
STADT GERSTHOFEN



Landkreis Augsburg

SATZUNG ÜBER DIE FÖRMLICHE FEST- LEGUNG EINES SANIERUNGSGEBIETS „Gersthofen West“

Auftraggeber: Stadt Gersthofen

Fassung vom 23.11.2022

OPLA

BÜROGEMEINSCHAFT
FÜR ORTSPLANUNG
UND STADTENTWICKLUNG

Architekten und Stadtplaner
Otto-Lindenmeyer-Str. 15
86153 Augsburg
Tel: 0821 / 508 93 78 0
Fax: 0821 / 508 93 78 52
Mail: info@opla-augsburg.de
I-net: www.opla-d.de

Projektnummer: 20022
Bearbeitung: M.G., W.D.

INHALTSVERZEICHNIS

A)	TEXTLICHE FESTSETZUNGEN	4
§ 1	Festlegung des Sanierungsgebietes	4
§ 2	Verfahren.....	4
§ 3	Genehmigungspflichten	4
§ 4	Inkrafttreten	4
B)	FLURSTÜCKLISTE	5
	TEXTLICHE HINWEISE	6
1.	Allgemeines	6
2.	Durchführungszeitraum	6
3.	Frist für Geltendmachung der Verletzung von Vorschriften	6
4.	Einsicht	6
	AUSFERTIGUNG UND INKRAFTTRETEN	7

PRÄAMBEL

Die Stadt Gersthofen erlässt aufgrund des § 142 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB) sowie des Art. 23 der Gemeindeordnung (GO) für den Freistaat Bayern – in der jeweils zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung gültigen Fassung – folgende

Satzung über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets „Gersthofen West“

als Satzung.

Bestandteile der Sanierungssatzung:

- A) Textliche Festsetzungen in der Fassung vom 23.11.2022 mit:
 - Textliche Hinweise
- B) Flurstückliste in der Fassung vom 23.11.2022
- C) Lageplan in der Fassung vom 23.11.2022 mit:
 - Umgriff, M 1 : 2.000

A) TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

§ 1 FESTLEGUNG DES SANIERUNGSGEBIETES

gem. § 142 Abs. 1 BauGB

- (1) Im nachfolgend näher beschriebenen Gebiet liegen städtebauliche Missstände vor. Dieser Bereich soll durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (wesentlich) verbessert oder umgestaltet werden.

Die Umgrenzung umfasst insgesamt ca. 31,16 ha und wird hiermit förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt. Das Gebiet erhält die Kennzeichnung „Gersthofen West“.

- (2) Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im Lageplan, M 1:2.000 (Teil C), und der Flurstückliste (Teil B) des Büro OPLA vom 23.11.2022 abgegrenzten Flächen. Diese sind Bestandteile dieser Satzung und als Anlage beigefügt.

- (3) Werden innerhalb des Sanierungsgebiets durch Grundstückszusammenlegungen Flurstücke aufgelöst und neue Flurstücke gebildet oder entstehen durch Grundstücksteilungen neue Flurstücke, sind auf diese insoweit die Bestimmungen dieser Satzung ebenfalls anzuwenden.

§ 2 VERFAHREN

Die Sanierungsmaßnahme wird im vereinfachten Verfahren durchgeführt. Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB ist ausgeschlossen.

§ 3 GENEHMIGUNGSPFLICHTEN

gem. § 144 BauGB

Im Umgriff des Sanierungsgebietes finden die Vorschriften des § 144 Abs. 1 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge Anwendung. § 144 Abs. 2 BauGB findet hingegen keine Anwendung.

§ 4 INKRAFTTRETEN

Die Satzung über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets „Gersthofen West“ tritt mit der Bekanntmachung gemäß § 143 Abs. 1 BauGB in Kraft.

B) FLURSTÜCKLISTE

Flurnummern

972 / 0	1013 / 14	1016 / 7	1048 / 14	1072 / 13	1096 / 2	1115 / 4
991 / 0	1013 / 15	1016 / 8	1048 / 20	1072 / 14	1096 / 3	1115 / 5
995 / 9	1013 / 28	1016 / 9	1048 / 22	1072 / 17	1097 / 0	1115 / 6
995 / 14	1013 / 29	1016 / 10	1070 / 5	1072 / 18	1097 / 1	1115 / 7
995 / 24	1013 / 31	1016 / 12	1070 / 6	1072 / 19	1097 / 2	1115 / 8
995 / 64	1013 / 38	1016 / 13	1070 / 7	1072 / 23	1098 / 0	1115 / 9
995 / 65	1013 / 39	1016 / 14	1070 / 8	1073 / 0	1098 / 1	1115 / 10
996 / 0	1013 / 40	1016 / 15	1070 / 9	1083 / 0	1098 / 2	1115 / 14
996 / 1	1013 / 41	1018 / 2	1070 / 10	1088 / 0	1099 / 0	1115 / 15
996 / 2	1013 / 42	1048 / 0	1070 / 11	1088 / 7	1099 / 2	1115 / 16
997 / 0	1013 / 45	1048 / 1	1070 / 22	1089 / 1	1099 / 4	1115 / 17
1013 / 2	1013 / 46	1048 / 4	1071 / 0	1089 / 2	1100 / 0	1120 / 0
1013 / 3	1013 / 47	1048 / 5	1072 / 0	1092 / 1	1100 / 2	1120 / 1
1013 / 4	1013 / 48	1048 / 6	1072 / 2	1092 / 2	1100 / 3	1120 / 2
1013 / 5	1014 / 0	1048 / 7	1072 / 3	1093 / 0	1109 / 0	1120 / 3
1013 / 7	1016 / 1	1048 / 8	1072 / 4	1093 / 1	1109 / 1	1123 / 0
1013 / 10	1016 / 2	1048 / 9	1072 / 5	1094 / 0	1110 / 0	1123 / 1
1013 / 11	1016 / 4	1048 / 10	1072 / 7	1094 / 1	1115 / 0	
1013 / 12	1016 / 5	1048 / 11	1072 / 9	1096 / 0	1115 / 2	
1013 / 13	1016 / 6	1048 / 13	1072 / 10	1096 / 1	1115 / 3	

Teilfläche der Flurnummer

TEXTLICHE HINWEISE

1. ALLGEMEINES

Für die erlassene Sanierungssatzung wurden vom Stadtrat Gersthofen die Ziele und Maßnahmen zur Sanierung, s. Vorbereitende Untersuchung Abschnitt D „Ziele, Leitbilder und Maßnahmen“ beschlossen. Diese liegen im Anhang der Satzung bei.

2. DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Gem. § 142 Abs. 3 Satz 3 BauGB wurde bei dem Beschluss über die Sanierungssatzung zugleich durch Beschluss die Frist festgelegt, in der die Sanierung durchgeführt werden soll; hier ist ein Zeitraum von 15 Jahren bis voraussichtlich 23.11.2037 vorgesehen. Kann die Sanierung nicht innerhalb der Frist durchgeführt werden, kann die Frist durch Beschluss verlängert werden (§ 142 Abs. 3 Satz 4 BauGB).

3. FRIST FÜR GELTENDMACHUNG DER VERLETZUNG VON VORSCHRIFTEN

Gemäß § 215 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) wird auf die Voraussetzung für die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie der Rechtsfolgen des § 215 Abs. 1 BauGB hingewiesen.

Unbeachtlich werden demnach

- eine nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 BauGB beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften und
- nach § 214 Abs. 3 Satz 2 beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,

wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit Bekanntmachung der Satzung schriftlich gegenüber der Stadt Gersthofen geltend gemacht worden sind; der Sachverhalt, der die Verletzung oder den Mangel begründen soll, ist darzulegen.

4. EINSICHT

Die einschlägigen Vorschriften können während der allgemeinen Dienstzeit von jedermann im Rathaus eingesehen werden.

AUSFERTIGUNG UND INKRAFTTRETEN

Ausgefertigt

Stadt Gersthofen

Gersthofen, den 16. JAN. 2023



Michael Wörle, Erster Bürgermeister



(Siegel)

Inkrafttreten

Der Satzungsbeschluss der Sanierungssatzung „Gersthofen West“ wurde am 26. JAN. 2023
gemäß § 143 Abs. 1 BauGB ortsüblich bekanntgemacht.

Stadt Gersthofen

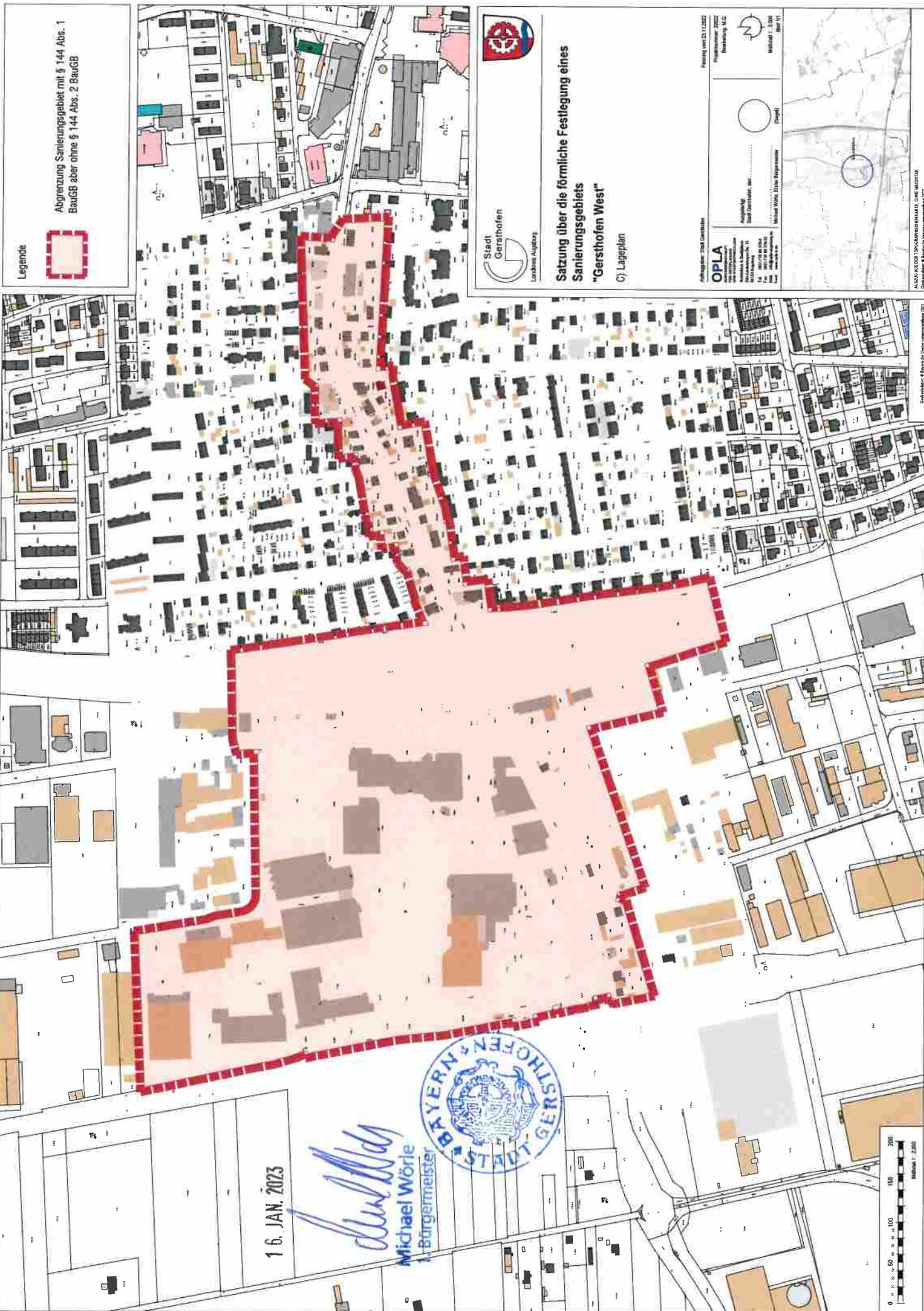
Gersthofen, den 26. JAN. 2023



Michael Wörle, Erster Bürgermeister



(Siegel)



Legende

Abgrenzung Sanierungsgebiet mit § 144 Abs. 1 BauGB aber ohne § 144 Abs. 2 BauGB

Stadt Gersthofen
Landkreis Augsburg

Satzung über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets "Gersthofen West"
c) Lageplan

Planung Nr. 23.1.0022
Planjahr 2022
Bearbeitung M.E.

OPLA
OPLA Planungsbüro
Planungsbüro
Mittelstraße 15
D-89073 Augsburg
Tel. 08151 90 90 90
Fax 08151 90 90 91
www.opla.de

Ausgangspunkt
Stand Datum: 01.12.2022
Merkmal: Eintrag: Eintrag
Merkmal: Eintrag: Eintrag

Maßstab: 1:2000
Blatt: 11

AUSDRUCK DES TOPOGRAFISCHEN PLANES GEMÄß § 144 Abs. 1 BauGB
 Gezeichnet: © Bayerns Vermessungsbehörde 2022

16. JAN. 2023

Michael Wörle
Bürgermeister



STADT GERSTHOFEN



Landkreis Augsburg

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG „Gersthofen West“ gem. § 141 BauGB

ERLÄUTERUNGSBERICHT

für die Vorbereitung der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes im Rahmen einer Sanierungsmaßnahme gem. § 136 BauGB

STUFE 1) BESTANDSAUFNAHME, ANALYSE & BEWERTUNG
STUFE 2) LEITBILD, SANIERUNGSZIELE UND –MAßNAHMEN

Auftraggeber: Stadt Gersthofen

Fassung vom 23.11.2022

OPLA

**BÜROGEMEINSCHAFT
FÜR ORTSPLANUNG
UND STADTENTWICKLUNG**

Architekten und Stadtplaner
Otto-Lindenmeyer-Str. 15
86153 Augsburg
Tel: 0821 / 508 93 78 0
Fax: 0821 / 508 93 78 52
Mail: info@opla-augsburg.de
I-net: www.opla-d.de

Projektnummer: 20022
Bearbeitung M.G., W.D.

INHALTSVERZEICHNIS

A	EINLEITUNG	18
1.	Anlass der Planung	18
2.	Methodik und Vorgehensweise	19
B	GRUNDLAGEN	21
1.	Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	21
2.	Historische Karte, Boden- und Baudenkmäler	25
3.	Planungsrechtliche Ausgangssituation	28
4.	vorangegangene Planungen	33
5.	Fazit Grundlagenermittlung	44
C	BESTANDSAUFNAHME, ANALYSE UND BEWERTUNG	45
1.	Grünstrukturen / Aufenthaltsbereiche	45
2.	Infrastruktur – Verkehr, Energie, Kommunikation	49
3.	Gestaltung der öffentlichen Räume, Aufenthaltsbereiche und den Gewerbeflächen	56
4.	Bauliche Dichte (GRZ I)	61
5.	Dachformen	65
6.	Höhe der Gebäude	68
7.	Sanierungsbedarf	72
8.	Gestaltwert der Gebäude	75
9.	Nutzungen	79
10.	Verkehrslärm	81
11.	Flächenpotenziale	91
12.	Stärken	144
13.	Schwächen	148
14.	Chancen + Risiken	151
15.	Fazit Bestandsaufnahme und -analyse	153
D	ZIELE, LEITBILDER UND MAßNAHMEN	155
1.	Ziele und Leitbilder	155

2.	Entwicklungsszenarien	177
3.	Massnahmenkatalog	198
E	VORSCHLAG FÜR DIE ABGRENZUNG EINES SANIERUNGSGEBIETES	208
1.	Sanierungsrechtliche Empfehlung	208
2.	Empfehlung für das Sanierungsverfahren	210

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ablauf der vorbereitenden Untersuchung (Quelle: Eigene Darstellung)	20
Abbildung 2: Lage im Raum, o.M. (Quelle Luftbild: Bayerische Vermessungsverwaltung, eigene Bearbeitung)	21
Abbildung 3: Luftbild des Untersuchungsgebietes, o.M. (Quelle Luftbild: Bay. Vermessungsverwaltung, eigene Bearbeitung)	23
Abbildung 4: Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Gersthofen (Quelle: Geoinformationsportal der Stadt Gersthofen)	28
Abbildung 5: Vorentwurf Straßenlageplan St. 2036 / Bahnhofstraße, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Anlage von Bushaltestellen (Bahnhofsareal) 2015, Büro FISCHER	33
Abbildung 6: Vorentwurf Interimgestaltung Bahnsteig, Freianlagen, 2015, KELLER DAMM ROSER	33
Abbildung 7: Städtebauliche Idee zur Entwicklung der Bahnhofstraße 2017, MESS	33
Abbildung 8: Städtebauliche Studie Bahnhofstraße Gersthofen inkl. Nord-Süd-Grünachse, Gesamtkonzept, 2018, MESS	33
Abbildung 9: Ausschnitt Machbarkeitsstudie, Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße, Lageplan große Verkerslösung neue Mitte Gersthofen 2019, KLING CONSULT	33
Abbildung 10: Hery Park Masterplan, 2020, LEONARD DESIGN ARCHITECTS	33
Abbildung 11: Neuer Standort ISA, 2020, STADT GERSTHOFEN	34
Abbildung 12: Einzelhandelslagen Gersthofen, (Quelle: Einzelhandelskonzept für die Stadt Gersthofen, CIMA August 2018)	36
Abbildung 13: Übersichtsplan Verbindungsachse Ost-West „Bahnhofstraße“ (Quelle: städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS)	37
Abbildung 14: Gesamtkonzept Bahnhofstraße (Quelle: städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS)	38
Abbildung 15: Bestandssituation der Bahnhofstraße Ost (Quelle: städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS)	38
Abbildung 16: Ausschnitt Gesamtkonzept für Bahnhofstraße Ost (Quelle: städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS)	39
Abbildung 17: Ausschnitt Gesamtkonzept für Bahnhofstraße überörtlicher Anschluss an die B 2 (Quelle: städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS).....	40
Abbildung 18: Verzicht auf eine Abbiegespur auf der Brücke durch einen Kreisverkehr (Quelle: städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS)	40
Abbildung 19: Reduzieren der Zahl notwendigen Abbiegespuren durch Kreisel	41

Abbildung 20: zusätzliche Option einer separaten Radbrücke, kreuzungsfreier Übergang über die B 2	41
Abbildung 21: Vorentwurf St 2036 / Bahnhofstraße: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Alage von Bushaltestellen (Quelle: Straßenlageplan, Büro FISCHER, Leipheim, 2015)	42
Abbildung 22 : Vorentwurf des Bahnhofareals (Quelle: Interimgestaltung Bahnsteig Bestandsniveau, Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten Stadtplaner GmbH, 2015) ...	42
Abbildung 23: Blick auf die öffentliche Fläche von Süd-Osten (Quelle: Google Maps).....	47
Abbildung 24: Blick auf die öffentliche Fläche von Süd Westen	47
Abbildung 25: Blick auf die öffentliche Fläche von Süd-Osten	47
Abbildung 26: Blick auf die Bahnhofsvorfläche mit Stellplätzen und Bahnhofswäldchen, Blick von Nordwesten	48
Abbildung 27: Blick auf die neue Erschließungsfläche des Bahnhofareals mit neuer Gehölzstruktur und daherfliegendem Bahnhofswäldchen, Blick von Westen	48
Abbildung 28: Straßennetz Gersthofen (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan, TÜV Rheinland)	49
Abbildung 29: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der Stadtwerke Augsburg mit Abgrenzung der Haltestellen in Gersthofen (grün), (Quelle: SWA, eigene Bearbeitung)	52
Abbildung 30: Plan des Erdgasleitung von der Schwaben Netz GmbH, grüne Leitungen aus Material PE bestehen und orangenen Leitungen aus Material Stahl	54
Abbildung 31: Richtfunkverbindungen und Antennenstandort der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG	54
Abbildung 32: Bahnhofstraße, Blick nach Osten, Bsp. keine Gestaltung	58
Abbildung 33: Flotowstraße, Blick nach Süden, Bsp. mittlere Gestaltung	58
Abbildung 34: Finkenweg, Blick nach Süden, Bsp. gute Gestaltung	58
Abbildung 35: Dieselstraße, Blick nach Norden, Bsp. sehr gute Gestaltung	58
Abbildung 36: öffentliche Grünfläche an der Anschlussstelle Bahnhofstraße / B2	59
Abbildung 37: Umstrukturierung und Neubau des Bahnhofareals	59
Abbildung 38: Stellplatzflächen des Hery-Parks, hoher Anteil versiegelter Flächen.....	59
Abbildung 39: Blick auf eine private Stellplatzfläche von Süd-Osten mit sehr hoher Versiegelung, Siemensstraße (Quelle: Google Maps).....	60
Abbildung 40: Blick auf eine private Stellplatzfläche mit sehr hoher Versiegelung und vereinzelt kleinen Gehölzen, Dieselstraße	60
Abbildung 41: Vorgarten in der Flotowstraße, Grünfläche mit Baumbestand und guter Gestaltung	60
Abbildung 42: Vorgarten in der Andreas-Schmid-Straße, Grünfläche mit Baumbestand und sehr guter Gestaltung.....	60

