsburg | Büros in Dresden, Hamburg, Köln, München, Salzburg
80337 München, Kapuzinerstraße 9
eMail: office.muenchen@gma.biz, http://www.gma.biz



Nahversorgungskonzept Kelheim - Rahmenbedingungen



Ziele des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes Kelheim

- Sicherung und Weiterentwicklung der **mittelzentralen Versorgungsfunktion** der Stadt Kelheim
- Stabilisierung und Attraktivierung der **Innenstadt** als zentralen Versorgungs-, Dienstleistungs-, Tourismus- und Kommunikationsort
- Sicherung / Stärkung einer qualitativ guten **Nahversorgungsstruktur** für die Bevölkerung von Kelheim.



Unveränderte Ziele für das Nahversorgungskonzept 2011

Sicherung / Stärkung einer qualitativ guten **Nahversorgungsstruktur** für die Bevölkerung von Kelheim.

- Ausbau der fußläufigen Nahversorgung
- möglichst flächendeckendes Nahversorgungsnetz im Stadtgebiet
- keine Beeinträchtigung der bestehenden Nahversorgungsstrukturen durch weitere Standortentwicklungen

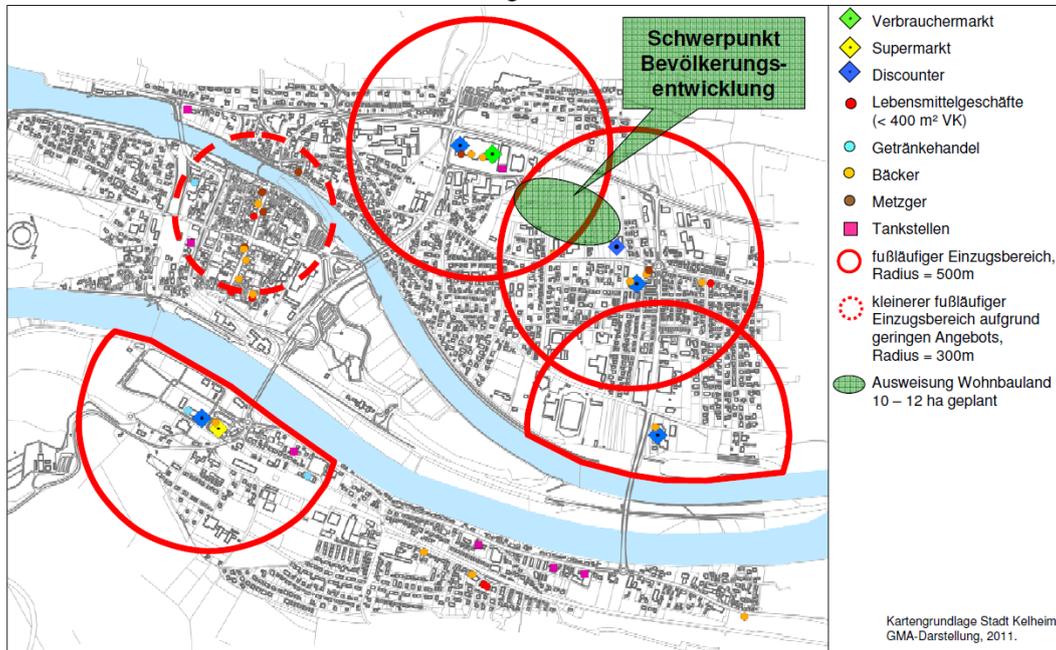
3

Das Lebensmittelangebot in Kelheim - Status

					
Angebot Lebensmittel	CarliMarkt, zahlreiche Bäcker, Metzger → ca. 900 m² VK	Edeka, Norma, 2 Bäcker, Metzger → ca. 3.200 m² VK zzgl. Planungen	Edeka, Bäcker, Penny, Getränkemarkt → ca. 2.600 m² VK	Lidl, Aldi, 2 Bäcker, Metzger → 2.100 m² VK	Netto, Netto Getränkediscount, Bäcker → ca. 1.200 m² VK inkl. Erweiterung
Einschätzung	Kleinere Anbieter, CarliMarkt aufgrund der Größe mit eingeschränktem Versorgungsstatus, Bevölkerungsschwerpunkt	Modernisierung Lebensmittelbereich EKZ im Gespräch, Bekleidung geplant mit ca. 2.000 m², insgesamt umfassendes Angebot am Standort, modernes Parkhaus	Etabliertes modernes Angebot	Aufstrebender Nahversorgungsstandort im Bevölkerungsschwerpunkt, umfassende, wachsende Nahversorgungsfunktion	Ergänzender Solitärstandort, wird ergänzt durch Drogerieangebot, eingeschränkte Nahversorgungsfunktion, Europa-brücke als Grenze des Einzugsgebietes
Aussagen Einzelhandelsentwicklungs-konzept / Entwicklungs-workshops	Zentraler Versorgungsbereich, städtebauliche Schutzfunktion, CarliMarkt als Frequenzbringer in der Donaustraße	Innenstadtergänzungsbereich mit Nahversorgungsfunktion, v.a. qualitative Weiterentwicklung, städtebauliche Schutzfunktion	Standortbereich mit Nahversorgungsfunktion	Nahversorgungsstandort Kelheim-winzerstraße, zu sichernder Standort	Siedlungsstrukturell eingebunden, aber keine direkte städtebauliche Schutzfunktion

4

Das Lebensmittelangebot in Kelheim - Status