Abbildung 43: prozentuale Verteilung der GRZ I im Untersuchungsgebiet GE/GI zw. B2 und Bahnlinie(eigene Darstellung)	62
Abbildung 44: prozentuale Verteilung der GRZ I im Untersuchungsgebiet WA - zw. B2 und Stadtmitte (eigene Darstellung)	63
Abbildung 45: Beispiel unbebaute Fläche: GRZ I: 0, Fl.Nr. 1230/17	63
Abbildung 46: Beispiel GRZ I: 0,3-0,4, Senefelderstr. 23	63
Abbildung 47: Beispiel GRZ I: 0,4 – 0,5, Dieselstraße 45	63
Abbildung 48: Beispiel GRZ I: 0,6 - 1,0: Gutenbergstraße 19	63
Abbildung 49: prozentuale Verteilung der Dachformen im UG WA Haupt und Nebengebäude (eigene Erstellung)	66
Abbildung 50: prozentuale Verteilung der Dachformen im UG WA Hauptgebäude (eigene Erstellung)	66
Abbildung 51: prozentuale Verteilung der Dachformen im Untersuchungsgebiet (UG) GE/GI (eigene Erstellung)	67
Abbildung 52: Beispiel Wohnhaus mit steilem Satteldach, Bahnhofstraße 35	67
Abbildung 53: Beispiel Wohnhaus mit Walmdach, Bahnhofstraße 46	67
Abbildung 54: Beispiel Gewerbegebäude mit Flachdach, , Dieselstraße 20a	67
Abbildung 55: Beispiel Gewerbegebäude mit Satteldach, Beethofenstraße 11	67
Abbildung 56: prozentuale Verteilung der Gebäudehöhen im Untersuchungsgebiet GE/GI (eigene Darstellung)	69
Abbildung 57: prozentuale Verteilung der Gebäudehöhen im Untersuchungsgebiet WA (eigene Darstellung)	70
Abbildung 58: Beispiel Wohngebäude mit Gesamthöhe bis 9 Meter, Bahnhofstraße. 47	70
Abbildung 59: Beispiel Wohngebäude mit Gesamthöhe bis 16 Meter, Händelstraße. 1	70
Abbildung 60: Beispiel Gewerbegebäude mit Gesamthöhe bis 9 Meter, Flotowstraße Str. 10	70
Abbildung 61: Beispiel Gewerbegebäude mit Gesamthöhe über 46 Meter, Hery Park. 3000	70
Abbildung 62: Beispiel Wohngebäude ohne Sanierungsbedarf, Bahnhofstraße Str. 22	73
Abbildung 63: Beispiel Wohngebäude mit geringem Sanierungsbedarf, Bahnhofstraße. 51	73
Abbildung 64: Beispiel Wohngebäude mit mittlerem Sanierungsbedarf, Lortzingerstraße 19	74
Abbildung 65: Beispiel Gewerbegebäude ohne Sanierungsbedarf, Dieselstraße 16	74
Abbildung 66: Beispiel Gewerbegebäude mit geringem Sanierungsbedarf, Flotowstraße 13	74
Abbildung 67: Beispiel Gewerbegebäude mit mittlerem Sanierungsbedarf, Gutenbergstraße 13	74

Abbildung 68: Beispiel Gewerbegebäude mit hohem Sanierungsbedarf, Beethovenstraße 5	74
Abbildung 69: Beispiel Wohngebäude mit sehr guter Gestaltung, Bahnhofstraße 34.....	77
Abbildung 70: Beispiel Wohngebäude mit guter Gestaltung, Bauernstr. 1	77
Abbildung 71: Beispiel Wohngebäude mit geringer Gestaltung, Bahnhofstraße 29.....	78
Abbildung 72: Beispiel Wohngebäude mit hohem Gestaltungsbedarf, Bahnhofstraße 21 ...	78
Abbildung 73: Beispiel Gewerbegebäude mit sehr guter Gestaltung, Gutenbergstraße 19 .	78
Abbildung 74: Beispiel Gewerbegebäude mit guter Gestaltung, Dieselstraße 16	78
Abbildung 75: Beispiel Gewerbegebäude mit geringer Gestaltung, Hery Park 2600	78
Abbildung 76: Beispiel Gewerbegebäude mit hohem Gestaltungsbedarf	78
Abbildung 77: Bahnlinie Donauwörth – Augsburg, Blickrichtung Süden	89
Abbildung 78: Bahnlinie Donauwörth – Augsburg, Blickrichtung Norden.....	89
Abbildung 79: Bundesstraße 2, Blickrichtung Norden	90
Abbildung 80: Bundesstraße 2, Blickrichtung Süden.....	90
Abbildung 81: vorhandene Dachflächen in ha im GE/GI (eigene Darstellung)	92
Abbildung 82: vorhandene Gebäudefläche im GE/GI in ha, untergliedert in Gebäudehöhen (eigene Darstellung).....	93
Abbildung 83: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 5	94
Abbildung 84: Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/9, /42 und /43, landwirtschaftliche Nutzfläche	94
Abbildung 85: Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/9, /42 und /43, landwirtschaftliche Nutzfläche	94
Abbildung 86: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 6	94
Abbildung 87: Max-Planck-Straße Fl.-Nr. 1258/38, /24 und /8, landwirtschaftliche Nutzfläche	95
Abbildung 88: Max-Planck-Straße Fl.-Nr. 1258/38, /24 und /8, landwirtschaftliche Nutzfläche	95
Abbildung 89: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 5	95
Abbildung 90: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/26, landwirtschaftliche Nutzfläche	95
Abbildung 91: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/26, landwirtschaftliche Nutzfläche	95
Abbildung 92: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 5	96
Abbildung 93: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/17, landwirtschaftliche Nutzfläche	96
Abbildung 94: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/17, landwirtschaftliche Nutzfläche	96
Abbildung 95: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 2	97
Abbildung 96: Finkenweg Fl.-Nr. 1102, teilweise landwirtschaftliche Nutzfläche	97

Abbildung 97: Finkenweg Fl.-Nr. 1102/1, private Fläche, teilweise als Stellplatzfläche, Luftbild, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2020	97
Abbildung 98: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 2	97
Abbildung 99: Finkenweg Fl.-Nr. 1109/1, private Grünfläche mit Baumbestand	98
Abbildung 100: Finkenweg Fl.-Nr. 1109/1, private Grünfläche mit Baumbestand	98
Abbildung 101: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 1	99
Abbildung 102: Bahnhofstraße Fl.-Nr. 988, private Grünfläche, Luftbild, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2020	99
Abbildung 103: Bahnhofstraße Fl.-Nr. 988/8, private Grünfläche	99
Abbildung 104: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 1	100
Abbildung 105: Flotowstraße Fl.-Nr. 989/5, private Grünfläche, Luftbild, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2020	100
Abbildung 106: Flotowstraße Fl.-Nr. 989/5, private Grünfläche	100
Abbildung 107: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 1	101
Abbildung 108: Flotowstraße Fl.-Nr. 985/1, Neubau Bürogebäude mit Gewerbehalle	101
Abbildung 109: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 1	102
Abbildung 110: Flotowstraße Fl.-Nr. 1003/1, private Grünfläche ohne Gehölzen.....	102
Abbildung 111: Flotowstraße Fl.-Nr. 1004, private Grünfläche mit Gehölzen	102
Abbildung 112: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 14	103
Abbildung 113: Bahnhofstraße Fl.-Nr. 1072/9, Privatgarten mit Nebenanlagen und Gehölzbestand.....	103
Abbildung 114: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 23	104
Abbildung 115: Bahnhofstraße Fl.-Nr. 1070/22, Privatgarten mit Nebenanlagen und Gehölzbestand, (GoogleMaps 3D)	104
Abbildung 116: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2	105
Abbildung 117: Finkenweg Fl.-Nr. 1100, unbebaute Teilfläche	105
Abbildung 118: Finkenweg Fl.-Nr. 1100, unbebaute Teilfläche	105
Abbildung 119: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2	106
Abbildung 120: Hery Park Fl.-Nr. 1115, altes Bestandsgebäude mit Gehölzen, mittlerweile zurückgebaut und unbebaute Fläche	106
Abbildung 121: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 5	107
Abbildung 122: Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/12, leerstehendes Gebäude und Stellplätze.....	107
Abbildung 123: Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/12, leerstehendes Gebäude und Stellplätze.....	107
Abbildung 124: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 5	108

Abbildung 125: Siemensstraße Fl.-Nr. 1230/13, private Stellplatzfläche	108
Abbildung 126: Siemensstraße Fl.-Nr. 1230/13, private Stellplatzfläche (GoogleMaps 3D)	108
Abbildung 127: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J3	109
Abbildung 128: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5	109
Abbildung 129: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1230/34, private Stellplatzfläche	109
Abbildung 130: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1230/34, private Stellplatzfläche	109
Abbildung 131: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5	110
Abbildung 132: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/38, private Stellplatzfläche	110
Abbildung 133: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/37 und /38, private Stellplatzfläche.....	110
Abbildung 134: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Messerschmittstraße Fl.-Nr.1230/40	111
Abbildung 135: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Senefelderstraße Fl.-Nr.1230/51.....	111
Abbildung 136: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Senefelderstraße Fl.-Nr.1230/24,.....	111
Abbildung 137: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Senefelderstraße Fl.-Nr.1230/21,.....	111
Abbildung 138: Messerschmittstraße Fl.-Nr.1230/40, private Stellplätze Einzelhandel	111
Abbildung 139: Senefelderstraße Fl.-Nr.1230/51, private Stellplätze Einzelhandel.....	111
Abbildung 140: Senefelderstraße Fl.-Nr.1230/24, private Stellplätze Einzelhandel.....	112
Abbildung 141: Senefelderstraße Fl.-Nr.1230/21, private Stellplätze Einzelhandel.....	112
Abbildung 142: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/41	112
Abbildung 143: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Dieselstraße Fl.- Nr. 1230/55.....	112
Abbildung 144: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Dieselstraße Fl.- Nr. 1230/25.....	112
Abbildung 145: Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/41, private PKW Stellplatzfläche	113
Abbildung 146: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/55, private PKW Stellplatzfläche	113
Abbildung 147: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/25, private PKW Stellplatzfläche	113
Abbildung 148: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. xxx.....	113
Abbildung 149: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/23, /69, /70, private Stellplatzfläche (GoogleMaps 3D).....	114
Abbildung 150: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/23, /69, /70, private Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020).....	114

Abbildung 151: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J3	114
Abbildung 152: Siemensstraße Fl.-Nr. 1238/25, /16, Lagerfläche	114
Abbildung 153: Siemensstraße Fl.-Nr. 1238/25, /16, Lagerfläche	114
Abbildung 154: Siemensstraße Fl.-Nr. 1238/25, /16, Lagerfläche	115
Abbildung 155: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1238/17, private Stellplätze.....	115
Abbildung 156: Abbildung Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1237, private Stellplätze:	115
Abbildung 157: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J3, Fl.-Nrn. 1243/6, /14, /15	115
Abbildung 158: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J3, Fl.-Nrn. 1240, 1240/2, 1241, 1241/1, 1242, 1243/10,.....	115
Abbildung 159: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1243/14, private Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020).....	116
Abbildung 160: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1243/14, private Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020).....	116
Abbildung 161: Dieselstraße, Thyssenstraße, Gutenbergstraße Fl.-Nrn. 1240, 1240/2, 1241, 1241/1 1242, 1243/10, private Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)	116
Abbildung 162: Thyssenstraße, Fl.-Nr. 1240, unbefestigte Fläche	116
Abbildung 163: Gutenbergstraße, Thyssenstraße, Fl.-Nr. 1240, 1240/2, 1241, 1241/1 1242, 1243/10, private Stellplatzfläche	116
Abbildung 164: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. I3	117
Abbildung 165: Siemensstraße Fl.-Nr. 1238/14, private Stellplatzfläche	117
Abbildung 166: Siemensstraße Fl.-Nr. 1238/14, private Stellplatzfläche (GoogleMaps 3D)	117
Abbildung 167: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. I3, für Fl.-Nr. 1238/30	118
Abbildung 168: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. I3, für Fl.-Nr. 1238/3 und 1238/10.....	118
Abbildung 169: Thyssenstraße Fl.-Nr. 1238/3, private unbefestigte Stellplatzfläche	118
Abbildung 170: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1238/10, private unbefestigte Stellplatzfläche	118
Abbildung 171: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1238/30, private befestigte Stellplatzfläche.....	118
Abbildung 172: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5	119
Abbildung 173: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/28, private Lager- und Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020).....	119
Abbildung 174: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/28, private Lager- und Stellplatzfläche (GoolgeMaps 3D).....	119
Abbildung 175: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5	120

Abbildung 176: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/63, private Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020).....	120
Abbildung 177: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/63, private Stellplatzfläche	120
Abbildung 178: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5	121
Abbildung 179: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/29, Lagerfläche des städtischen Bauhofs (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)	121
Abbildung 180: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2	122
Abbildung 181: Ecke Thyssenstraße und Finkenweg Fl.-Nr. 1106, private Stellplatzfläche für LKW	123
Abbildung 182: Ecke Thyssenstraße und Finkenweg Fl.-Nr. 1106, private Stellplatzfläche für PKW	123
Abbildung 183: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2	123
Abbildung 184: Ecke Thyssenstraße und Dieselstraße Fl.-Nr. 1104/2, Lagerfläche von Anhängern.....	124
Abbildung 185: Finkenweg Fl.-Nr. 1103, private PKW und LKW Stellplatzfläche, Luftbild, Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2020	124
Abbildung 186: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2	124
Abbildung 187: Dieselstraße Fl.-Nr. 1102/1, private PKW Stellplatzfläche	125
Abbildung 188: Dieselstraße Fl.-Nr. 1087/27, private PKW Stellplatzfläche	125
Abbildung 189: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2	125
Abbildung 190: Dieselstraße Fl.-Nr. 1100, privater LKW Stellplatz	126
Abbildung 191: Dieselstraße Fl.-Nr. 1100, privater LKW Stellplatz, (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020).....	126
Abbildung 192: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2 – 1. Änderung	126
Abbildung 193: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2 – 3. Änderung	126
Abbildung 194: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2 – 4. Änderung	127
Abbildung 195: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2 – 6. Änderung	127
Abbildung 196: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2 – 7. Änderung	127
Abbildung 197: Hery Park Fl.-Nr. 1094, 1096, 1097, 1099/2, 1115/2, PKW-Stellplätze für die Einzelhandelsbetriebe	128
Abbildung 198: Hery Park Fl.-Nr.1099/2, 1115/2, PKW-Stellplätze für die Einzelhandelsbetriebe	128
Abbildung 199: Hery Park Fl.-Nr.1099/2, 1115/2, PKW-Stellplätze für die Einzelhandelsbetriebe	128
Abbildung 200: Hery Park Fl.-Nr.1099/2, 1115/7, PKW-Stellplätze für die Einzelhandelsbetriebe	128

Abbildung 201: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1 für Fl.-Nr. 987/1, 988/7, 996/1, 996/2 und 997	129
Abbildung 202: Flotowstraße Fl.-Nr. 996/1 und /2, Autohaus PKW Stellplatzflächen	129
Abbildung 203: Flotowstraße Fl.-Nr.996/1, Autohaus PKW Stellplatzflächen	129
Abbildung 204: Flotowstraße Fl.-Nr.997, Autohaus PKW Stellplatzflächen	130
Abbildung 205: Flotowstraße Fl.-Nr.987/1, Autohaus PKW Stellplatzflächen	130
Abbildung 206: Bahnhofstraße Fl.-Nr.988/7, Autohaus PKW Stellplatzflächen	130
Abbildung 207: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1	131
Abbildung 208: Flotowstraße Fl.-Nr. 984, Lagerfläche (Container, Baumaterial)	131
Abbildung 209: Flotowstraße Fl.-Nr. 984 und Teilflächen von 985/1, Lagerfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020).....	131
Abbildung 210: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1	132
Abbildung 211: Flotowstraße Fl.-Nr. 979 und 981, Busbetriebshof	132
Abbildung 212: Flotowstraße Fl.-Nr. 979 und 981, Busbetriebshof	132
Abbildung 213: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1	133
Abbildung 214: Beethovenstraße Fl.-Nr. 985, Lager- und Stellplatzfläche Baumaschinen	133
Abbildung 215: Beethovenstraße Fl.-Nr. 985, Lager- und Stellplatzfläche Baumaschinen	133
Abbildung 216: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1	134
Abbildung 217: Beethovenstraße Fl.-Nr. 962/3, Stellplatzflächen	134
Abbildung 218: Beethovenstraße Fl.-Nr. 962/3 und 962, Zufahrt und Stellplatzflächen.....	134
Abbildung 219: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1	135
Abbildung 220: Flotowstraße Fl.-Nr. 976, Lager- und Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020).....	135
Abbildung 221: Flotowstraße Fl.-Nr. 976, Lager- und Stellplatzfläche (GoogleMaps 3D) ..	135
Abbildung 222: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1	136
Abbildung 223: Robert-Bosch-Straße Fl.-Nr. 973/, /2 und 975/2, private Stellplatzfläche ..	136
Abbildung 224: Robert-Bosch-Straße / Flotowstraße Fl.-Nr. 973/, /2 und 975/2, private Stellplatzfläche	136
Abbildung 225: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1	137
Abbildung 226: Flotowstraße Fl.-Nr. 1003/1, private Stellplatzfläche	137
Abbildung 227: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1	138
Abbildung 228: Robert-Bosch-Straße Fl.-Nr. 670 und 670/1, Logistik Umschlagplatz und Stellplatz.....	138
Abbildung 229: Daimlerstraße Fl.-Nr. 664, Logistik Umschlagplatz und Stellplatz	138

Abbildung 230: Fl.Nrn. 966/1, 970, 670, 671/1 und 664, Luftbild, © Daten: Bayerische Vermessungs-verwaltung 2020.....	139
Abbildung 231: Bundesstraße 2, Blickrichtung Süden	139
Abbildung 232: Bundesstraße 2, Blickrichtung Norden	139
Abbildung 233: Auflistung der positiven Eigenschaften und Effekte einer Dachbegrünung	141
Abbildung 234: Beispiel einer großen, ungegliederten Fassadenfläche, ohne Begrünung im Gewerbegebiet	142
Abbildung 235: Beispiel einer großen, ungegliederten Fassadenfläche im Gewerbegebiet, ohne Begrünung	142
Abbildung 236: Beispiel einer Fassadenbegrünung eines Verwaltungsgebäudes im Gewerbegebiet West.....	142
Abbildung 237: Flächenpotentiale im GE / GI zwischen B2 und Bahnlinie	146
Abbildung 238: Chancen der Stellplatz- und Dachflächenpotenziale im GE/GI (eigene Darstellung)	152
Abbildung 239: links Luftbild Handlungsfeld „nördliches GE & GI“, oben Luftbild Handlungsfeld „südliches GE & GI“, o.M.	166
Abbildung 240: Luftbild Handlungsfeld „Wohnen an der Bahnhofstraße“, o.M.	168
Abbildung 241: links nördlicher Ausschnitt und oben südlicher Ausschnitt Luftbild Handlungsfeld „Bundesstraße 2“, o.M.	169
Abbildung 242: Luftbild Handlungsfeld „Bahnhofstraße West“, o.M.	170
Abbildung 243: Luftbild Handlungsfeld „Bahnhofstraße Nord (Hery Park)“, o.M.	171
Abbildung 244: Luftbild Handlungsfeld „Bahnhofstraße Süd“, o.M.	173
Abbildung 245: Luftbild Handlungsfeld „Green Campus“, o.M.	175
Abbildung 246: Konzeptbeispiel eines Mobility Hubs, © https://www.e-mobility-hub.com/ .	178
Abbildung 247: Beispiel Bestandteile eines Mobilitätshubs, © EUREF Campus Düsseldorf	178
Abbildung 248: Beispiel eines aufgeständertes Verwaltungsgebäude mit darunterliegendem Rangierraum und Parkierungsflächen, Kreuzer Edelstahl GmbH	180
Abbildung 249: Dach- und Fassadenbegrünung am Beispiel des Kö-Bogens-II in Düsseldorf, © welt.de, Brutale grüne Architektur.....	180
Abbildung 250: schematische Darstellung von Potenzialen in einem grünem GE/GI, unter anderem durch Aufenthaltsbereiche, Quelle: Grün statt Grau, GEWERBEGEBIETE im Wandel, Verbundpartner: WILA Bonn, Stadt Remscheid, Stadt Frankfurt am Main, Stadt Mar, Technische Universität Darmstadt, Universität Osnabrück, Global Nature Fund	180
Abbildung 251: Beispiel Wegeverbindung in 3. Dimension, High Line New York, © https://www.thehighline.org	182
Abbildung 252: Beispiel City-Roofwalk in Hannover/, © Chora Blau Landschaftsarchitektur	182

Abbildung 253: Beispiel Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße zwischen B2 und Stadtmitte, © Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, 2018.....	183
Abbildung 254: Beispiel verschiedener Straßenquerschnitte für den Bereich Bahnhofstraße zwischen B2 und Stadtmitte, Ist-Zustand, von Links: leichte Anpassung und aufwendiger Umbau, © Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, 2018	183
Abbildung 255: Blick von Süden, 3D Animation von Grünbrücken über die B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung	184
Abbildung 256: Blick von Südwesten, 3D Animation von Grünbrücken über die B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung	184
Abbildung 257: Blick von Süden, 3D Animation von einer Teildeckelung der B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung	186
Abbildung 258: Blick von Südwesten, 3D Animation von einer Teildeckelung der B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung	186
Abbildung 259: 3D Animation von einer Teildeckelung der B2 in Verbindung mit PV-Modulen für die Zwischenbereiche, zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung	186
Abbildung 260: Blick von Süden, 3D Animation von einer Gesamtdeckelung der B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung	187
Abbildung 261: Blick von Südwesten, 3D Animation von einer Gesamtdeckelung der B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung	187
Abbildung 262: Beispiel Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und B2, aufwendiger Umbau © Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, 2018	188
Abbildung 263: Beispiel verschiedener Straßenquerschnitte für den Bereich Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und B2, von links: Ist-Zustand, leichte Anpassung mit Beibehaltung der Abbiegespuren und aufwendiger Umbau mit neuem Kreuzungspunkt beim Hery Park und Wegfall Abbiegespuren, © Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, 2018.....	188
Abbildung 264: Beispiel Bebauung südlich der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und B2 © Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, 2018.....	188
Abbildung 265: Luftlinienvergleich der ISA Standorte gemessen vom Bahnhof, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung.....	191

PLANVERZEICHNIS

Plan 1: Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchung „Gersthofen West“, o.M. .	24
Plan 2: Historische Karte und Denkmäler 1939 - 1959, o.M. (Quelle Historische Karte: Bayerische Vermessungsverwaltung)	25
Plan 3: Historische Karte und Denkmäler 1960 - 1981, o.M. (Quelle Historische Karte: Bayerische Vermessungsverwaltung)	26
Plan 4: wirksamer Flächennutzungsplan und Bebauungspläne, o.M.	30
Plan 5: Grünstrukturen und Aufenthaltsbereiche, o.M.	45
Plan 6: Verkehrsstruktur, o.M.	50
Plan 7: Gestaltung der öffentlichen Räume und Aufenthaltsbereiche, o.M.	56
Plan 8: Bauliche Dichte (GRZ I), o. M.	61
Plan 9: Dachformen, o. M.	65
Plan 10: Gebäudehöhen, o. M.	68
Plan 11: Baulicher Zustand / Sanierungsbedarf, o.M.	72
Plan 12: Gestaltwert der Gebäude, o.M.	75
Plan 13: Verteilung der Nutzungen, o.M.	79
Plan 14: Verkehrslärm gesamt; Plan 14.1 LDEN & Plan 14.2 LNight, o.M.	81
Plan 15: Verkehrslärm Hauptverkehrswege (B2, Bahnhofstraße); Plan 15.1 LDEN, Plan 15.2 LNight, o.M.	84
Plan 16: Verkehrslärm Bahnlinie, Plan 16.1 LDEN, Plan 16.2 LNight, o.M.	87
Plan 17: Flächenpotenziale, o.M.	91
Plan 18: Stärken, o.M.	144
Plan 19: Schwächen, o. M.	148
Plan 20: Ziele, o. M.	156
Plan 21: Handlungsfelder, o.M.	165
Plan 22: Entwicklungsszenario NGEI / SGEI: Beispiel Mobilitätshub, o. M.	177
Plan 23: Entwicklungsszenario NGEI / SGEI: Bsp. gewerbliche Nachverdichtung, o. M.	179
Plan 24: Entwicklungsszenario NGEI / SGEI: Bsp. Wegeverbindung in 3. Dimension, o. M.	181
Plan 25: Entwicklungsszenario BSO: Neugestaltung des Straßenraumes , o. M.	182
Plan 26: Entwicklungsszenario BSO: Schließen der identifizierten Baulücken, o. M.	183
Plan 27: Entwicklungsszenario B2 Variante 1, nördlicher B2 Abschnitt mit einer mögliche Anordnung von Grünbrücken zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, o. M.	185

Plan 28: Entwicklungsszenario B2 Variante 1, südlicher B2 Abschnitt mit einer mögliche Anordnung von Grünbrücken zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, o. M.	185
Plan 29: Entwicklungsszenario BSW: Neugestaltung des Straßenraumes und neuer Bebauung zur Schaffung raumbildender Kanten, o. M.	187
Plan 30: Variante 1, nördlicher ISA Standort, Bestandssituation	192
Plan 31: Variante 1, nördlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 1: ISA	192
Plan 32: Variante 1, nördlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 2: Vision ISA & südöstlicher Green Campus	192
Plan 33: Variante 1, nördlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 3: Vision ISA & südlicher Green Campus	193
Plan 34: Variante 1, nördlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 4: Vision finale Gesamtlösung ISA & Green Campus	193
Plan 35: Variante 2, südlicher ISA Standort, Bestandssituation	194
Plan 36: Variante 2, südlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 1: ISA	194
Plan 37: Variante 2, südlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 2: Vision ISA & südöstlicher Green Campus	194
Plan 38: Variante 2, südlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 3: Vision ISA & südlicher Green Campus	195
Plan 39: Variante 2, südlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 4: Vision finale Gesamtlösung ISA & Green Campus	195
Plan 40: Variante 3, südwestlicher ISA Standort, Bestandssituation	196
Plan 41: Variante 3, südwestlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 1: ISA	196
Plan 42: Variante 3, südwestlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 2: Vision ISA & südöstlicher Green Campus	196
Plan 43: Variante 3, südwestlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 3: Vision ISA & südlicher Green Campus	197
Plan 44: Variante 3, südwestlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 4: Vision finale Gesamtlösung ISA & Green Campus	197
Plan 45: Vorschlag für die Abgrenzung des Sanierungsgebietes, o.M.	209

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: rechtskräftige Bebauungspläne innerhalb des UG	31
Tabelle 2: rechtskräftige Bebauungspläne angrenzend an das UG	32
Tabelle 3: Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden, Auszug aus der sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)	83

A EINLEITUNG

1. ANLASS DER PLANUNG

Eine prosperierende Wirtschaft ist für jede Kommune ein wichtiger Baustein um deren Wachstum und Finanzkraft voran zu treiben. Die einer Kommune zur Verfügung stehende Fläche wird zunehmend knapper und kann nicht nur dem Gewerbe und der Industrie zugeschrieben werden, sondern dient auch der Wohnraumnutzung und der Erholung der Bevölkerung. In Zeiten des Klimawandels gilt es mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen Umweltschonend umzugehen. Neben der Flächenthematik ist der Umgang zwischen den einzelnen Unternehmen und der Kommune ein zentrales Thema zum Erfolg.

Die Stadt Gersthofen beschäftigt sich daher mit der Thematik zukunftsfähige Gewerbe- und Industriegebiete zu schaffen. Die Ressource Fläche spielt hierbei eine große Rolle, denn Unternehmen brauchen diese um zu wirtschaften, Veränderungen vornehmen zu können und letztendlich wettbewerbsfähig zu bleiben. In den über die Jahre gewachsenen Gewerbegebieten einer Stadt gibt es zukunftssichernde Potenziale, welche identifiziert und ausgebaut werden müssen. Ein solches Industriegebiet liegt in der Gemarkung Gersthofen westlich der Bundesstraße 2 und östlich der Bahnlinie Donauwörth – Augsburg.

Um langfristig die städtebauliche Ordnung zu gewährleisten, städtebauliche Missstände aufzudecken und zu beseitigen sowie das Gebiet in seiner Lage und Funktion für die Themen der Zukunft (Nachhaltigkeit, Klimaresilienz, Flächensparen) zu stärken, wird die vorliegende Vorbereitende Untersuchung durchgeführt. Sie stellt die Vorbereitung einer Sanierungsmaßnahme gem. § 136 BauGB dar.

Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten¹ - Transformation

Ausgangslage und Problemstellung

Viele Jahre konzentrierte sich die Ansiedlungspolitik der Kommunen auf die Erschließung neuer Gewerbestandorte. Diese locken mit günstiger Erschließung, bedarfsorientierten Grundstücksgrößen und -zuschnitten sowie großer Gestaltungsfreiheit, auch viele Betriebe aus bestehenden, innerstädtischen Gewerbegebieten an. Eine stetig zunehmende Flächeninanspruchnahme an den Siedlungsrändern durch Industrie und Gewerbe ist die Folge. In vielen Ballungsräumen stoßen weitere Flächenausweisungen inzwischen auf umweltrechtliche Grenzen und gesellschaftliche Widerstände. Mit steigender Sensibilisierung für Umweltbelange, Klimawandel und Nachhaltigkeit in der Planung rücken seit einigen Jahren die Potenziale bestehender Industrie- und Gewerbegebiete verstärkt ins Blickfeld der Stadtentwicklung. [...]

[...] Diesem Forschungsfeld war eine Studie mit 9 Modellvorhaben vorgeschaltet, welche vor allem für Gewerbegebiete aus den 1960er bis 1980er Jahren städtebaulichen Entwicklungsbedarf identifiziert hat. [...]

¹ Auszug aus dem Forschungsfeld: Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten, ExWwSt-Information 49/1, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2016

Zentrales Ergebnis:

[...] Bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind zudem Möglichkeiten für die energetische Optimierung, Klimaanpassung und einen sparsameren Umgang mit der knappen Ressource Fläche. Auch ist vielfach die städtebauliche Einbindung der Gewerbegebiete zu verbessern. [...]

2. METHODIK UND VORGEHENSWEISE

Der Ablauf der Vorbereitenden Untersuchung „Gersthofen West“ gliedert sich grundsätzlich in folgende thematische und fachliche Ebenen:

Ausgangslage

- Anlass und Aufgabenstellung
- Vorgehensweise/Methodik

Bestandsaufnahme und -analyse

- Lage im Raum
- Historie und Denkmäler
- Übergeordnete Planungen
- Grünstrukturen und Aufenthaltsbereiche
- Verkehrsinfrastruktur
- Gestaltung der Straßen und Gewerbeflächen
- Bauliche Dichte (GRZ I)
- Dachformen
- Höhe der Gebäude
- Sanierungsbedarf der Gebäude
- Gestaltwert der Gebäude
- Nutzungen
- Verkehrslärm Hauptstraßen und Bahnlinie
- Flächenpotenziale

Konzeptionelle Phase

- SWOT-Analyse auf Basis der Bestandsaufnahme
- Ableitung von Entwicklungszielen
- Lösungsansätze/Alternativen/Szenarien
- Empfehlungen

2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung

Der erste Schritt der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie war die Bestandsaufnahme und Bewertung. Auf der Grundlage aller vorliegenden Informationen und Planungen wurden Ortsbesichtigungen und Erhebungen durchgeführt.

Die Bestandsaufnahme erfolgte für die Themenbereiche Lage im Raum, Historie, Planungsrechtliche Ausgangssituation, Eigentumsverhältnisse, Grünstrukturen, Verkehr, Öffentliche Räume, Bauliche Dichte, Dachformen, Baulicher Zustand, Gestaltwert, Nutzungen, Verkehrslärm und Flächenpotenziale.

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme wurden erste Bewertungen in Form von Themenkarten zu Stärken und Schwächen durchgeführt.

2.2 Konzeptionelle Phase

SWOT-Analyse

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme und -bewertung wurde eine SWOT-Analyse durchgeführt. Diese Analyse dient insbesondere dazu, die Stärken und Schwächen, die erkannt wurden, zu beurteilen. Daraus ergeben sich Risiken und Chancen für die weiteren Planungen sowie die Ableitung von Entwicklungszielen.

Entwicklungsziele

Nach Abschluss der diagnostischen Phase wurden städtebauliche Ziele entwickelt, die die städtebaulichen Missstände beheben und das Gebiet in seiner Funktionalität wiederherstellen und für die Zukunft ausrichten sollten.

Entwicklungsszenarien

Auf Grundlage der Ziele und Leitbilder wurden für die Potenzialflächen städtebauliche Entwicklungsszenarien erstellt. Diese bilden die Grundlage, um anschließend konkrete Maßnahmen für die einzelnen Handlungsfelder ableiten zu können.



Abbildung 1: Ablauf der vorbereitenden Untersuchung (Quelle: Eigene Darstellung)

B GRUNDLAGEN

1. RÄUMLICHE ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Das Untersuchungsgebiet (UG) wurde aus gewerblicher Sicht räumlich so begrenzt, dass der sich im Wandel befindliche gewerblich genutzte Bereich westlich der Bundesstraße 2 mit seinen noch bestehenden Freiflächen beinhaltet ist.

Weiter ist westlich der Bahnlinie *Augsburg – Nördlingen* die vorhandene Splittersiedlung, der Park and Ride Stellplatz des Bahnhofes, die Feuerwerksfabrik mit Fachhandel, der Verein *Naturfreunde Gersthofen* und dessen Freiflächen sowie die angrenzenden Flächen und Zufahrtswege im Umgriff enthalten.

Östlich der Bundesstraße 2 ist der Verknüpfungsbereich der Bahnhofstraße an den Stadtkern mit der ersten bis max. zweiten Häuserzeile beinhaltet.

Verkehrskonzeptionell stellen die Bahnhofstraße (Teilabschnitt der Staatsstraße 2036) mit der Anschlussstelle an die Bundesstraße 2 in Ost-West-Richtung und die Teilabschnitte Dieselstraße, Flotowstraße und Andreas-Schmid-Straße in Süd-Nord-Richtung eine zentrale Verkehrsachse des Gewerbegebietes West dar. Die Anschlussstelle an die Bundesstraße 2 Höhe Gersthofen Mitte sowie auf Höhe des Mercedesringes sind zwei wichtige Verkehrsknotenpunkte für das im Umgriff enthaltene Untersuchungsgebiet.



Abbildung 2: Lage im Raum, o.M. (Quelle Luftbild: Bayerische Vermessungsverwaltung, eigene Bearbeitung)

Das Gebiet wird folgendermaßen begrenzt:

- im Norden durch den Schnittpunkt der Kreisstraße A5 / Staatsstraße 2381, in Teilen durch die Messerschmittstraße und Gewerbebetrieben sowie im Anschlussbereich an den Stadtkern durch Wohnbebauung
- im Osten durch die angrenzende Wohnbebauung nach der Bundesstraße B2
- im Süden durch die Daimlerstraße und den angrenzenden Gewerbebetrieben sowie im Anschlussbereich an den Stadtkern durch Wohnbebauung
- im Westen durch Teilbereiche der Bahnlinie *Augsburg – Nördlingen* mit angrenzenden Gewerbebetrieben bzw. landwirtschaftlichen Flächen und im mittleren Bereich durch landwirtschaftliche Flächen

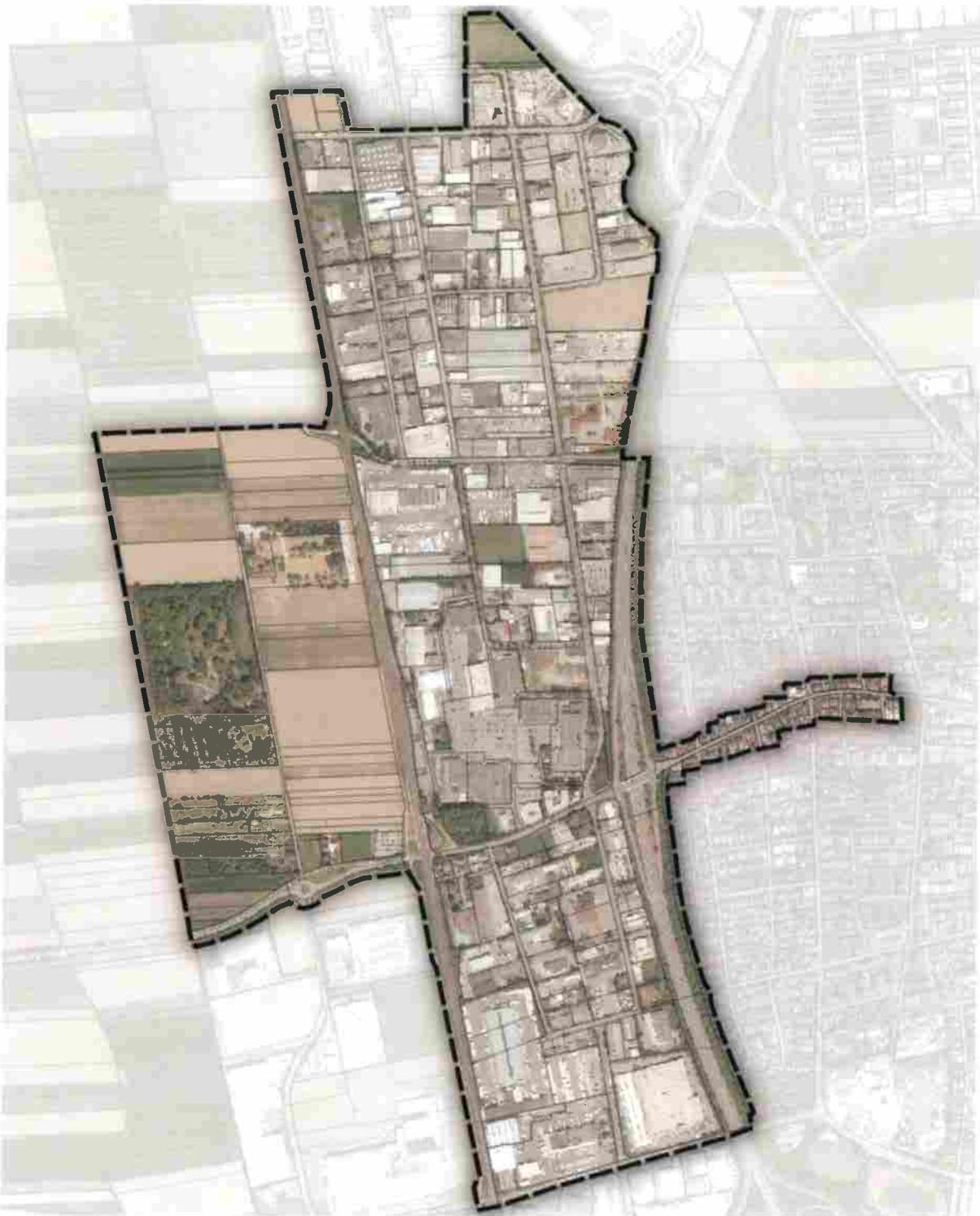
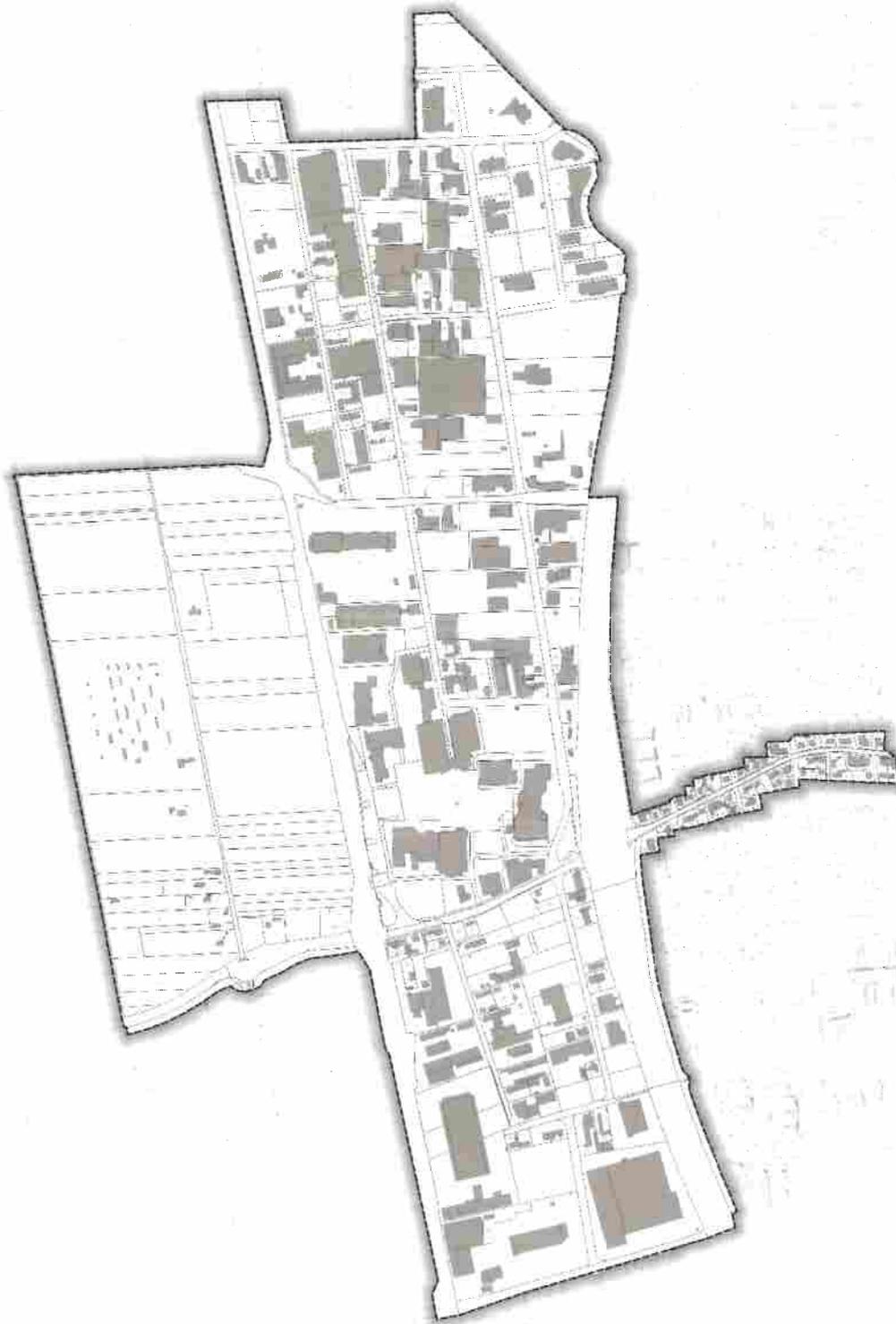


Abbildung 3: Luftbild des Untersuchungsgebietes, o.M. (Quelle Luftbild: Bay. Vermessungsverwaltung, eigene Bearbeitung)

BEWERTUNG

Das Untersuchungsgebiet östlich der Bahnlinie *Augsburg – Nördlingen* erscheint aus städtebaulicher Sicht zielführend für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets. Das Gebiet westlich der Bahnlinie würde sich hingegen für eine zukünftige städtebauliche Entwicklung eignen.

Plan 1: Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchung „Gersthofen West“, o.M.