Stärken- / Schwächenprofil des Kelheimer Nahversorgungsangebotes	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + überdurchschnittliches Angebot im Lebensmittelbereich (sowohl Betriebe als auch Verkaufsfläche) + überwiegend moderner Marktauftritt der größeren Lebensmittelmärkte + attraktiver Betriebstypenmix + ausdifferenzierter Branchenmix innerhalb des Lebensmittelbereiches + Ergänzung des Versorgungsnetzes der Lebensmittelmärkte durch zahlreiche weitere kleinere Betriebe (v.a. Ladenhandwerk) + Stärkung des Nahversorgungsstandortes Kelheimwinzerstraße durch die geplante Verlagerung des Aldi + Modernisierung des Nahversorgungsstandortes EKZ / Schäßlerstraße im Gespräch → zukünftiger Bevölkerungsentwicklungsschwerpunkt 	<ul style="list-style-type: none"> - Innenstadt sowie westlich angrenzende Bereiche im Lebensmittelbereich unterversorgt (Bevölkerungsschwerpunkt) - aktuell kein wesentliches Nahversorgungsangebot im östlichen Teil des Stadtteils Hohenpfahl - zukünftig eingeschränkte Versorgung des Stadtteils Affecking durch die Verlagerung des Aldi Lebensmitteldiscounter

Fazit: Es besteht derzeit eine Art „Versorgungsgürtel“ in Kelheim, der als planerische Orientierung gesichert und gezielt ergänzt werden sollte (vgl. Folie 27 und die Aussagen des beschlossenen Einzelhandelskonzeptes).

Planungs- und Umsetzungskonzept

1. Grundlagen und Leitlinien

Neben dem im Einzelhandelskonzept definierten zentralen Versorgungsbereich Innenstadt und den Ergänzungsstandorten mit Nahversorgungsfunktion Schäfflerstraße und Donaupark lassen sich weitere „reine“ **Nahversorgungsstandorte** ausweisen, die eine wichtige Funktion in der wohnortnahen Versorgung speziell mit Lebensmitteln übernehmen. Auch diese Standorte sind aus städtebaulicher und versorgungsstruktureller Sicht als schützenswert einzustufen und daher in ihrer Funktion zu sichern und ggf. qualitativ auszubauen.

Als **Nahversorgungsstandorte** sind diejenigen (Lebensmittel-) Betriebe zu klassifizieren, die neben einer gewissen Größe¹ und Angebotsqualität in bzw. unmittelbar angrenzend an bewohnte Siedlungsgebiete liegen und daher eine wohnortnahe Versorgung der Bürger und eine fußläufige Verflechtung gewährleisten (= städtebaulich integrierte Lage). Darüber hinaus sind prinzipiell weitere Lebensmittelbetriebe (Getränkemärkte etc.) bzw. Betriebe des Lebensmittelhandwerks (Bäcker, Metzger) und ergänzende Dienstleistungsbetriebe (z. B. Postannahmestelle, Cash Point von Banken/Sparkassen) als grundsätzlich sinnvoll und angebotsabrundend einzustufen.