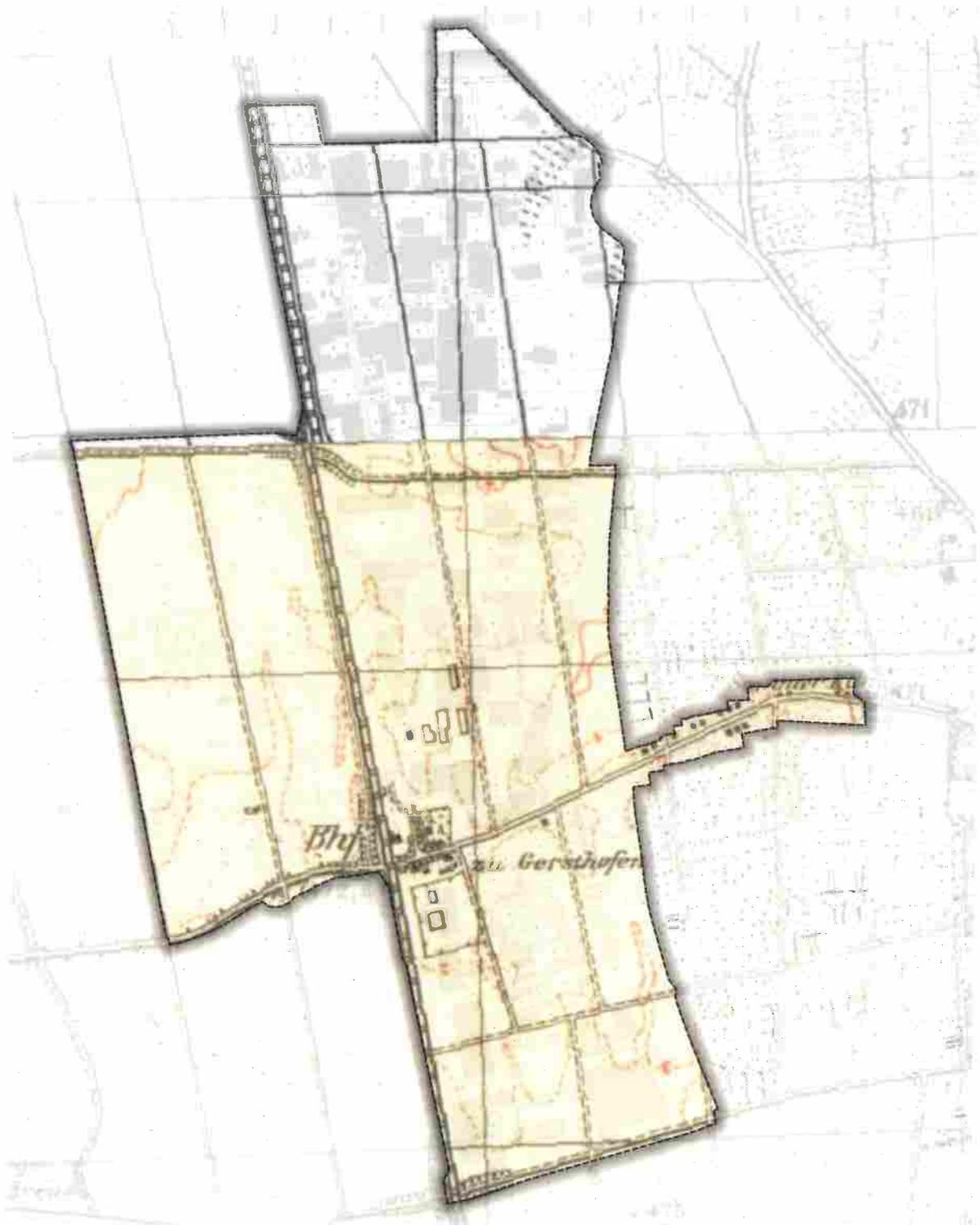


Legende

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude innerhalb UG
- Gebäude außerhalb UG
- Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

2. HISTORISCHE KARTE, BODEN- UND BAUDENKMÄLER

Plan 2: Historische Karte und Denkmäler 1939 - 1959, o.M. (Quelle Historische Karte: Bayerische Vermessungsverwaltung)

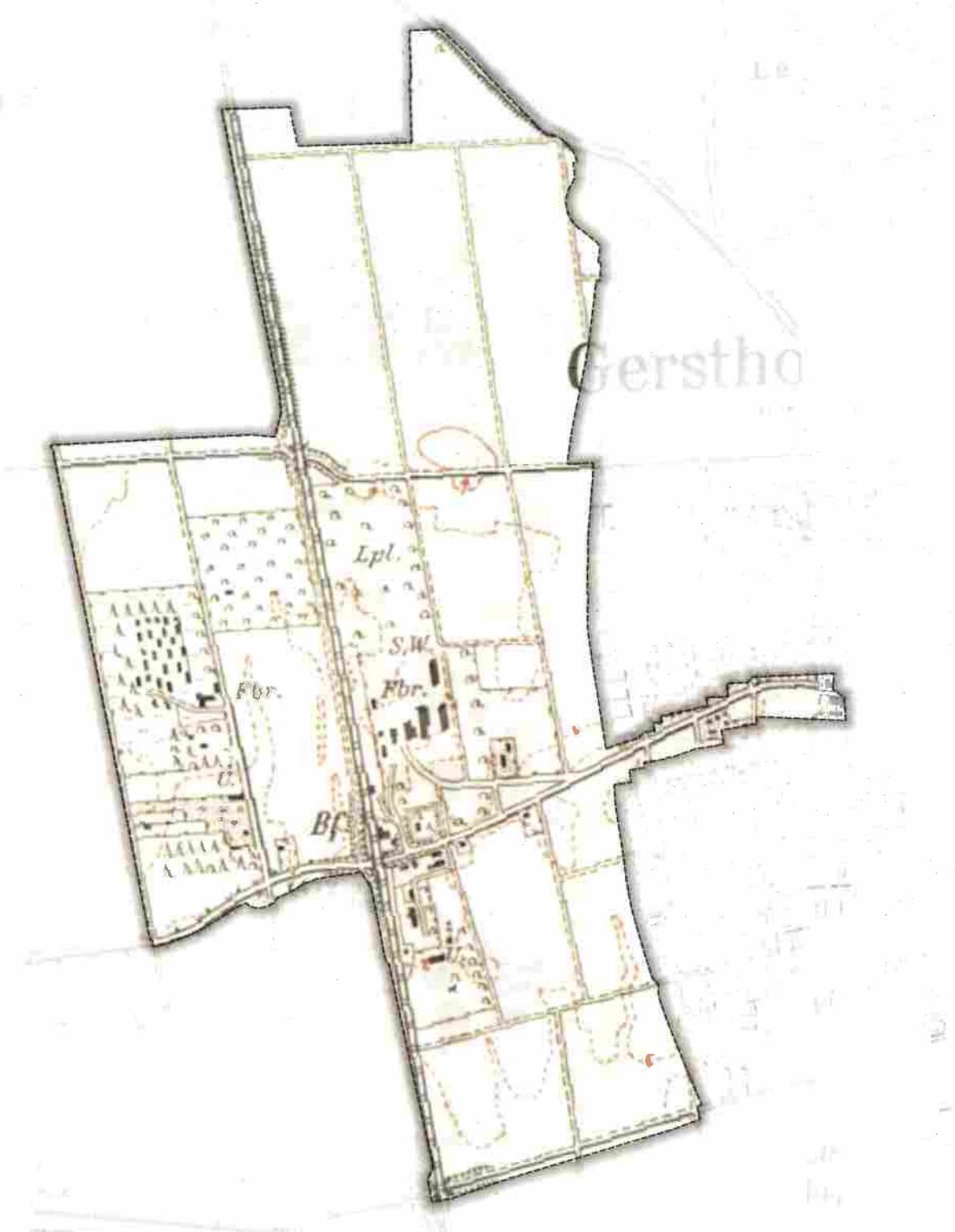


Legende

----- Untersuchungsgebiet

- Gebäude innerhalb UG
- Gebäude außerhalb UG
- Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Plan 3: Historische Karte und Denkmäler 1960 - 1981, o.M. (Quelle Historische Karte: Bayerische Vermessungsverwaltung)



Legende

----- Untersuchungsgebiet

-  Gebäude innerhalb UG
-  Gebäude außerhalb UG
-  Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Die historische Entwicklung des Gersthofer Gewerbegebietes West hat ihren Ursprung am Gersthofer Bahnhof. Erste Karten um das Jahr 1939 - 1940 zeigen östlich der Bahnlinie *Augsburg – Nördlingen* und nördlich der Bahnhofstraße auf dem heutigen Hery-Park Areal die ersten Gebäude. Das Gebiet erweiterte sich später zudem südlich der Bahnhofstraße als auch westlich der Bahnlinie.

Die sich östlich der heutigen Bundesstraße 2 entwickelte Bebauung entlang der Bahnhofstraße, zeigt vor allem direkt angrenzend an die Bahnhofstraße in erster Reihe vereinzelt noch die Gebäudestrukturen der damaligen Entwicklung auf.

Mit dem Ausbau der Bundesstraße 2 wurde dann das Gewerbegebiet West und der Wohnungsbau hin zum Stadtkern Gersthofen räumlich voneinander getrennt. Die Tieflage der Bundesstraße 2 verstärkt diese Trennung zudem.

Im Untersuchungsgebiet liegen keine Bau- bzw. Bodendenkmäler.

BEWERTUNG

Im Vergleich mit dem heutigen Gebäudebestand zeigt sich, dass nur noch wenige Gebäude in ähnlicher Kubatur und Gebäudestellung erhalten bzw. in ähnlicher Form erneuert wurden. Lediglich westlich der Bahnlinie *Augsburg – Nördlingen* gab es abgesehen vom heutigen Park und Ride Stellplatz keine weiteren großen Entwicklungen. Östlich der Bahnlinie hingegen hat sich das Gebiet bis hin zur heutigen Bundesstraße 2 enorm weiterentwickelt und beherbergt einige große nationale sowie internationale Unternehmen.

Die Verbindungsachse der Bundesstraße 2 von Norden nach Süden wirkt mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen als starke Zäsur zwischen dem Gewerbegebiet West und dem Wohngebiet.

Die Bahnhofstraße diente bereits zur damaligen Zeit als Verbindungsachse zwischen Stadtkern und Bahnhof. Diese Verbindungsachse hat über die Jahre hinweg zunehmend vor allem für den MIV an Bedeutung gewonnen und wird insbesondere in Bezug auf den ÖPNV und SPNV in Zukunft eine sehr wichtige Rolle spielen.

3. PLANUNGSRECHTLICHE AUSGANGSSITUATION

3.1 Flächennutzungsplan

Innerhalb des UG befinden sich Flächen mit gewerblicher und gemischter Nutzung, Sonderbauflächen, Gemeinbedarfsflächen, Flächen für Versorgungsanlagen, Flächen für die Landwirtschaft, Flächen für Bahnanlagen sowie Grünflächen.

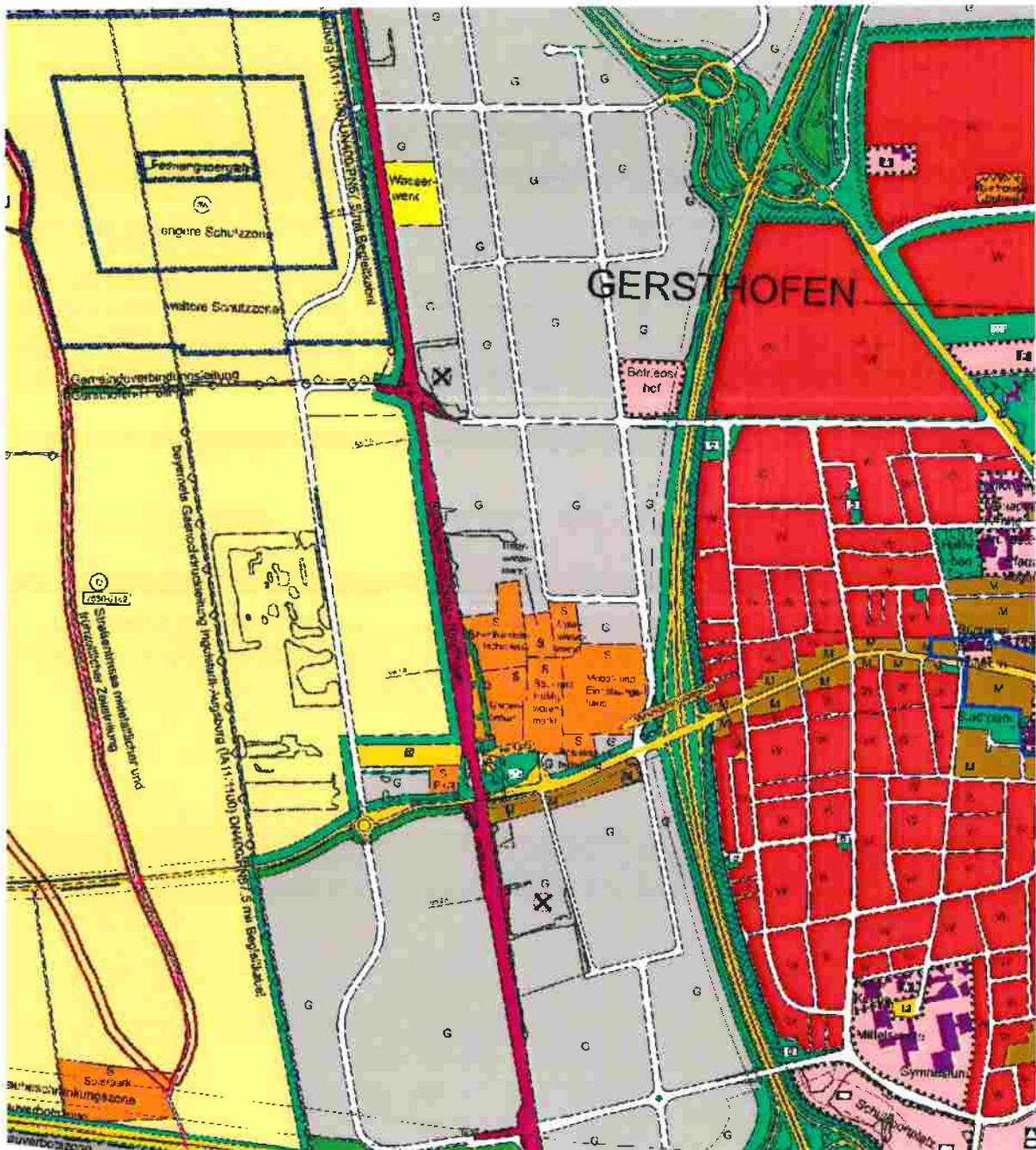


Abbildung 4: Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Gersthofen (Quelle: Geoinformationsportal der Stadt Gersthofen)

Der Flächennutzungsplan stellt den Bereich zwischen der Bundesstraße 2 und der Bahnlinie *Augsburg – Nördlingen* vorwiegend als gewerbliche Bauflächen dar, mit der Ausnahme der Sonderbauflächen im Hery-Park und dem Park und Ride Platzes, der südlich der Bahnhofstraße gelegenen gemischten Baufläche, der Gemeinbedarfsfläche für den Betriebshof und der Fläche für Versorgungsanlagen, welche für das Wasserwerk Gersthofen genutzt wird.

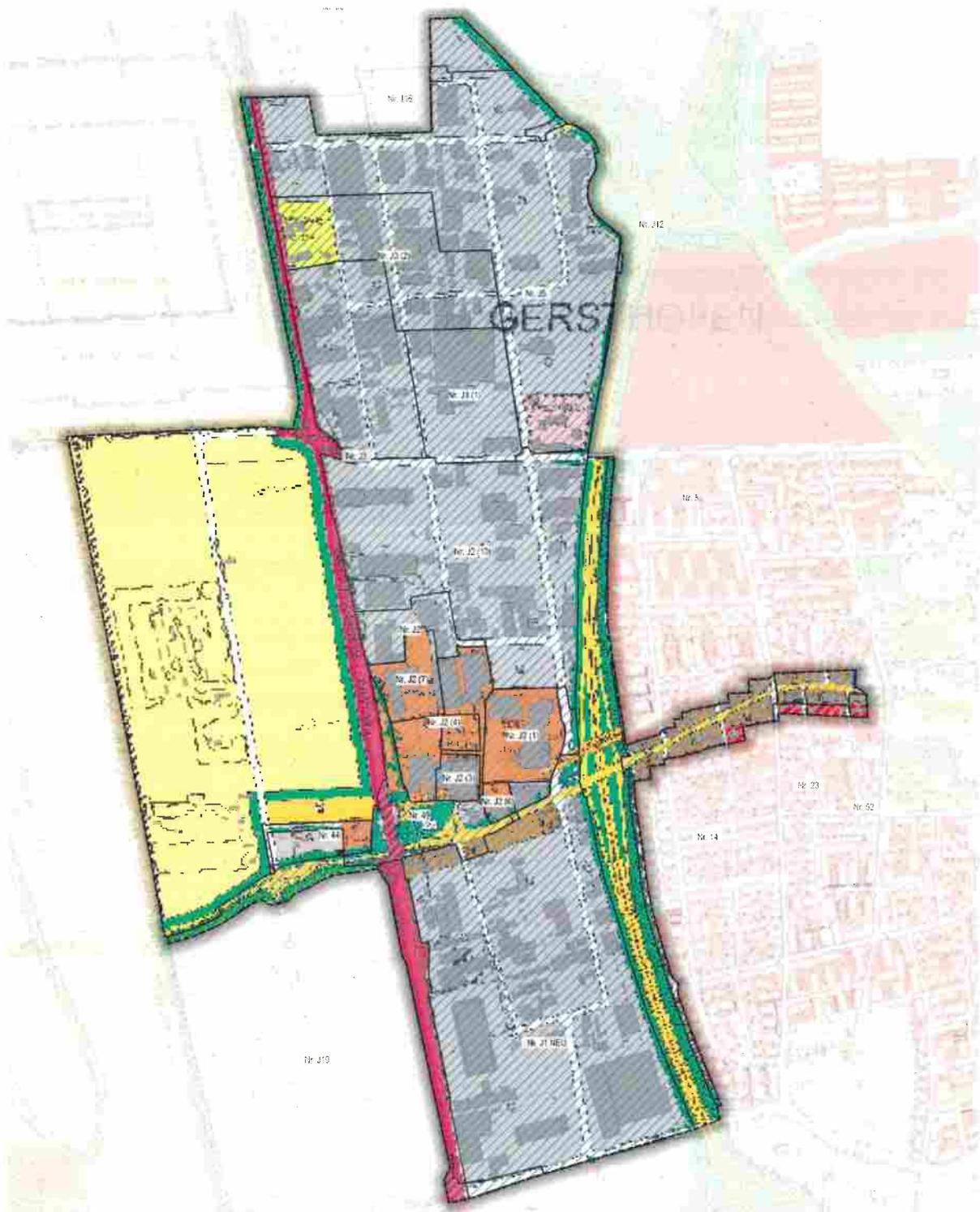
Der Geltungsbereich westlich der Bahnlinie ist vorwiegend als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen. Ausnahme hier ist die Sonderbaufläche des Park und Ride Platzes des Bahnhofes mit einer potenziellen Erweiterungsfläche der Stellplätze sowie der Gewerbefläche westlich davon.

Die erste bis max. zweite Gebäudezeile der Verbindungsachse Bahnhofstraße zum Stadtkern ist als gemischte Baufläche ausgewiesen.

Die Bahnlinie mit Park und Ride Platz sowie die Gewerbefläche ist in Richtung Westen als auch die Bundesstraße 2, ist zu beiden Seiten mit einer grünen Randsignatur versehen.

3.2 Bebauungspläne

Plan 4: wirksamer Flächennutzungsplan und Bebauungspläne, o.M.



Legende

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude innerhalb UG
- Gebäude außerhalb UG

Bauleitpläne

- ▨ rechtskräftige Bebauungspläne
- Flächennutzungsplan: Planzeichen gem. PlanZV

Folgende Bebauungspläne befinden sich komplett oder zu Teilen innerhalb des UG:

Tabelle 1: rechtskräftige Bebauungspläne innerhalb des UG

Nr.	Titel des Bebauungsplanes
5	Zwischen Thyssen-, Händel, Loewestraße und künftiger B2 neu
14	Zwischen B2 neu, Schubertstraße, Daimlerstraße, Drosselweg und Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplanes Nr. 15
19	Südlich der Hirblinger Straße
23	Zwischen Zeller-, Händel- und Mendelssohnstraße sowie Geltungsbereichsgrenze der Bebauungspläne 19 und 21a
44	P+R Parkplatz westlich vom Bahndamm
49	Bahnhof Gersthofen
52	Lortzingstraße
I1	Südlich der Bahnhofstrasse zwischen Bahnlinie und der B2
I2 (1)	Zwischen B2 neu, Bahnhofstraße, Thyssenstraße und Bahnlinie
I2 (3)	Zwischen B2 neu, Bahnhofstraße, Thyssenstraße und Bahnlinie
I2 (4)	Für einen Teilbereich im Grundstücksareal Hery an der Bahnhof-/ Dieselstraße
I2 (6)	Sondergebiet Bekleidungsfachmarkt
I2 (7)	Sondergebiet für einen Lebensmittelmarkt und Einzelhandelsfachmärkte
I2 (10)	Zwischen B2 neu, Bahnhofstrasse, Thyssenstraße und Bahnlinie
I3	Batzenhofer-Weg im Süden, Flurstücknummer 1235 und 1245 im Norden, Bundesbahn im Westen und ca. 100m östlich der Gutenbergstrasse
I3 (1)	Für das Gebiet zwischen Thyssenstraße, Bahnlinie, Grundstück Pl.Nr. 1235/1245 und dem Feldweg Pl.Nr. 1262
I3 (2)	Für das Industriegebiet nördlich der Thyssenstraße zwischen dem Feldweg Pl.Nr. 1262 und der Bahnlinie
I5	Beidseits der Messerschnittstraße
I6	Für das Gebiet zwischen Bahnlinie und Gablinger Weg (Kreisstraße A5)
I12	Nördlich der Kreisstraße A5
I16	Max-Planck-Straße
I19	Zwischen Schubert- und Brahmstrasse bis ca. 30m südlich Bahnhofstrasse

Folgende Bebauungspläne befinden sich angrenzend an das UG:

Tabelle 2: rechtskräftige Bebauungspläne angrenzend an das UG

Nr.	Titel des Bebauungsplanes
14	Zwischen Hohlweg (nunmehr Daimlerstrasse), Bundesbahnlinie, Bundesautobahn und B2 neu
5 (1)	Für ein Teilgebiet beidseits der Johann- Strauß-Strasse
22b	Südlich der Hauptschule

BEWERTUNG

Das Untersuchungsgebiet wird östlich der Bahnlinie *Augsburg – Nördlingen* planungsrechtlich über Bebauungspläne gesteuert und ist somit bauplanungsrechtlich gesichert und geordnet. Einige der vorhandenen Bebauungspläne im Gewerbe- und Industriegebiet sind allerdings aus den 60er, 70er und 80er Jahren. Westlich der Bahnlinie hingegen ist lediglich der Park und Ride Platz mit dessen Zufahrt vom Kreisverkehr der Hirblinger Straße durch einen Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert. Die landwirtschaftlichen Flächen sowie die bestehenden bebauten Grundstücke liegen im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Die Wohnbebauung angrenzend an die Bahnhofstraße östlich der B2 ist ebenfalls durch Bebauungspläne planungsrechtlich gesichert.

4. VORANGEGANGENE PLANUNGEN



Abbildung 5: Vorentwurf Straßenlageplan St. 2036 / Bahnhofstraße, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Anlage von Bushaltestellen (Bahnhofsareal) 2015, Büro FISCHER



Abbildung 6: Vorentwurf Interimgestaltung Bahnsteig, Freianlagen, 2015, KELLER DAMM ROSER



Abbildung 7: Städtebauliche Idee zur Entwicklung der Bahnhofstraße 2017, MESS

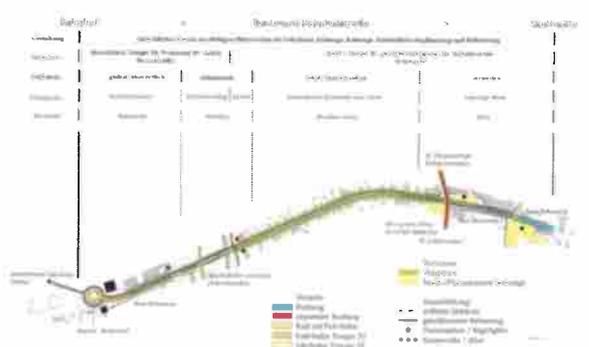


Abbildung 8: Städtebauliche Studie Bahnhofstraße Gersthofen inkl. Nord-Süd-Grünachse, Gesamtkonzept, 2018, MESS



Abbildung 9: Ausschnitt Machbarkeitsstudie, Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße, Lageplan große Verkehrslösung neue Mitte Gersthofen 2019, KLING CONSULT



Abbildung 10: Hery Park Masterplan, 2020, LEONARD DESIGN ARCHITECTS

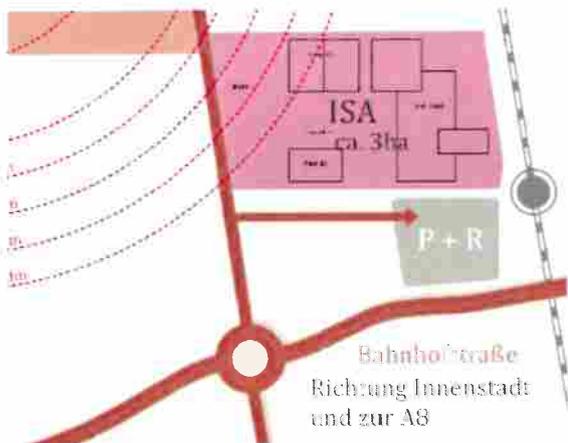


Abbildung 11: Neuer Standort ISA, 2020, STADT GERSTHOFEN

In den letzten Jahren wurde überwiegend für den Bahnhofsbereich sowie der West-Ost Verbindungsachse Bahnhofstraße einige Untersuchungen, städtebauliche Studien und Machbarkeitsstudien erarbeitet. Grundlage hierfür waren unter anderem eine bessere Zugänglichkeit (Barrierefreiheit) der Bahnanlage sowie eine mögliche Verkehrsberuhigung im Bereich der Wohnbebauung.

Neben den verkehrlichen Themen sind unter anderem auch Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung des Gewerbegebietes West nördlich sowie südlich der Bahnhofstraße und eine Neupositionierung und Erweiterung der Internationalen Schule Augsburg (ISA) angedacht worden.

Auslöser hierfür waren neben den vorhandenen städtebaulichen Missständen und funktionalen Defiziten auch Vorhaben von privaten Investoren.

4.1 Gewerbliche Ziele

(Auszug aus dem aktualisierten Einzelhandelskonzept für die Stadt Gersthofen, CIMA August 2018)

Hinweis: Das Einzelhandelskonzept für die Stadt Gersthofen befindet sich aktuell in Überarbeitung.

Das Einzelhandelskonzept der Stadt Gersthofen zeigt die bestehenden Einzelhandelslagen auf. Im UG befinden sich zwei Fachmarktzentren mit unterschiedlichen Schwerpunkten. So liegt im nördlichen Bereich des UG das Fachmarktzentrum „Nord“ mit dem Schwerpunkt von nahversorgungsrelevanten Betrieben wie Aldi, Lidl, Bäckerei und Getränkemarkt. Mittig im UG und mit direktem Anschluss an die Bahnhofstraße (St 2036) befindet sich der Fachmarktstandort „Hery-Park“, welcher zugleich der größte ist und eine deutliche Strahlkraft über die Stadtgrenzen hinaus besitzt. Zu finden sind hier unter anderem Spiel + Freizeit, Baby Welt und Bauhaus.

Für die zukünftige Handelsentwicklung in Gersthofen gilt folgende Zentren-Hierarchie:

- Hierarchie-Stufe I: Hauptzentrum „Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt“
- Hierarchie-Stufe II: Weitere Standorte (keine zentralen Versorgungsbereiche)

4.1.1. Hery Park

Aufgrund von Struktur­mängeln und fehlender Aufenthaltsqualität gibt es folgende Handlungsempfehlungen für das Fachmarktzentrum „Hery Park“:

- Modernisierung des Standortes (Gesamtstandort)
- Modernisierung der Bestandsbetriebe im Hinblick auf die zunehmende Konkurrenzsituation stationär und online
- Neusortierung der Fachmarktlage (ggf. bessere Sichtbarkeit einzelner Betriebe)
- Keine Neuansiedlungen von Betrieben aus den Segmenten Nahversorgung/Innenstadtbedarf (kein Ausbau der Konkurrenzsituation zur Innenstadt → Fokus auf Innenstadt)
- Kein Ausbau sonstiger, komplettierender Nutzungen (Gastronomie, Dienstleistungen)
- Ansiedlung Betriebe sonstiger Bedarf
- Optimierung und Aufwertung der Parksituation
- Einsatz von Gestaltungselementen (z.B. Begrünung)
- Installation von Beschilderung zur besseren Orientierung und Erreichbarkeit

4.1.2. Fachmarktzentrum Nord

Im Fachmarktzentrum Nord sind überwiegend nahversorgungsrelevante Angebote zu finden. Es gibt folgende Handlungsempfehlungen:

- Maßnahmen der Bestandssicherung bzw. –erweiterung ggf. ermöglichen (Einzelfallabwägung)
- keine Neuansiedlung von Betrieben aus den Segmenten Nahversorgung/Innenstadtbedarf
- Ergänzung des sonstigen Bedarfs

4.1.3. Grundsätze für die künftige Einzelhandelssteuerung

Sortimente des Innenstadtbedarfs

- Sortimente des Innenstadtbedarfs sind als Hauptsortiment ausschließlich im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt zulässig.
- An sonstigen Standorten im Stadtgebiet sind Sortimente des Innenstadtbedarfs als Hauptsortimente nicht zulässig.

Nahversorgungsrelevante Sortimente

- Nahversorgungsrelevante Sortimente sind als Hauptsortiment grundsätzlich im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt zulässig und dort auch prioritär anzusiedeln.
- Am Hery Park ist keine weitere Ansiedlung von nahversorgungsrelevanten Sortimenten im Hauptsortiment zulässig. Eine Verlagerung oder Erweiterung von Bestandsbetrieben ist im Einzelfall entsprechend abzuwägen/zu prüfen.

Sortimente des sonstigen Bedarfs

- Der Fokus der Ansiedlung von Sortimenten des sonstigen Bedarfs sollte auf die örtlichen Fachmarktlagen gelegt werden (Hery Park, sonstige nicht integrierte Lagen). Sowohl groß- als auch kleinflächige Ansiedlungen sind hier generell denkbar (ggf. Verträglichkeitsprüfung erforderlich). An diesen Standortlagen könnte von Agglomerationswirkungen profitiert werden.

- Auch in sonstigen Lagen (vgl. sonstige integrierte Lagen, sonstige nicht integrierte Lagen) des Stadtgebietes ist eine Ansiedlung von Sortimenten des sonstigen Bedarfs denkbar. Ggf. ist eine Realisierung jedoch nach einer Einzelfallprüfung bzw. -abwägung (= obligatorisch) möglich.
- Generell zu beachten ist bei der Realisierung von Planvorhaben mit Sortimenten des sonstigen Bedarfs, dass eine Begrenzung der Randsortimente aus den Bereichen des Innenstadtbedarfs und nahversorgungsrelevanten Bedarfs Berücksichtigung findet

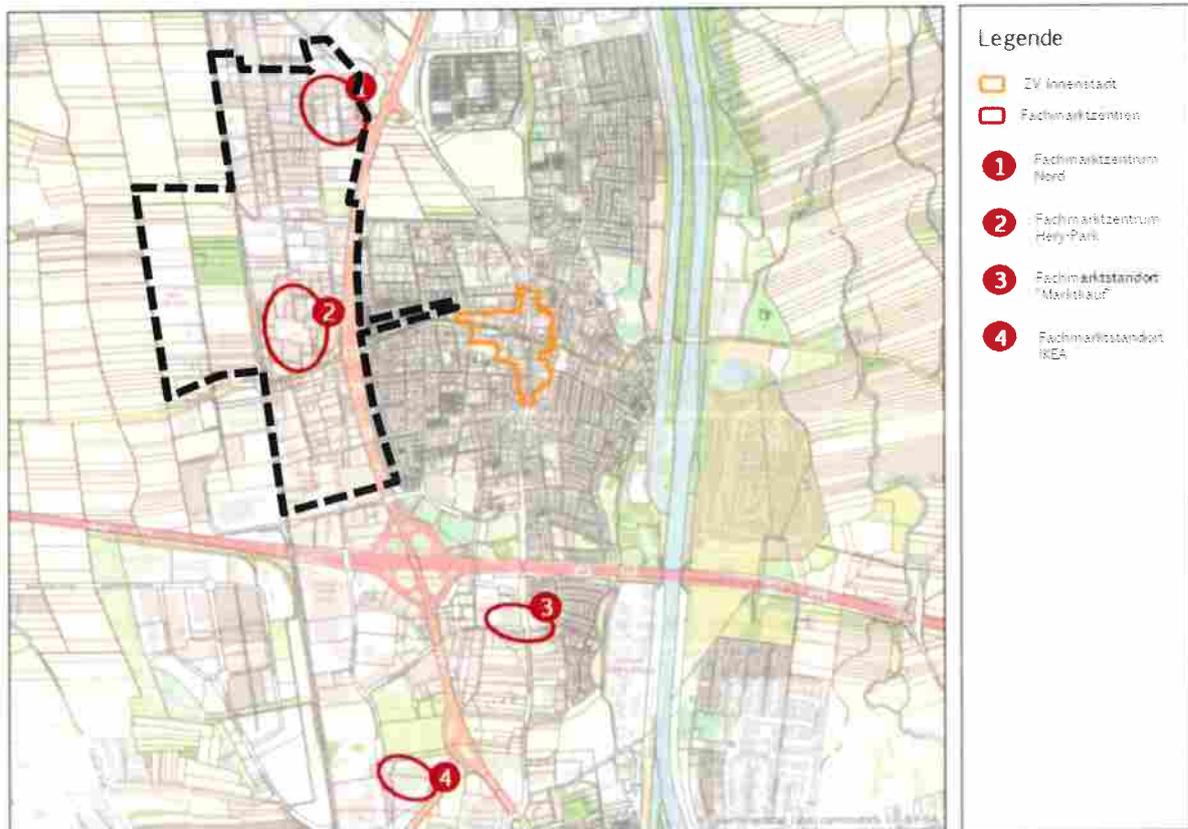


Abbildung 12: Einzelhandelslagen Gersthofen, (Quelle: Einzelhandelskonzept für die Stadt Gersthofen, CIMA August 2018)

4.2 Verkehrsplanerische Ziele

(Auszug aus der städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen inkl. Nord-Süd-Grünachse der Stadtplanung Gersthofen und des Stadtplanungsbüros MESS, Oktober 2018)

Hinweis: Derzeit befindet sich ein ganzheitliches Mobilitätskonzept für das Stadtgebiet Gersthofen in Erarbeitung.

4.2.1. Bahnhofstraße

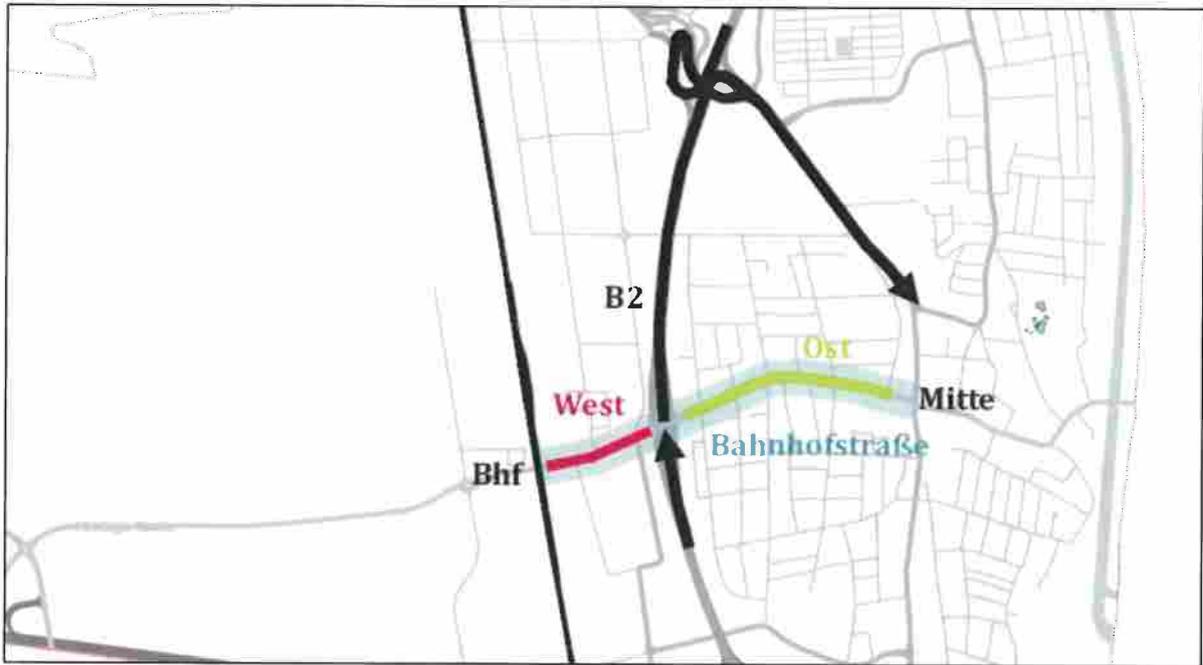


Abbildung 13: Übersichtsplan Verbindungsachse Ost-West „Bahnhofstraße“ (Quelle: städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS)

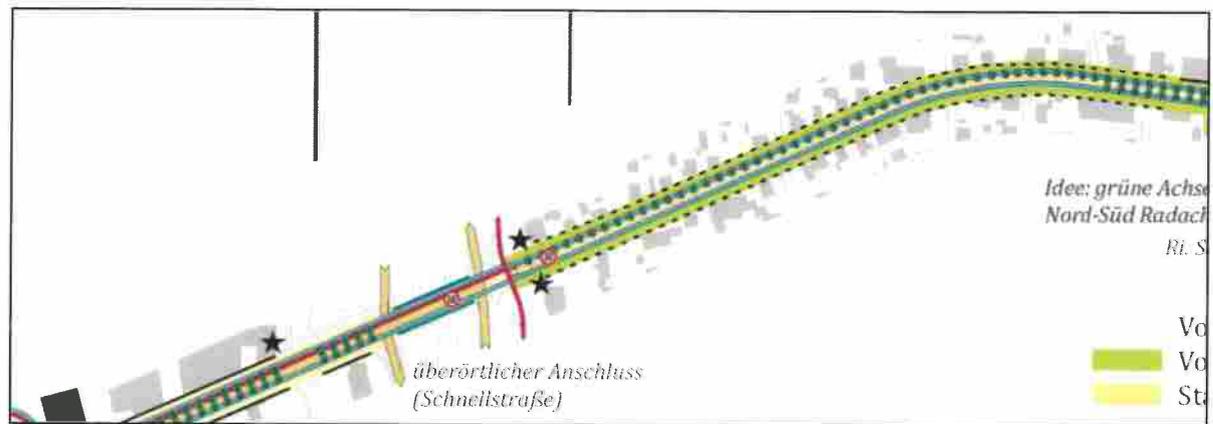


Abbildung 16: Ausschnitt Gesamtkonzept für Bahnhofstraße Ost (Quelle: städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS)

Diese Lösung hat folgenden Eigenschaften bzw. Voraussetzungen:

- Tempo 30 und überwiegend lokaler Verkehr
- Shared Space Konzepte möglich
- Beidseitiger Fußweg und -radweg
- höhengleicher Ausbau über die gesamte Breite möglich
- Parken nur bedingt möglich

Die Umsetzung einer verkehrsberuhigten Zone hat für diesen Bereich die folgenden Vorteile bzw. Nachteile:

- + Die Freiraumnutzung ist in einem erweiterten Umfang möglich.
- + Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer bei Shared Space Konzepten
- + Vorteil für die Radwegverbindung vom Stadtkern zum Bahnhof
- + Straßenbegleitgrün
- + Verkehrsberuhigung für die Anwohner der Bahnhofstraße
- Verdrängung der aktuellen Verbindungsachse für Lieferverkehr zum Stadtzentrum

überörtlicher Anschluss an die Bundesstraße 2 und Bahnhofstraße West

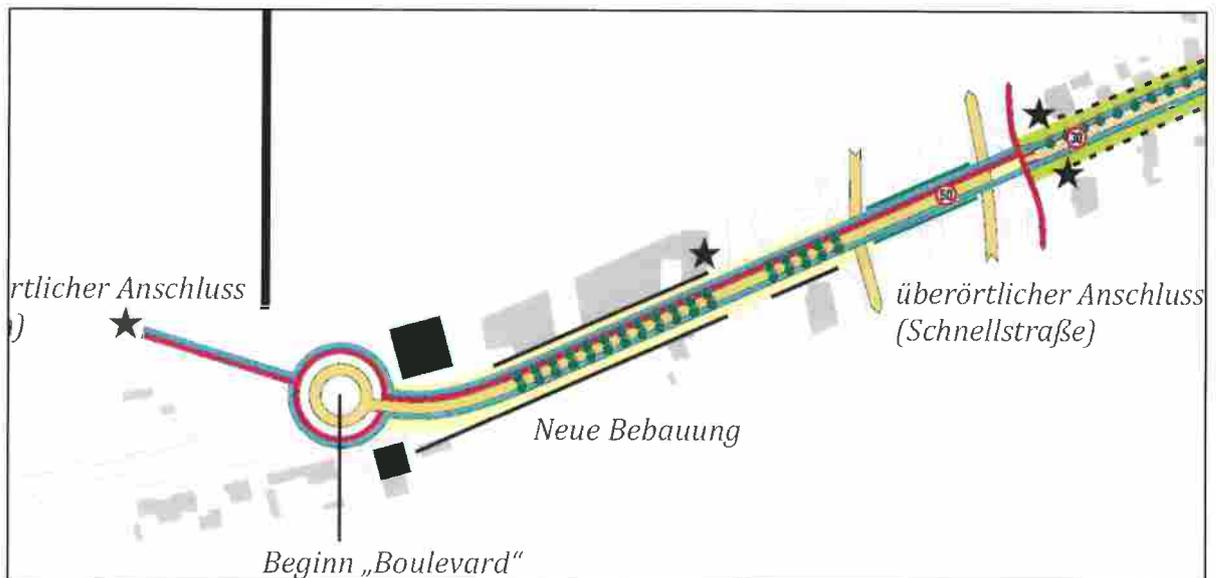


Abbildung 17: Ausschnitt Gesamtkonzept für Bahnhofstraße überörtlicher Anschluss an die B 2 (Quelle: städtebaulichen Studie die Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS)

Variante leichte Anpassung:

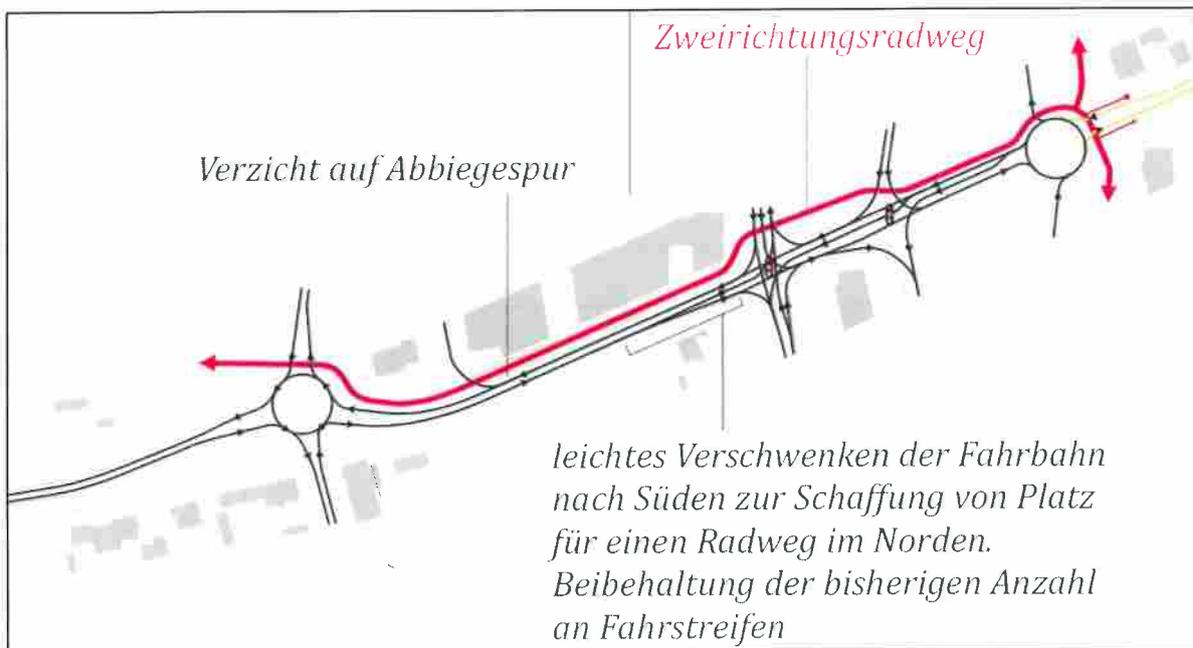


Abbildung 18: Verzicht auf eine Abbiegespur auf der Brücke durch einen Kreisverkehr (Quelle: städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS)

Diese Variante hat folgenden Eigenschaften bzw. Voraussetzungen:

- Tempo 50
- Übergang zum verkehrsberuhigten Bereich der Bahnhofstraße im Westen durch einen Kreisverkehr
- Zweirichtungsradweg nördlich der Bahnhofstraße
- beidseitiger Fußweg

Diese Umsetzung hat die folgenden Vorteile bzw. Nachteile:

- + durchgängige Radwegeverbindung von Ost nach West (Stadtkern – Bahnhof)
- + ein Kreuzungsbereich mit Ampelschaltung weniger, aufgrund des Kreisverkehrs zur Bahnhofstraße Ost
- evtl. Rückstau in den Kreisverkehr bei der Bahnhofstraße Ost, aufgrund des östlichen Kreuzungsbereiches mit Ampelschaltung
- geringfügige Straßenverlegung nach Süden für einen Radweg
- aufgrund der Abbiegespuren sind drei Fahrspuren notwendig
- kein Straßenbegleitgrün möglich
- Neubau eines Kreisverkehrs

Variante aufwendiger Ansatz:



Abbildung 19: Reduzieren der Zahl notwendigen Abbiegespuren durch Kreisel

(Quelle: städtebaulichen Studie Bahnhofstraße Gersthofen, Stadtplanung Gersthofen und Stadtplanungsbüro MESS)

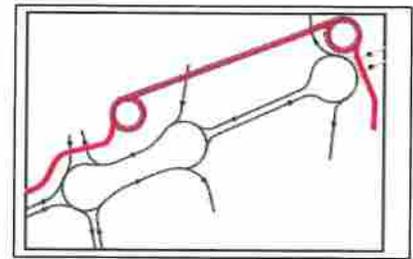


Abbildung 20: zusätzliche Option einer separaten Radbrücke, kreuzungsfreier Übergang über die B 2

Diese Variante hat folgenden Eigenschaften bzw. Voraussetzungen:

- Tempo 50
- fließende Übergänge durch Kreisverkehre
- Zweirichtungsrادweg nördlich der Bahnhofstraße
- beidseitiger Fußweg
- ggf. zusätzlicher Brückenbau

Diese Umsetzung hat die folgenden Vorteile bzw. Nachteile:

- + durchgängige Radwegeverbindung von Ost nach West (Stadtkern – Bahnhof)
- + keine Kreuzungsbereiche mit Ampelschaltung
- + kreuzungsfreier Übergang der B 2 bei zusätzlicher Radbrücke
- + Kfz- und Lkw-Fahrspurquerschnitt kann verringert werden, da aufgrund der Kreisverkehre die Abbiegespuren entfallen
- + breitere Fußgängerwege möglich
- + Straßenbegleitgrün möglich
- Neubau einer Radbrücke oder geringfügige Straßenverlegung nach Süden für den Radweg
- Neubau mehrerer Kreisverkehre

4.2.2. Bahnhofsareal



Abbildung 21: Vorentwurf St 2036 / Bahnhofstraße: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Alage von Bushaltestellen (Quelle: Straßenlageplan, Büro FISCHER, Leipheim, 2015)



Abbildung 22 : Vorentwurf des Bahnhofareals (Quelle: Interimgestaltung Bahnsteig Bestandsniveau, Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten Stadtplaner GmbH, 2015)

Diese Planung hat folgende Eigenschaften bzw. Voraussetzungen:

- Tempo 50
- fließender Übergang durch Kreisverkehr
- Zweirichtungsradweg nördlich der Bahnhofstraße
- Fuß- und Radläufige Wegeverbindungen

- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsbereiche

Diese Umsetzung hat die folgenden Vorteile bzw. Nachteile:

- + durchgängige Radwegeverbindung von Ost nach West (Stadtkern – Bahnhof)
- + keine Kreuzungsbereiche mit Ampelschaltung
- + Kfz- und Lkw-Fahrspurquerschnitt kann verringert werden, da aufgrund des Kreisverkehrs die Abbiegespuren entfallen
- + breitere Fußgängerwege möglich
- + Straßenbegleitgrün möglich
- + barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen
- geringfügige Straßenverlegung nach Süden für den Radweg
- Neubau Kreisverkehr

5. FAZIT GRUNDLAGENERMITTLUNG

Das Gewerbe- und Industrieviertel von Gersthofen befindet sich im Umbruch. Einige Bestandsgebäude stammen aus den 80er und 90er Jahren und entsprechen teilweise nicht mehr den aktuellen Anforderungen der internen Logistikprozesse, den Einkaufsprozessen für Kunden der Bauweise wie zum Beispiel Barrierefreiheit aber auch der niedrige energetische Standard ist bei vielen Gebäuden ein Missestand.