Im Einzelnen handelt es sich in Kelheim um Betriebe an folgenden Standorten, denen derzeit eine hohe Nahversorgungsfunktion zukommt bzw. die perspektivisch diese Funktion wieder verstärkt erhalten sollen:

- Kelheimwingerstraße / Starenstraße (Lidl, perspektivisch ALDI, Lebensmittelhandwerk)
- Abensberger Straße / Heufeldstraße (derzeitiger Aldi-Standort oder Umfeld)

Der Lebensmittelmarkt am Rennweg befindet sich aus städtebaulicher Sicht in einer siedlungsstrukturell eingebunden Lage und sein potenzielles fußläufiges Einzugsgebiet reicht zumindest zu einem gewissen Teil in bewohnte Siedlungsgebiete. Daher ist die aktuelle Modernisierung des Standortes mit moderater Verkaufsflächenenerweiterung zu befürworten. Seine Versorgungsfunktion für die Kelheimer Bürger wird mit der Maßnahme gestärkt.

1 Mindestens ca. 400 m² VK, um eine ausreichende Grundversorgung gewährleisten zu können.

Planungs- und Umsetzungskonzept

Neben den vorhandenen Nahversorgungsstandorten sind aber auch noch Defizite in der flächendeckenden Versorgung zu konstatieren. Im Falle von Nahrungs- und Genussmitteln als elementarsten Einzelhandelsgütern sollten solche Defizite schrittweise möglichst behoben werden. So sind zusätzliche Lebensmittelmärkte v. a. in oder unmittelbar angrenzend an Wohngebieten wünschenswert, um die bürgernahe Versorgung zu verbessern. Damit bliebe Kelheim auch für mobilitätsbeschränkte Bevölkerungsgruppen wie ältere Mitbürger, Behinderte, Familien mit Kleinkindern oder Personen ohne Auto ein attraktiver Wohnstandort, der sich für alle Bevölkerungsgruppen um eine qualitativ ansprechende Versorgung bemüht. In Anbetracht der demografischen Herausforderungen und der sich abzeichnenden wachsenden Konkurrenz der Städte um Wohnbevölkerung (Stichwort: Schrumpfende Städte) ist dies nicht nur in politischer, sondern auch in strategischer Hinsicht wichtig.

Daher verweist die GMA, wie 2009 im Einzelhandelskonzept beschlossen, auf die planerische Leitlinie, die Ansiedlung von **einzelnen Lebensmittelmärkten an derzeit unterversorgten, wohngebietsnahen Standorten unter bestimmten Bedingungen zuzulassen**. Zum einen muss von den Projekten eine spürbare Verbesserung der Nahversorgungssituation ausgehen¹, zum anderen muss gewährleistet sein, dass schädliche Wirkungen auf die im Zentrenkonzept festgelegte räumliche Versorgungsstruktur unterbleiben. Beide Punkte wären im Zweifelsfall durch eine Einzelfallprüfung sicher zu stellen.

Zur Verbesserung der wohnortnahen Nahversorgung bieten sich hierzu zwei Standortbereiche in folgenden, bisher/perspektivisch eher defizitären Stadtteilen an:

- Kelheim-Süd, im Bereich der Affeckinger Straße (aktueller ALDI-Standort)
- Innenstadt / zentraler Versorgungsbereich in einer Größenordnung von max. 1.200 qm VK².

Die Prüfung bzw. Entwicklung von geeigneten Flächen sowie die Klärung der Investitionsbereitschaft möglicher Betreiber obliegt im Rahmen einer aktiven Standortpolitik auch der Stadt Kelheim. An der bereits im Einzelhandelskonzept (2009) formulierten Zielsetzung einer Sicherung der Nahversorgung mit der Orientierung auf fußläufigen Einzugsbereichen sollte grundsätzlich festgehalten werden.

Ähnliches gilt für die Stadtteile außerhalb der Kernstadt. Auch hier wird eine wohnortnahe Grundversorgung der ansässigen Bevölkerung nur noch sehr eingeschränkt gewährleistet. Eine Stärkung / Sicherung der wohnortnahen Grundversorgung ist v. a. aufgrund des begrenzten Einwohner- und Kaufkraftpotenzials daher hauptsächlich durch Lebensmittelhandwerksbetriebe bzw. ggf. durch alternative Kleinflächenkonzepte möglich.