Um den bestehenden Betrieben eine wirtschaftliche und zukunftsfähige sowie eine sozial- und umweltverträgliche Entwicklung zu ermöglichen sind entsprechende Maßnahmen und Rahmenbedingungen notwendig.

Die Vielzahl an international agierenden Unternehmen und der vorhandenen Logistikbetriebe aber auch die mittleren und kleineren Unternehmen benötigen eine funktionierende Verkehrsanbindung an den überregionalen Verkehrsfluss. Hierfür sind bereits wichtige Anschlusspunkte gegeben. So ist die Bundesstraße 2 über die Anschlussstelle Bahnhofstraße und dem sogenannten „Los-Angeles-Ring“ im Norden des Untersuchungsgebiet erreichbar und schließt weiter südlich direkt an die Bundesautobahn 8 an.

Die Bundesstraße 2 trennt Gersthofen in das westliche Gewerbegebiet und die östliche Wohnbebauung. Die Ost-West Verbindungsachse Bahnhofstraße verwindet den Stadtkern mit dem Gewerbegebiet und ist zu Stoßzeiten gut ausgelastet, wenn nicht sogar überlastet und ist besonders östlich der Anschlussstelle B2 für die angrenzenden Anwohner eine Belastung.

Bisherige Planungen haben unter anderem vor allem die verkehrliche Situation der Bahnhofstraße betrachtet und eine Beruhigung im östlichen Wohnungsbereich vorgesehen und sollen für Radfahrer und Fußgänger eine attraktivere Anbindung an den Bahnhof schaffen. Die Verbindungsachse steht allerdings auch in direkter Abhängigkeit mit den fortlaufenden Planungen des Stadtkerns.

C BESTANDSAUFNAHME, ANALYSE UND BEWERTUNG

1. GRÜNSTRUKTUREN / AUFENTHALTSBEREICHE

Plan 5: Grünstrukturen und Aufenthaltsbereiche, o.M.



Legende

- Untersuchungsgebiet
-  Gebäude innerhalb UG
-  Gebäude außerhalb UG
-  Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Grünstruktur

-  Gründächer
-  markante Bäume
-  Bäume
-  Baumgruppen
-  öffentliche Grünflächen
-  private Grünflächen
-  landwirtschaftliche Flächen
-  versiegelte Flächen
(verkehrliche Infrastruktur)
-  geschützte Landschaftsbestandteile
- Bahnhofswaldchen Gersthofen
-  festgesetzte naturschutzrechtliche
Kompensationsflächen / -teilflächen

Innerhalb des UG befinden sich so gut wie keine öffentlichen Grünflächen. Eine öffentliche Fläche mit parkähnlichen Nutzungsstrukturen befindet sich zwischen der Dieselstraße und Bundesstraße 2 (B 2) bei der Anschlussstelle B 2 und Bahnhofstraße. Westlich und vor allem östlich des Bahnhofes Gersthofen befinden sich weitere Aufenthaltsflächen, welche im Zuge der Bahnhofssanierung hergerichtet wurden.

Westlich der Bahnlinie befinden sich neben den vereinzelt privaten Grundstücken und der Feuerwerksfabrik, landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie der „NaturFreunde-Freizeitpark“ unter anderem mit Bike Park und Biotop. Westlich der Bahnlinie befinden sich innerhalb der privaten Grünflächen einige Gehölzbestände, welche im Zusammenhang stehen und der freien Natur angehören. Diese einen wertvollen Lebensraum für verschiedene Tierarten dar und sind nicht zuletzt deswegen äußerst erhaltenswert und fallen z.T. unter den Schutz des Art. 16 Abs. 1 Nr. 1 BayNatSchG.

Neben den öffentlichen Flächen findet man im Plangebiet unter anderem im Finkenweg, der Diesel-, Thyssen-, Senefelder-, Messerschmitt-, Andreas-Schmid- und Daimerstraße öffentliches Straßenbegleitgrün. Weitere straßenbegleitende Gehölzstrukturen sind vereinzelt auf privaten Grundstücksflächen vorhanden.

Östlich der B 2 ist entlang der Bahnhofstraße neben den privaten Vorgärten mit Grünstrukturen kein öffentliches Straßenbegleitgrün vorhanden.

Die B 2 liegt im Bereich des UG etwas tiefer und weist in westliche sowie in östliche Richtung eine sehr gute Gehölzstruktur auf.

Im Untersuchungsgebiet sind zudem einige Flurnummern mit festgesetzten naturschutzrechtlichen Kompensationsflächen, bzw. -teilflächen belegt.

1.1 Öffentliche Fläche bei der Anschlussstelle B2 und Bahnhofstraße

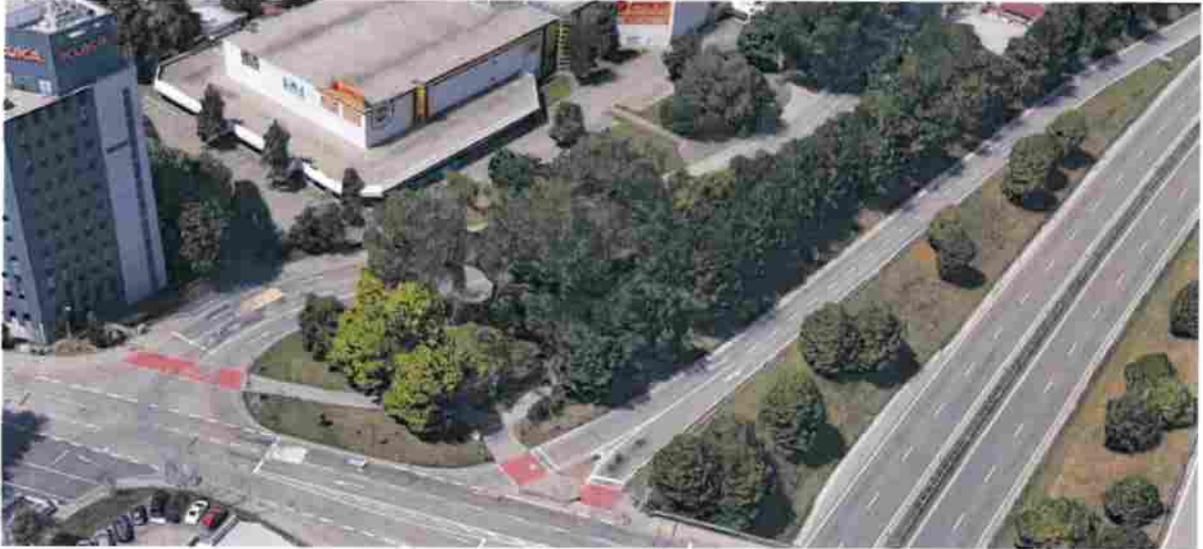


Abbildung 23: Blick auf die öffentliche Fläche von Süd-Osten (Quelle: Google Maps)

Die öffentlich zugängliche Fläche liegt westlich der Bundesstraße 2, direkt bei der Anschlussstelle B 2 zur Bahnhofstraße. Die Fläche erstreckt sich entlang der B 2 auf eine Länge von ca. 160 m und geht dann in die Randbegrünung der B 2 über. Die ca. 4.000 m² große Fläche ist intensiv mit großkronigen Bäumen bewachsen und bietet von Osten nach Westen sowie in Richtung Norden eine Wegebeziehung in das Gewerbegebiet West. Die Wege sind barrierefrei nutzbar und befestigt.

Beide Verbindungen bieten genügend Platz zum Verweilen an, allerdings ist die Geräuschkulisse durch die zentrale Lage zwischen der B 2 und Dieselstraße an der Bahnhofstraße erhöht.



Abbildung 24: Blick auf die öffentliche Fläche von Süd Westen



Abbildung 25: Blick auf die öffentliche Fläche von Süd-Osten

1.2 geschützte Landschaftsbestandteile

Westlich der Bahnlinie im direkten Bahnhofsumfeld, liegt der geschützte Landschaftsbestandteil „Bahnhofswäldchen Gersthofen“. Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofareals wurde der nördliche Teil des Wäldchens (Bestand) integriert und südlich, direkt anschließend an die

Bahnhofstraße, die Erschließungsflächen des Bahnhofs mit neu angelegten Grünflächen und Gehölzstrukturen errichtet.

Das Wäldchen spielt kleinklimatisch gesehen eine wichtige Rolle bei der Transpirationsleistung, denn je größer das Grünvolumen, desto höher auch der Abkühlungseffekt. Neben den klimatischen Vorteilen stellt das Wäldchen auch eine besondere Bedeutung für den Lebensraum für Tierarten dar.

Im Untersuchungsgebiet bestehen diverse Punktnachweise aus der Artenschutzkartierung (ASK) sowie Ergebnisse von Artenschutzgutachten z.B. zu Bebauungsplänen der Stadt Gersthofen, die Hinweise auf ein Vorkommen u.a. von Fledermaus- und Vogelarten, aber auch Reptilien wie der Zauneidechse liefern. Z. b. die Saatkrähenkolonie im Bereich Bahnhofswäldchen und Hery-Park.



Abbildung 26: Blick auf die Bahnhofsvorfläche mit Stellplätzen und Bahnhofswäldchen, Blick von Nordwesten



Abbildung 27: Blick auf die neue Erschließungsfläche des Bahnhofsareals mit neuer Gehölzstruktur und daherliegendem Bahnhofswäldchen, Blick von Westen

BEWERTUNG

- wichtiger Quartierspark für die Gemeinbedarfsnutzungen der Mitarbeiter der umliegenden Betriebe
- Aufenthaltsangebote und -bereiche mit mäßiger gestalterischer Qualität
- zu Stoßzeiten hohes Verkehrsaufkommen von allen Seiten, dadurch wenig Aufenthaltsqualität
- geschützte Landschaftsbestandteile leisten einen großen Beitrag zur Abkühlung des Umfelds und fördern die Artenvielfalt

STÄDTEBAULICHE MASSNAHMEN

- Schaffung von Aufenthaltsbereichen und Angeboten, wie z.B. Sitzgruppen, Bewegungsangebote für die Mitarbeiter der umliegenden Betriebe
- Sicherung und Erweiterung geschützte Landschaftsbestandteile

2. INFRASTRUKTUR – VERKEHR, ENERGIE, KOMUNIKATION

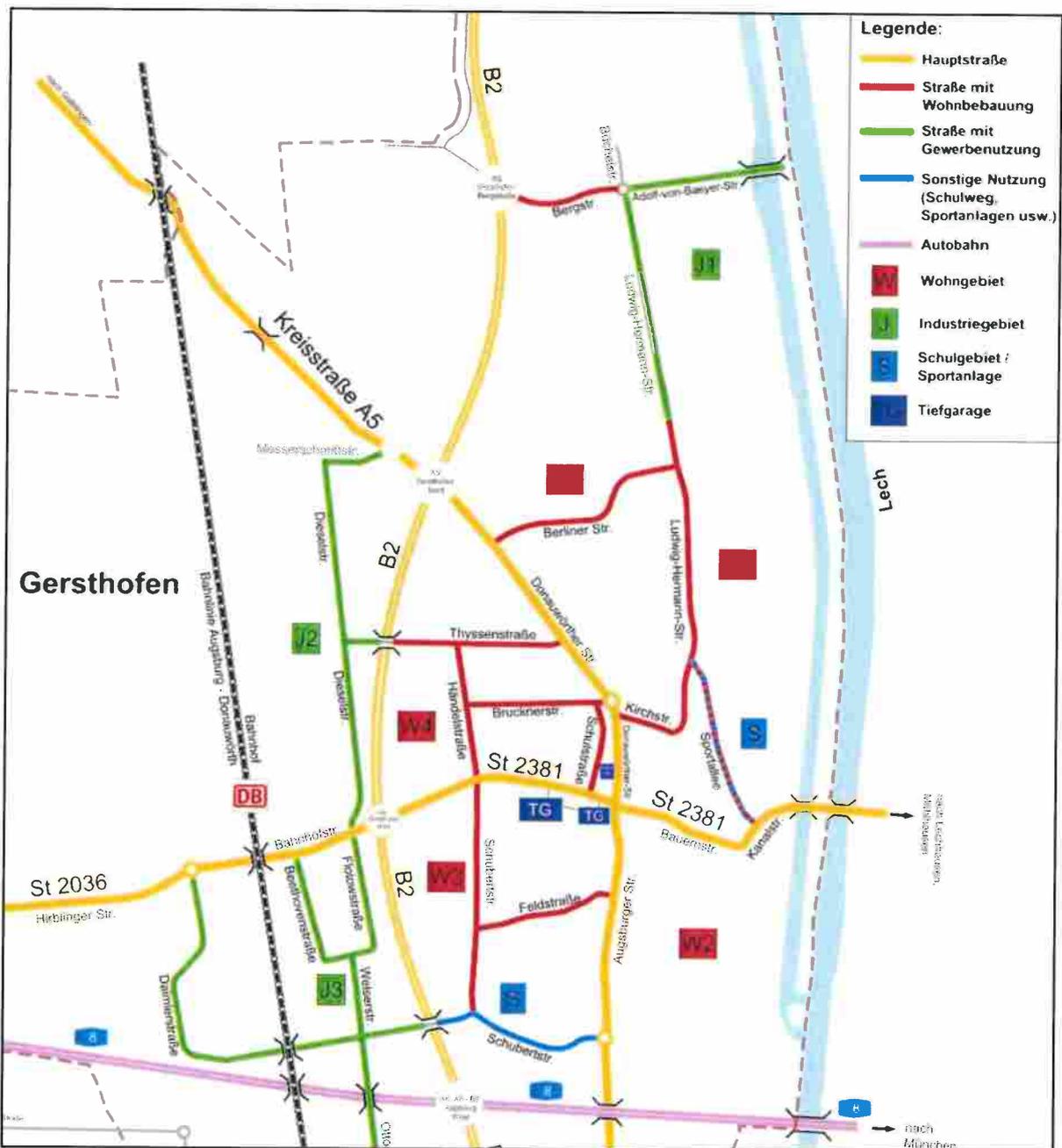
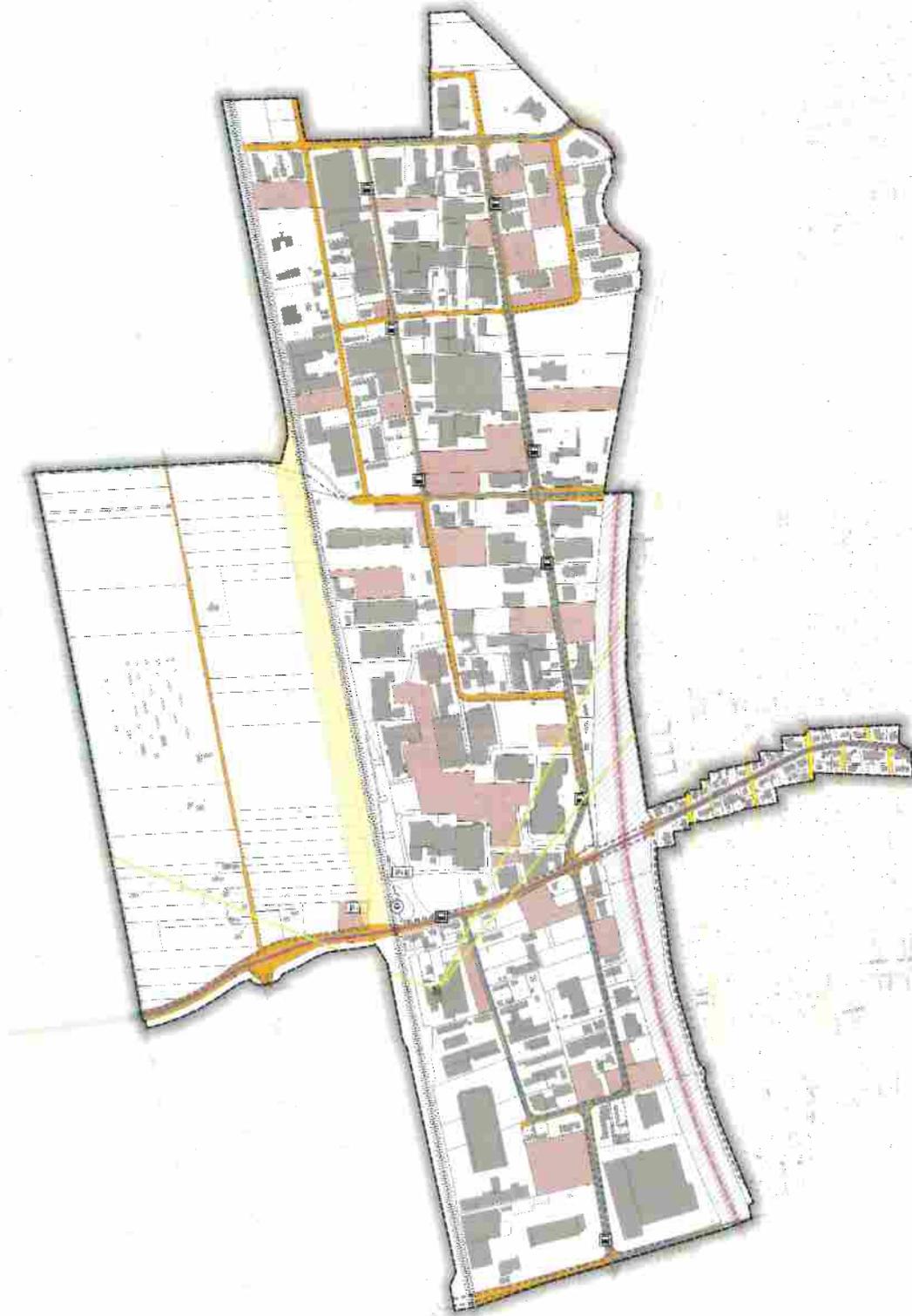


Abbildung 28: Straßennetz Gersthofen (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan, TÜV Rheinland)

Plan 6: Verkehrsstruktur, o.M.



Legende

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude innerhalb UG
- Gebäude außerhalb UG
- Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Infrastruktur - Verkehr

- Bahnhof
- Bushaltestellen
- Park & Ride
- Parkplätze
- Kurzparken
- ruhender Verkehr
- Radwege
- Bahnlinie
- Buslinien

Infrastruktur - Straßen

- Staatsstraße
- Bundesstraße
- 80er Zone
- 30er Zone
- 50er Zone

betriebliche Infrastrukturplanung DB

- Bundesverkehrsweegeplan (Neubau 3. Streckengleis Augsburg-Donauwörth) - ggf. freizuhaltender 50 m breiten Streifen Bahnparallel zur bestehenden Gleisachse "Donauwörth-Augsburg"

Infrastruktur - Energie

- bestehende Gastransportleitung Ingolstadt-Augsburg
- Türkis: Schutzstreifen (gestrichelt)
- Grün: Kabelschutzrohr
- Türkis: Gastransportleitung
- Orange: Begleitkabel

Infrastruktur - Nachrichtenübermittlung

- Punkt-zu-Punkt Richtfunkverbindungen Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
- Antennenstandort für Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG

Verkehrsmenge - Quelle: BAYSIS

- DTV_Kfz: 10153 (St)
- DTV_Kfz: 13621 (St)
- DTV_Kfz: 65975 (B)

2.1 KFZ-Verkehr

Die zentrale Verkehrsachse im UG stellt in West-Ost-Richtung die St 2381 (Bahnhofstraße) dar, die den Ortsteil Hirblingen im Westen über den Bahnhof und den Anschlussknoten an die B 2 - mit der Stadtmitte im Osten verbindet. Die Bundesstraße 2 bildete die zentrale Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung und unterteilt aufgrund der tieferen Lage das UG in den Ost- und Westbereich.

Die zentrale Verkehrsachse in Süd-Nord-Richtung bildet im Gewerbegebiet westlich der B2 und nördlich Bahnhofstraße die Dieselstraße, welche im Norden des UG eine Anbindung an die Bundesstraße 2 über den „Mercedesring“ bietet.

Südlich der Bahnhofstraße bildet im Gewerbegebiet westlich der B2 die zentrale Verkehrsachse die Flotow- und Andreas-Schmied-Straße. Diese verbinden das Gersthofener Gewerbegebiet West mit dem Gersthofener Gewerbegebiet Süd und der Anschlussstelle B 17 auf Augsburgener Flur.

Besonders die West-Ost Verkehrsachse „Bahnhofstraße“ sowie die Nord-Süd Achse B2 ist sehr gut ausgelastet. Der Knotenpunkt St. 2381 (Bahnhofstraße) – B 2 ist in Stoßzeiten am Morgen und späten Nachmittag mehr als ausgelastet, regelmäßige Stauphasen sind die Regel. Insbesondere bei B 2 und/oder BAB 8-Sperrungen oder Staus verlagert sich der Umleitungsverkehr auf diese Achse.

Das sonstige Straßennetz innerhalb des UG besteht aus klassischen Erschließungsstraßen und Erschließungsstraßen mit Sammelfunktion. Das gesamte Gewerbegebiet West sowie die Bahnhofstraße sind Tempo 50 Zonen. Auf der B2 sind dagegen 80 km/h erlaubt und abgesehen von der Bahnhofstraße im Osten des UG sind 30er Zonen.

2.2 ÖPNV

Das Gewerbegebiet West wird von mehreren Buslinien bedient, welche je nach Buslinie in einem halbstündigen Takt an die Innenstadt und/oder den Park & Ride Platz Augsburg Oberhausen angebunden sind.

Während nördlich der Bahnhofstraße das Gebiet mit sechs Haltestellen abgedeckt ist, gibt es südlich der Bahnhofstraße lediglich eine.

Der Bahnhof Gersthofen ist per Bus erreichbar und ermöglicht in der Regel eine Anschlussverbindung an den Schienenverkehr. Die Regionalbahn hält in der Regel jeweils zweimal in der Stunde in Richtung Augsburg sowie Richtung Donauwörth.

Insgesamt sichern bis zu zehn Buslinien des Augsburger Verkehrsverbundes die Busverbindungen innerhalb der Stadt Gersthofen und ihren Ortsteilen.

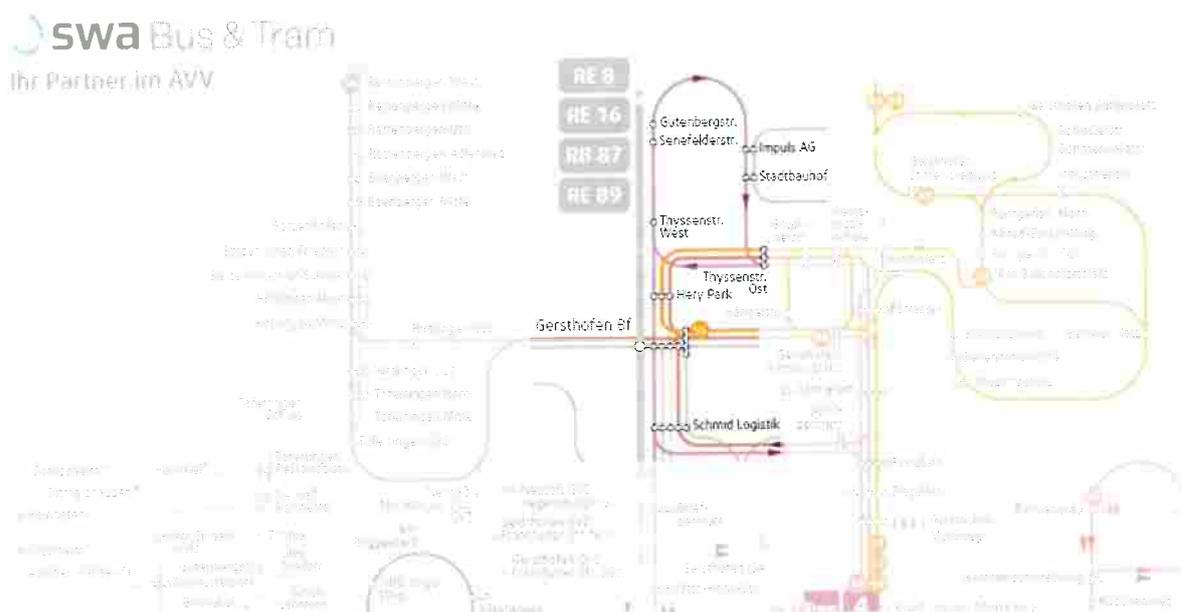


Abbildung 29: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der Stadtwerke Augsburg mit Abgrenzung der Haltestellen in Gersthofen (grün), (Quelle: SWA, eigene Bearbeitung)

2.3 Fußgänger und Radfahrer

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass im UG entlang der Ost-West-Hauptachse „Bahnhofstraße“, beginnend von der Anschlussstelle an die B2 in Richtung Westen zum Bahnhof und nach Hirblingen, ein gemeinsamer Rad- und Fußweg gegeben ist. Östlich der B2 wird dieser in Richtung Norden und Süden fortgeführt, nicht jedoch in die Stadtmitte.

Auch im Gewerbegebiet nördlich der Bahnhofstraße befindet sich ein gemeinsamer Rad- & Fußweg entlang der Dieselstraße, dem Finkenweg und im Teilbereich der Thyssenstraße. Weitere Nebenstraßen haben keinen extra ausgewiesenen Radweg. Südlich der Bahnhofstraße ist auf allen öffentlichen Verkehrswegen ein gemeinsamer Rad- und Fußweg vorzufinden. Auffällig hierbei ist, dass es überwiegend gemeinsame Rad- und Fußwege gibt.

In den meisten Straßen findet sich ein zweiseitiger Gehweg, in den übrigen Straßen ein einseitiger Gehweg.

2.4 Ruhender Verkehr

Im Gewerbe- und Industriegebiet des UG befinden sich quer verstreut viele Flächen des ruhenden Verkehrs. Diese Flächen werden unter anderem als private Stellplätze für Arbeitnehmer:innen oder als Kundenstellplätze verwendet. Einige Unternehmen im UG verwendet größere Flächen auch für deren Fuhrpark, sei es PKW oder LKW.

Neben großflächigen Parkplätzen für PKW oder LKW gibt es auch Straßenbegleitend unter anderem in dem Finkenweg, der Max-Plank-, Messerschmitt-, Diesel-, Senefelder-, Andreas-Schmid- und Daimersstraße Kurzparkmöglichkeiten.

2.5 Bundesverkehrswegeplan DB

Im Bereich des UG, westlich der Bahnlinie, wird im Zuge des Bundesverkehrswegeplanes ein Neubau eines 3. Streckengleis „Augsburg-Donauwörth“ geplant. Um diesem ausreichend Rechnung zu tragen wurde von der DB AG - DB Immobilien gebeten, Bahnparallel einen 50 m breiten Streifen (ab Gleisachse des bestehenden Gleises Donauwörth-Augsburg) freizuhalten. Durch den Ausbau des 3. Streckengleises wird voraussichtlich auch ein Bedarf an neuen Überholgleisen westlich des Bf. Gersthofen realisiert werden. Da die Planungen zu diesem Projekt noch nicht angelaufen sind, kann der Flächenbedarf noch nicht genauer eingegrenzt werden.

2.6 Energie

Am westlichen Rand des UG verläuft die Gastransportleitung „Ingolstadt-Augsburg“ (IA11/1100) DN400/PN67.5 mit Begleitkabel von der Bayernets GmbH. Ca. 3 m westlich parallel zur Gasleitung verläuft eine weitere Kabelschutzrohranlage mit LWL-Kabeln. Kabelmuffen und Kabelreserven können auch in größeren Abständen zur Gasleitung liegen. Der Schutzstreifen der Leitung ist 8 m breit (je 4 m beiderseits der Rohrachse). Dieser Schutzstreifen ist durch Dienstbarkeiten bzw. Gestattungsverträge wegerechtlich abgesichert.

Neben der Gastransportleitung, ist das Untersuchungsgebiet weitestgehend mit einem Erdgasnetz von der Schwaben Netz GmbH erschlossen.

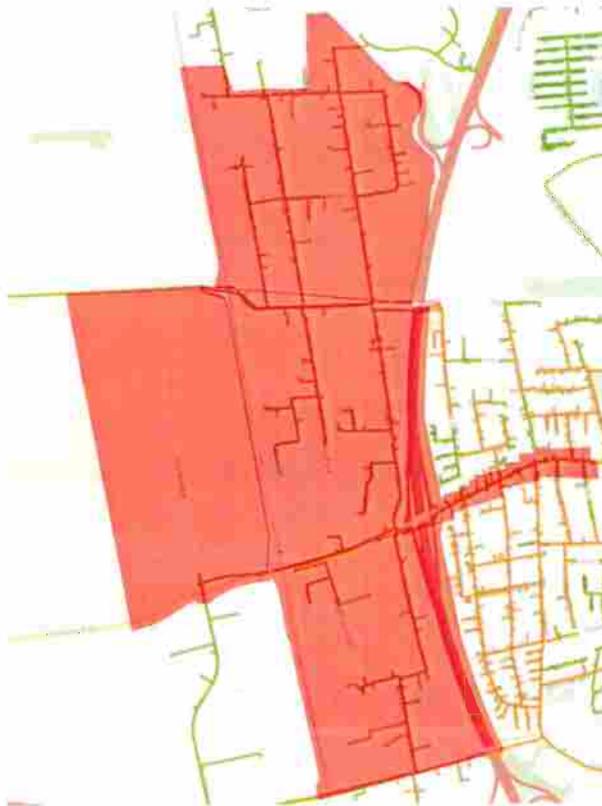


Abbildung 30: Plan des Erdgasleitung von der Schwaben Netz GmbH, grüne Leitungen aus Material PE bestehen und orangenen Leitungen aus Material Stahl

2.7 Kommunikation

Durch das UG führt sieben (Punkt-zu-Punkt) Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG hindurch

- die Fresnelzone der Richtfunkverbindungen 510554282, 530550027 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 23 m und 53 m über Grund
- die Fresnelzone der Richtfunkverbindungen 510559520, 510559521 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 21 m und 51 m über Grund
- die Fresnelzone der Richtfunkverbindung 510554280 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 20 m und 50 m über Grund
- die Fresnelzone der Richtfunkverbindungen 510554405, 510554406 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 12 m und 42 m über Grund

Man kann sich diese Telekommunikationslinie als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 30-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern).

Richtfunkverbindung	A-Standort in WGS84		Höhen		B-Standort in WGS84		Höhen			
	Grad	Min Sek	Grad	Min Sek	NHN	ü. Gelände	Grad	Min Sek	NHN	ü. Gelände
510554282 586990467 586992086	48° 25' 17,65" N	10° 51' 44,53" E	473	38,5	511,5	48° 25' 55,09" N	10° 49' 40,06" E	456	55,9	511,9
530550027 586990467 586992086	Wie Link 510554282		473	38,4	511,4	48° 26' 15,40" N	10° 52' 54,77" E	456	26,4	482,4
510559520 586990467 586990296	48° 25' 17,65" N	10° 51' 44,53" E	473	38,9	511,9	48° 25' 42,53" N	10° 52' 4,38" E	470	29,55	499,55
510559521 586990467 586990296	Wie Link 510559520		473	38,9	511,9	48° 25' 42,53" N	10° 52' 4,38" E	470	29,55	499,55
510554280 586990467 586990022	48° 25' 17,65" N	10° 51' 44,53" E	473	38,9	511,9	48° 25' 42,53" N	10° 52' 4,38" E	470	29,55	499,55
510554405 586990090 586990022	48° 23' 57,78" N	10° 52' 49,26" E	472	26,66	498,66	48° 25' 42,53" N	10° 52' 4,38" E	470	28,45	498,45
510554406 586990090 586990022	Wie Link 510554405		472	26,66	498,66	48° 25' 42,53" N	10° 52' 4,38" E	470	28,45	498,45

Abbildung 31: Richtfunkverbindungen und Antennenstandort der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG

BEWERTUNG

Die Bahnhofstraße und die Bundesstraße 2 wirken aufgrund ihres hohen Verkehrsaufkommens als Zäsur. Vor allem bei der B2 kommt noch erschwerend hinzu, dass diese tiefer liegt und ein Überqueren lediglich an vier Über- bzw. Unterführungen möglich ist (Brücke Thyssenstraße, Bahnhofstraße, Daimlerstraße und Unterführung Donauwörtherstraße – Mercedesring). Dadurch ergibt sich in Nord-Süd Richtung eine noch stärkere Zäsur, welche das Wohngebiet im Osten von den Gewerbeflächen im Westen trennt. Die Bahnhofstraße ist wie auch die B2 eine viel befahrene Verbindungsachse von Osten nach Westen. Zu Stoßzeiten und bei Verkehrsbehinderungen auf der A8 wird diese als Umgehungsroute verwendet und belastet vor allem im Bereich der Wohnbebauung, östlich der B2, die Anwohner.

Das Gewerbegebiet West ist durch mehrere Buslinien sowie dem Bahnhof mit regelmäßigen Bahnverbindungen nach Augsburg und Donauwörth relativ gut an den ÖPNV und SPNV angebunden und bietet auch für die Radfahrer sowie Fußgänger ausreichend Verbindungsachsen. Die fußläufigen Verbindungen funktionieren gut.

Im Bereich der Fahrradwege besteht vor allem im nördlichen Bereich des Gewerbegebietes aber auch in Bereichen des südlichen Gebietes noch Potential zum Ausbau. Es gibt einige eigenständige Radwege, bei den gemeinsamen Rad- und Fußwegen könnte allerdings die Breite des Weges großzügiger bemessen sein. Östlich der Anschlussstelle B2 entlang der Bahnhofstraße zur Stadtmitte fehlt ein bevorrechtigt geführter, straßenbegleitender Radweg zum Schutz der Fahrradfahrer.

Die Energieversorgung im UG ist gemischt. Unter anderem besteht ein ausgebautes Gasnetz welches in Zukunft auch für andere Energieträger wie Wasserstoff verwendet werden könnte.

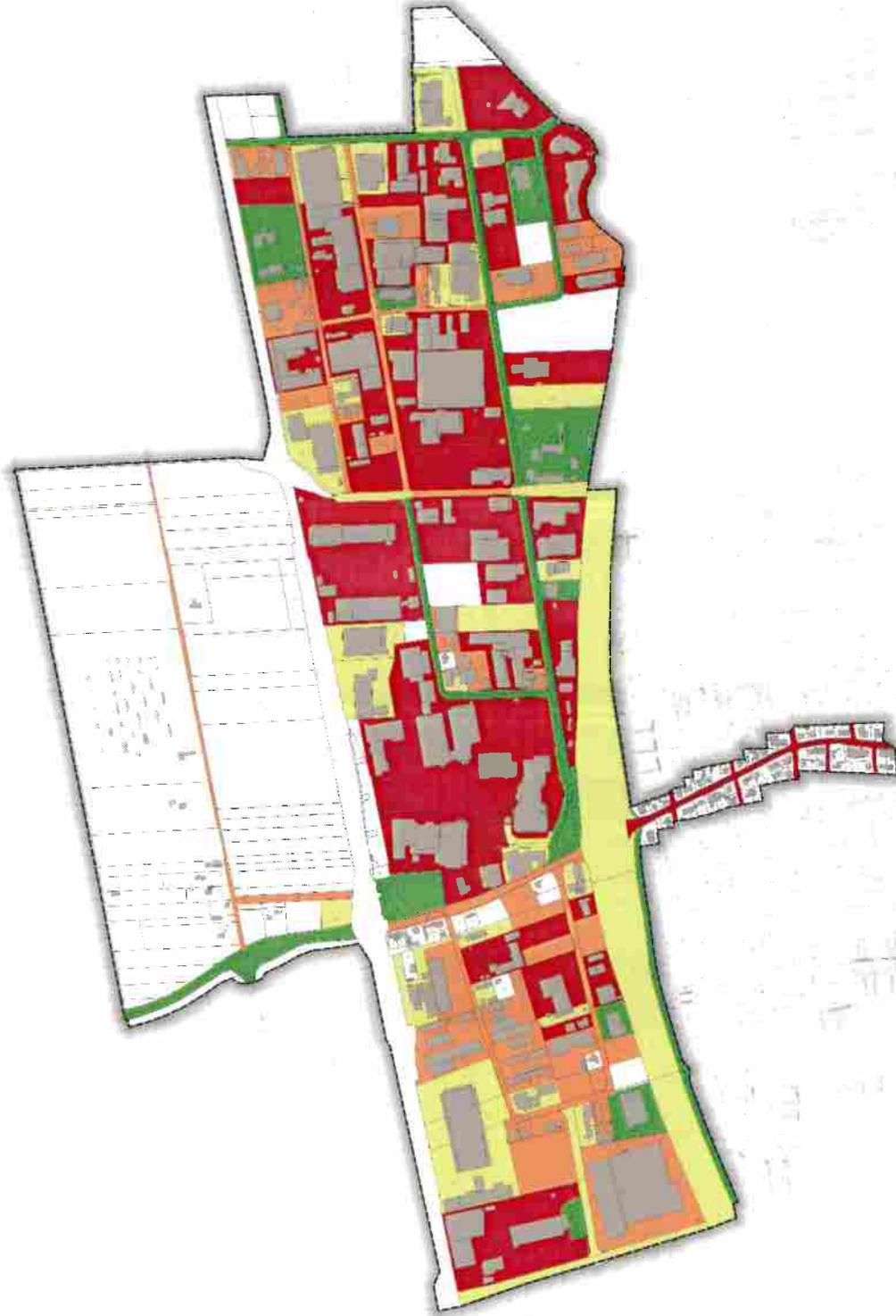
Das UG ist auch mit Kommunikationsinfrastruktur ausgebaut und versorgt. Zudem führen Richtfunkverbindungen durch das UG.

STÄDTEBAULICHE MAßNAHMEN

→ Ausbau und Sicherung der vorhandenen Infrastruktur (Verkehr, Energie, Kommunikation), insbesondere im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz

3. GESTALTUNG DER ÖFFENTLICHEN RÄUME, AUFENTHALTSBEREICHE UND DEN GEWERBEFLÄCHEN

Plan 7: Gestaltung der öffentlichen Räume und Aufenthaltsbereiche, o.M.



Legende

-----	Untersuchungsgebiet		sehr hoher Gestaltungswert
	Gebäude innerhalb UG		guter Gestaltungswert
	Gebäude außerhalb UG		mittlerer Gestaltungswert
	Flurstücksgrenzen mit Flurnummern		kein Gestaltungswert

Straßengestaltung

Bei der Bewertung der Straßengestaltung wird lediglich der öffentliche Straßenraum betrachtet. Aufgrund von fehlendem Grün oder auch öffentlichen Stellplätzen sind diese meist mit einem mittleren bis keinen Gestaltungswert eingestuft. Beim Befahren der Straße kann allerdings auch ein anderer Eindruck entstehen. Dies liegt unter anderem an den angrenzenden Grundstücken und deren Gestaltung unter anderem mit einer Eingrünung oder begrünten Stellplätzen.

Auffallend ist die schlechte Gestaltung der Ost-West-Achse „Bahnhofstraße“ im Bereich der Stadtmitte zur Anschlussstelle B2. Vor allem in Verbindung mit der dort mangelnden Gestaltung der Aufenthaltsbereiche nördlich und südlich der Straße. Abgehend von der Anschlussstelle B2 in Richtung Westen verbessert sich aufgrund der geringen straßenbegleitenden Grünstrukturen. Zudem wird im Bereich des Bahnhofes das Areal aktuell überplant und baulich sowie landschaftlich angelegt.

Die Nord-Süd Achse B2 ist im UG aufgrund der dominanten straßenbegleitenden Gehölzstruktur gut gegliedert und abgeschirmt. Dennoch wirkt diese wie bereits beschrieben als starke Zäsur zwischen Gersthofen West (Gewerbeflächen) und Ost (Wohnbauflächen).

Nördlich der Bahnhofstraße weist zudem die Dieselstraße eine hohe Gestaltung auf. Auffallend hier ist das durchgehende straßenbegleitgrün in Form von Gehölzen und den vereinzelt Parkmöglichkeiten. Ähnlich verhält es sich auch im Finkenweg sowie der Senefelder- und Messerschmittstraße. Der Gestaltungswert der Gutenbergstraße, Siemensstraße sowie ein Teilbereich der Thyssenstraße fällt unter anderem wegen fehlendem Straßenbegleitgrün oder einer Straßengliederung mit Stellplätzen weniger gut aus.

Im Gewerbegebiet südlich der Bahnhofstraße gibt es durchaus Gestaltungspotenziale im Bereich der Straßen. Leidlich die Andreas-Schmid-Straße und Daimlerstraße sind durch gegliederte Stellplätze mit geringem Straßenbegleitgrün relativ gut in der Gestaltung.



Abbildung 32: Bahnhofstraße, Blick nach Osten, Bsp. keine Gestaltung



Abbildung 33: Flotowstraße, Blick nach Süden, Bsp. mittlere Gestaltung



Abbildung 34: Finkenweg, Blick nach Süden, Bsp. gute Gestaltung



Abbildung 35: Dieselstraße, Blick nach Norden, Bsp. sehr gute Gestaltung

Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Grünflächen

Öffentliche Räume und Grünflächen sind wenig ausgeprägt im UG. Neben der Grünfläche bei der Anschlussstelle B 2 und dem Bahnhof, gibt es noch die öffentlichen Verkehrsflächen.

Die kleine Grünfläche an der Anschlussstelle Bahnhofstraße / B2 bietet Platz zum Verweilen an, wobei aufgrund des Standortes, der geringen Größe und des Verkehrsaufkommens die Attraktivität nachlässt.

Das gesamte Bahnhofsareal inkl. des Park & Ride Platzes nördlich der Bahnhofstraße wurde vor kurzem umgestaltet und neu eröffnet und bietet einen sehr hohen Gestaltungswert. Nähere Infos zur umgesetzten Planung sind unter B 4.2.2 bereits beschrieben und dargestellt.

Der halböffentliche Hery-Park dient ausschließlich der verkehrlichen Erschließung der ansässigen Unternehmen und beherbergt die notwendigen Stellplätze sowie die dazugehörigen

Verkehrsflächen. Trotz der regelmäßigen Gehölzstrukturen besitzt der Hery-Park keinen Gestaltungswert. Grund dafür ist vor allem das komplexe Leitsystem und die im vollen Umfang versiegelten Stellplatzflächen.

Anderweitige öffentliche Räume und Grünflächen zum Verweilen, welche unter anderem von den Mitarbeitern der ansässigen Unternehmen in den Pausen genutzt werden könnten, gibt es nicht.



Abbildung 36: öffentliche Grünfläche an der Anschlussstelle Bahnhofstraße / B2



Abbildung 37: Umstrukturierung und Neubau des Bahnhofsbereichs



Abbildung 38: Stellplatzflächen des Hery-Parks, hoher Anteil versiegelter Flächen

Gestaltung der Gewerbeflächen

Die Grundstücksflächen im Untersuchungsgebiet sind abgesehen von den landwirtschaftlichen Flächen im Westen und den Wohnbauflächen im Osten größtenteils als Gewerbeflächen genutzt.