1 Das bedeutet, vom Standort aus sollte eine maßgebliche Personenanzahl in fußläufiger Nähe, d.h. einem Radius von ca. 400-500 m, leben.

8 2 Das innerstädtische Lebensmittelangebot beschränkt sich neben den Betrieben des Lebensmittelhandwerks derzeit auf einen kleinteiligen SB-Markt, der eine Grundversorgung teilweise erfüllt.

Planungs- und Umsetzungskonzept

2. Standortentwicklungskonzept

Unter Berücksichtigung der unter Punkt 1. formulierten Leitlinien lässt sich in Bezug auf die verschiedenen Standortbereiche Folgendes empfehlen:

- (1) Mit der vorgesehenen Modernisierung/Erweiterung des Standortes Rennweg wird eine Versorgungsfunktion erfüllt; eine wettbewerbsfähige Standortkonstellation entsteht. Die nahversorgungsrelevante Verkaufsfläche sollte im Lebensmittelbereich planerisch auf 1.200 qm VK festgelegt werden.
- (2) Der Standortbereich Kelheimwinzerstraße/Starenstraße wird mit der geplanten Ansiedlung eines modernen Lebensmittel-Discounters eine wichtige Versorgungsbedeutung für die Bevölkerung – inkl. der neuen Wohnbaugebiete – übernehmen. Weitere Verkaufsflächenentwicklungen im Segment der großflächigen Märkte – die über übliche Modernisierungsmaßnahmen hinaus gehen – sind städtebaulich nicht erforderlich.
- (3) Das Kelheimer Einkaufszentrum hat – neben dem umfassenden Fachmarktangebot für Stadt und Region – auch eine Nahversorgungsfunktion für die Kelheimer Bevölkerung. Insbesondere vor dem Hintergrund der im Umfeld perspektivisch wachsenden Bevölkerungszahl. Die vorhandenen Lebensmittelmärkte können sich im Rahmen des vorhandenen Baurechtes entwickeln. Eine Schwächung der Nahversorgungsstruktur ist zu vermeiden.
- (4) Der Donaupark hat auch eine Nahversorgungsfunktion – insbesondere vor dem Hintergrund der Standortverlagerung des Lebensmittel-Discounters in Affecking. Die Verkaufsflächenentwicklung sollte sich vorrangig an den Modernisierungsbedarfen der bereits ansässigen Betriebe orientieren. Zur Bestandsentwicklung ist ein zusätzlicher Verkaufsflächenansatz in einer Größenordnung von rund 500 – 700 qm VK sinnvoll.
- (5) Im zentralen Versorgungsbereich von Kelheim halten wir die Option eines modernen, großflächigen Lebensmittelmarktes für sinnvoll. Hierfür wird eine max. Größenordnung von ca. 1.200 qm VK vorgeschlagen. Der vorrangig als Handelsstandort zu entwickelnde Quadrant 3 kommt für einen modernen Lebensmittelmarkt in dieser Größenordnung aufgrund der Standortbedingungen kaum in Frage. Denkbar sind auf Grund des Flächenangebotes alternativ das sog. Aukofer-Areal sowie der Wöhrd-Platz mit Postareal.
- (6) Eine Verbesserung der Nahversorgungsfunktion in Affecking kann städtebaulich mit zwei Instrumenten erreicht werden. Auf dem bisherigen ALDI-Standort wird auch zukünftig angestrebt, Lebensmittelangebote vorzuhalten bzw. entsprechende Ansiedlungen zu unterstützen. Ergänzend erfolgen nochmals Versuche, durch ein ergänzendes alternatives Konzept in dem Stadtteil die fußläufige Versorgung zu verbessern.

Insgesamt wird deutlich, dass die **aktuellen Erweiterungsvorhaben in Kelheim einen Beitrag leisten, die Nahversorgungsfunktion der Bevölkerungsschwerpunkte positiv zu entwickeln**. Die begrenzten Kaufkraftpotentiale sollten perspektivisch insbesondere genutzt werden, um im Innenstadtbereich (zentraler Versorgungsbereich) sowie in Affecking vorhandene „Lücken“ zu schließen. Das Nahversorgungskonzept präzisiert die entsprechenden Ausführungen im Einzelhandelsentwicklungskonzept 2009 auf den Seiten 106 ff. und 117 ff..

Nahversorgungskonzept – Räumliche Zielsetzung