Die Gewerbeflächen im UG weisen nur vereinzelt eine sehr gute bis gute Gestaltung auf. Grund dafür ist die hohe Flächenversiegelung in solchen Gebieten. Neben den oft sehr großen Produktions- oder Lagerhallen kommen zusätzlich noch die notwendigen internen Erschließungswege sowie die Pkw- und Lkw-Stellplätze hinzu. Als Ergebnis hat man sogenannte „Betonwüsten“. Die im Bestand bestehenden öden Stellplätze und tristen Gewerbeflächen nehmen immer weiter zu.

Vereinzelte Grundstücke mit gutem bis hohem Gestaltungswert weisen unter anderem eine gewisse Gehölz- und Grünstruktur sowie eine gegliederte und geordnete Nutzung auf.



Abbildung 39: Blick auf eine private Stellplatzfläche von Süd-Osten mit sehr hoher Versiegelung, Siemensstraße (Quelle: Google Maps)



Abbildung 40: Blick auf eine private Stellplatzfläche mit sehr hoher Versiegelung und vereinzelt kleinen Gehölzen, Dieselstraße



Abbildung 41: Vorgarten in der Flotowstraße, Grünfläche mit Baumbestand und guter Gestaltung



Abbildung 42: Vorgarten in der Andreas-Schmid-Straße, Grünfläche mit Baumbestand und sehr guter Gestaltung

BEWERTUNG DER GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RÄUME, AUFENTHALTSBEREICHE UND DEN GEWERBEFLÄCHEN

Im UG gibt es abgesehen von den öffentlichen Verkehrsflächen wenig öffentliche Räume. Die Grünfläche an der Anschlussstelle B2 / Bahnhofstraße ist aufgrund der Lage weniger einladend zum Verweilen. Nördlich und Südlich der Bahnhofstraße im Gewerbegebiet gibt es sonst keine öffentlichen Aufenthaltsbereiche. Der öffentliche Raum ist immer noch ungleich zugunsten der Kraftfahrzeuge verteilt. Freiflächen zum Aufenthalt für die Bürger sind, wenn überhaupt auf den privaten Firmengeländen vorhanden. Diese sind allerdings nicht öffentlich zugänglich, sondern den Mitarbeitern vorbehalten.

Im UG fehlt es an qualitativ hochwertigen öffentlichen Aufenthaltsbereichen für die Bürger:innen der Stadt Gersthofen sowie für die Mitarbeiter:innen der Betriebe.

Die Gewerbeflächen sind aufgrund der hohen Erschließungsflächen überwiegend stark versiegelt und weisen in den wenigsten Fällen eine gute bis sehr gute Gestaltung auf.

4. BAULICHE DICHTEN (GRZ I)

Plan 8: Bauliche Dichte (GRZ I), o. M.



Legende

----	Untersuchungsgebiet	bauliche Dichte - GRZ I	
■	Gebäude innerhalb UG	□	0,00-0,00
■	Gebäude außerhalb UG	■	0,00-0,10
□	Flurstücksgrenzen mit Flurnummern	■	0,10-0,20
		■	0,20-0,30
		■	0,30-0,40
		■	0,40-0,50
		■	0,50-0,60
		■	0,60-1,00

Grundsätzlich stellt sich die Verteilung der baulichen Dichte (GRZ I) im UG sehr heterogen dar. Betrachtet man das Luftbild wird schnell klar, dass die Werte der GRZ I im Bereich der Gewerbeflächen (zwischen B2 und Bahnlinie) weniger aussagekräftig zur vorherrschenden Versiegelung sind. Bezieht man die Stellplatzflächen mit deren Zufahrten sowie die internen verkehrlichen Erschließungsflächen hinzu, liegt man aufgrund der hohen Flächenversiegelungen vermutlich eher im Bereich einer GRZ von 0,6 – 1,0.

Östlich der B2 entlang der Bahnhofstraße ist die Verteilung der baulichen Dichte (GRZ I) ebenso heterogen gestaltet, wie im Bereich der Gewerbeflächen. Allerdings kann man schon deutlich erkennen, dass es sich bei den Grundstücken mit einer größeren GRZ um Nachverdichtungsprojekte handelt.

Westlich der Bahnlinie weisen die bebauten Grundstücke eine GRZ von kleiner 0,1 auf. Aufgrund der Lage im Außenbereich hat sich die Splittersiedlung aus den 60er Jahren nicht weiterentwickelt.

Zusammenhängende größere bauliche Dichten agglomerieren sich vor allem im Bereich der großen Lager- und Produktionshallen der Gewerbeflächen.

Die Verteilung der GRZ I im GE/GI stellt sich wie folgt dar:

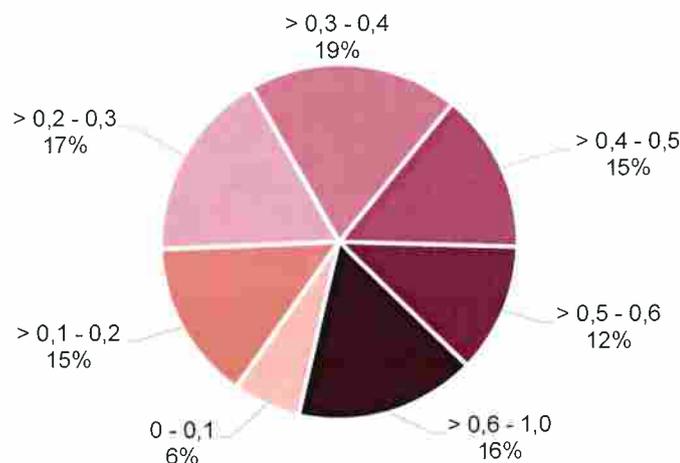


Abbildung 43: prozentuale Verteilung der GRZ I im Untersuchungsgebiet GE/GI zw. B2 und Bahnlinie (eigene Darstellung)

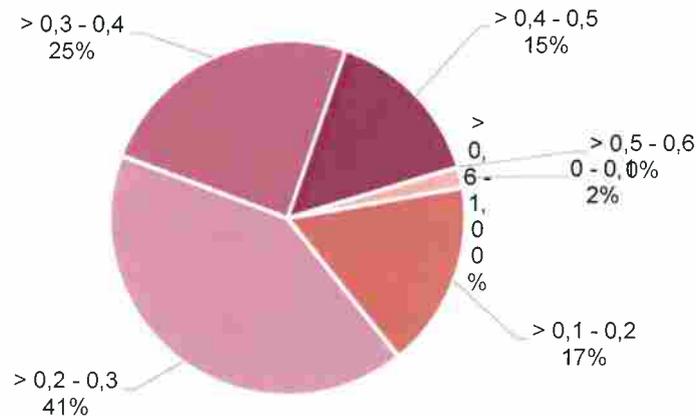


Abbildung 44: prozentuale Verteilung der GRZ I im Untersuchungsgebiet WA - zw. B2 und Stadtmittle (eigene Darstellung)

Die Heterogenität der baulichen Dichte (GRZ I) im Untersuchungsgebiet zeigt, dass aufgrund der nicht betrachteten Stellplatzflächen mit Zufahrten sowie die internen verkehrlichen Erschließungsflächen eine starke Verfälschung der Werte in Bezug auf die Versiegelung vorliegt. Daraus könnte man fälschlicherweise ein lockeres und wenig versiegeltes Gebiet ableiten.

Dies zeigt umso mehr auf, wie groß das Potenzial zur Nachverdichtung der bestehenden Betriebe ist. Durch geeignete Maßnahmen bzw. Bündelungen von einheitlichen und betriebsübergreifenden Nutzungen können die bestehenden Verkehrsflächen zur Expansion der Betriebe genutzt werden.



Abbildung 45: Beispiel unbebaute Fläche: GRZ I: 0, Fl.Nr. 1230/17



Abbildung 46: Beispiel GRZ I: 0,3-0,4, Senefelderstr. 23



Abbildung 47: Beispiel GRZ I: 0,4 – 0,5, Dieselstraße 45



Abbildung 48: Beispiel GRZ I: 0,6 - 1,0: Gutenbergstraße 19

BEWERTUNG DER BAULICHEN DICHTEN

Die Analyse der baulichen Dichte verdeutlicht den Umstand, dass im Gewerbegebiet die GRZ I der Baukörper heterogen verteilt ist und im Bereich von 0,2 – 0,4 am größten ist. Die hohe Flächenversiegelung, verursacht durch die notwendigen Stellplätze sowie internen Verkehrsflächen, wird in der Auswertung der GRZ I nicht berücksichtigt.

Die GRZ I zeigt, dass einige Firmenareale noch großes Potential zur Weiterentwicklung haben, wenn die benötigten Stellplätze und deren Verkehrsflächen anderweitig sichergestellt werden können.

Die Wohnbebauung entlang der Bahnhofstraße im Osten des Geltungsbereiches ist ebenfalls sehr heterogen gemischt. Erkennbar sind allerdings die Nachverdichtungsprojekte, welche aufzeigen inwieweit eine Verdichtung möglich wäre.

5. DACHFORMEN

Plan 9: Dachformen, o. M.



Legende

----	Untersuchungsgebiet		Flachdach		Walmdach
	Gebäude innerhalb UG		Satteldach		Sheddach
	Gebäude außerhalb UG		Schleppdach		sonstige Gebäude
	Flurstücksgrenzen mit Flurnummern		Pultdach		

Die Wohnbebauung in der Bahnhofstraße östlich der Anschlussstelle B2 in Richtung Stadtmitte, ist wie in Abbildung 50 zu sehen, durch das regionaltypische Satteldach und dem Walmdach geprägt. Die vor allem mit Walmdach ausgeführten Stadtvillen nördlich der Bahnhofstraße, entstammen noch aus der Historie. Bei Gebäuden neueren Datums herrscht schon oft das Flachdach als moderne Dachform vor.

Der Gewerbereich im Westen von Gersthofen ist aufgrund der vielen Lager- und Produktionshallen geprägt von Flachdächern, siehe hierzu Abbildung 51. Vereinzelt treten auch Satteldächer auf.

Im Westen der Bahnlinie ist bei den wenigen Gebäuden das regionaltypische Satteldach vorherrschend.

Im Detail verteilen sich die Dachformen wie folgt:

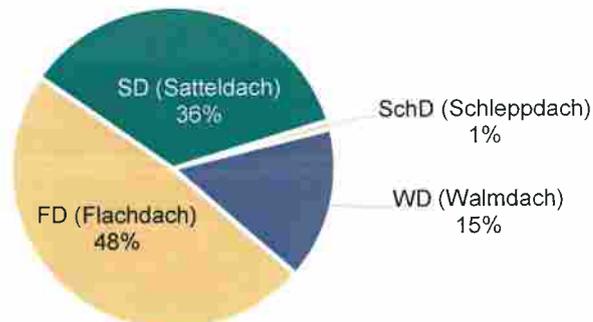


Abbildung 49: prozentuale Verteilung der Dachformen im UG WA Haupt und Nebengebäude (eigene Erstellung)

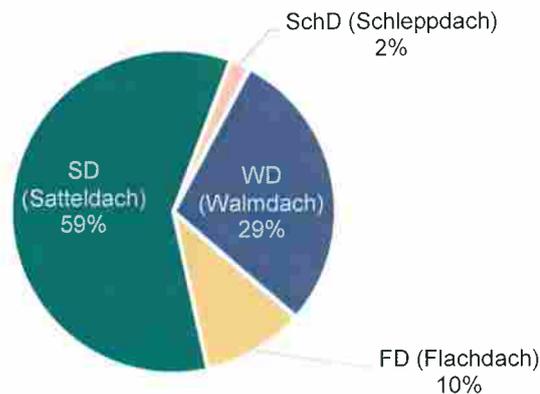


Abbildung 50: prozentuale Verteilung der Dachformen im UG WA Hauptgebäude (eigene Erstellung)

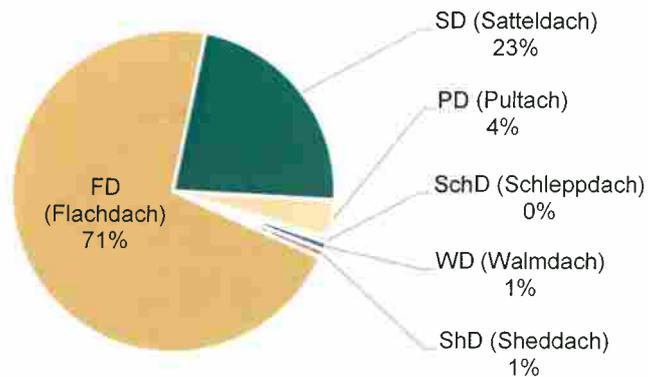


Abbildung 51: prozentuale Verteilung der Dachformen im Untersuchungsgebiet (UG) GE/GI (eigene Erstellung)



Abbildung 52: Beispiel Wohnhaus mit steilem Satteldach, Bahnhofstraße 35



Abbildung 53: Beispiel Wohnhaus mit Walmdach, Bahnhofstraße 46



Abbildung 54: Beispiel Gewerbegebäude mit Flachdach, Dieselstraße 20a



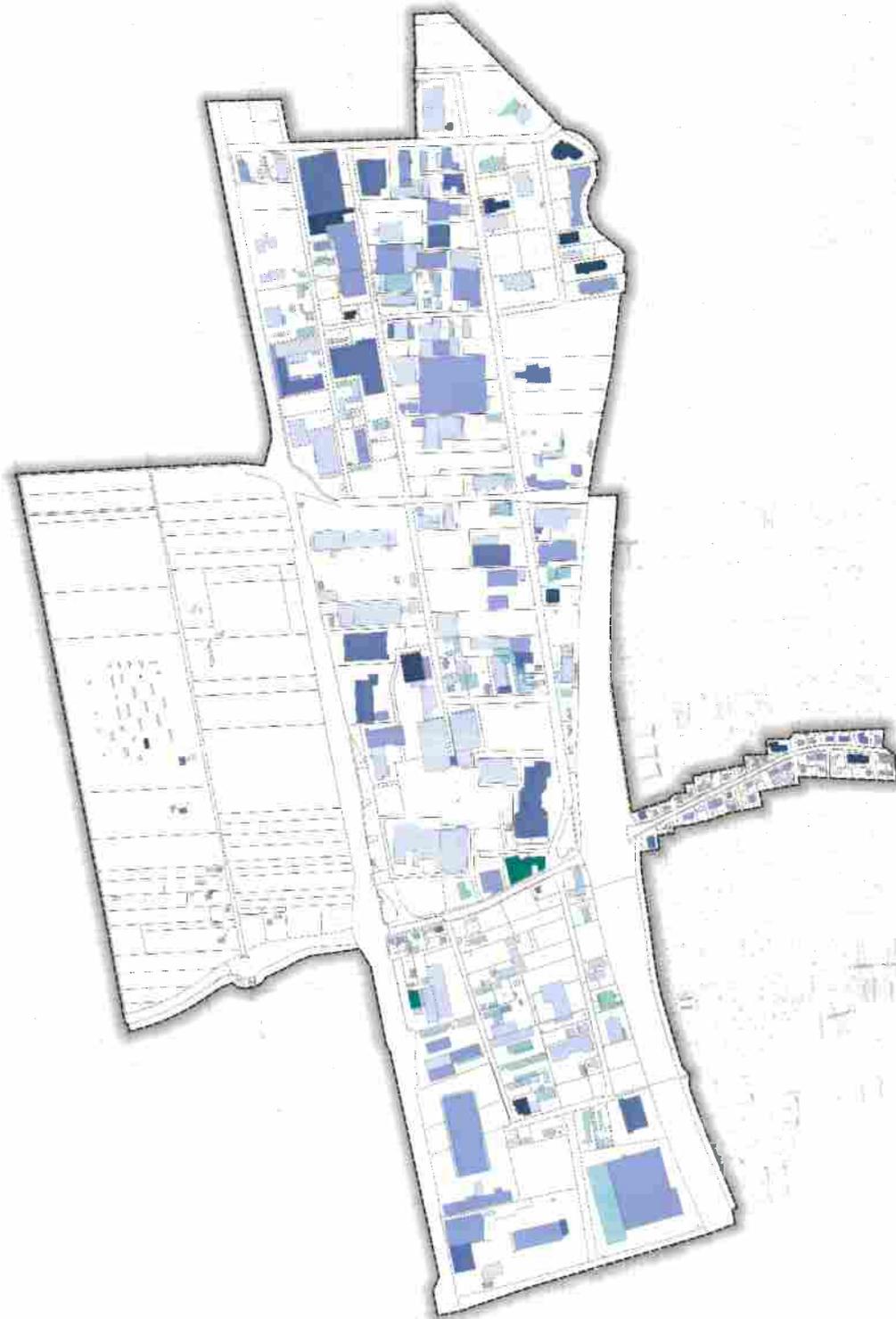
Abbildung 55: Beispiel Gewerbegebäude mit Satteldach, Beethofenstraße 11

BEWERTUNG DER DACHFORMEN

Bezüglich der Dachformen lassen sich keine gravierenden Fehlentwicklungen feststellen. Das Stadtbild im Bereich der Wohngebäude (östlicher Geltungsbereich der Bahnhofstraße und westlich der Bahnlinie (Splittersiedlung)) stellt sich hauptsächlich als Mischung aus traditionellem Sattel- und Walmdach dar, während die Gewerbegebäude /-hallen zwischen der B2 und Bahnlinie vorwiegend das Flachdach aufweisen.

6. HÖHE DER GEBÄUDE

Plan 10: Gebäudehöhen, o. M.



Legende

----	Untersuchungsgebiet	Gebäudehöhe			
■	Gebäude innerhalb UG	□	0,0 m - 3,0 m	■	12,0 m - 15,0 m
□	Gebäude außerhalb UG	■	3,0 m - 6,0 m	■	15,0 m - 23,0 m
□	Flurstücksgrenzen mit Flurnummern	■	6,0 m - 9,0 m	■	23,0 m - 50,0 m
		■	9,0 m - 12,0 m		

Im östlichen Bereich des UG entlang der Bahnhofstraße liegt das Gesamthöhenspektrum der Wohngebäude überwiegend im Bereich von 9 – 12 m. Mit zunehmender Nähe zum Stadtkern gibt es einzelne Ausreiser mit einer Höhe von bis zu ca. 15 m. Hierbei handelt es sich um Mehrfamilienhäuser und zum Teil bereits realisierten Nachverdichtungsprojekten.

Im Bereich zwischen der B2 und der Bahnlinie liegen die Gebäudehöhen der Gewerbebetriebe vorwiegend im Bereich von 6 – 12 m. Dies ist nicht verwunderlich, da es sich bei den Gewerbebauten oft um ein- bis zweigeschossige Lager- oder Produktionshallen handelt. Vor allem nördlich der Bahnhofstraße gibt es vereinzelte Bürogebäude mit einer Höhe bis zu ca. 23 m.

Das höchste und auch ortsbildprägende Gebäude im UG befindet sich am Rand des Hery Parks (ehemaliges KUGA Gebäude), direkt an der Kreuzung Bahnhofstraße / Dieselstraße / Flotowstraße, mit einer Gesamthöhe von ca. 46 m.

In der Ermittlung wurden außerdem die Nebengebäude wie Garagen etc. mit einbezogen.

Die Verteilung der Gesamthöhen stellt sich wie folgt dar:

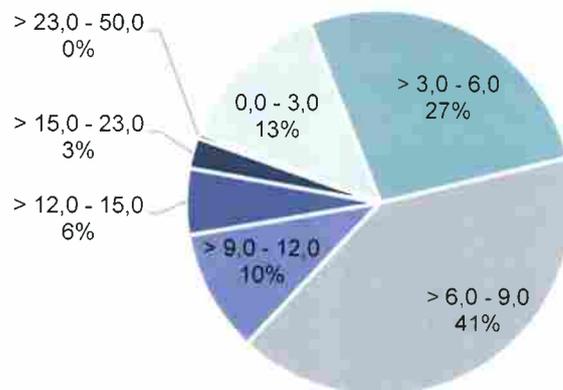


Abbildung 56: prozentuale Verteilung der Gebäudehöhen im Untersuchungsgebiet GE/GI (eigene Darstellung)

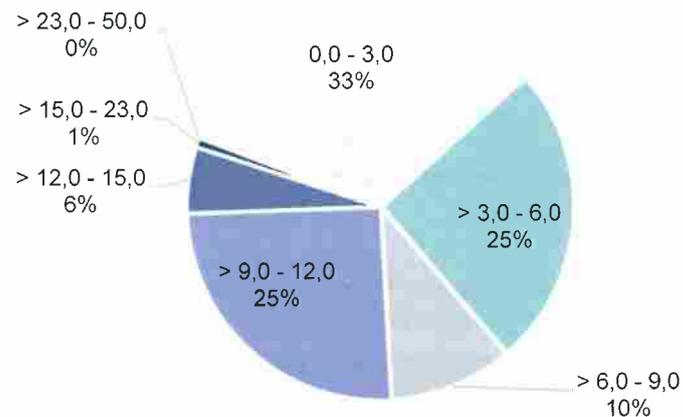


Abbildung 57: prozentuale Verteilung der Gebäudehöhen im Untersuchungsgebiet WA (eigene Darstellung)



Abbildung 58: Beispiel Wohngebäude mit Gesamthöhe bis 9 Meter, Bahnhofstraße. 47



Abbildung 59: Beispiel Wohngebäude mit Gesamthöhe bis 16 Meter, Händelstraße. 1



Abbildung 60: Beispiel Gewerbegebäude mit Gesamthöhe bis 9 Meter, Flotowstraße Str. 10



Abbildung 61: Beispiel Gewerbegebäude mit Gesamthöhe über 46 Meter, Hery Park. 3000

BEWERTUNG DER GEBÄUDEHÖHEN

Anhand der Gebäudehöhen zeigt sich entlang der Wohnbebauung im östlichen Bereich der Bahnhofstraße ein durchaus homogenes Bild der Höhenentwicklung. Überwiegend sind dort Gebäude mit zwei Geschossen vorzufinden. Die Struktur wird punktuell vor allem in Stadtmittennähe durch Mehrfamilienhäuser mit drei Geschossen unterbrochen.

Die Gebäudehöhenentwicklung im Gewerbegebiet West zwischen B2 und Bahnlinie hingegen weist eine eher heterogene Durchmischung auf, welche auf die unterschiedlichen Nutzungsformen wie unter anderem Lager- und Produktionshallen, Verkaufsräume oder Bürokomplexe zurückzuführen sind.

7. SANIERUNGSBEDARF

Plan 11: Baulicher Zustand / Sanierungsbedarf, o.M.



Legende

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude innerhalb UG
- Gebäude außerhalb UG
- Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Gebäudezustand

- kein Sanierungsbedarf
- geringer Sanierungsbedarf
(kleine Schäden, z.B. Farbe vergraut, Schlieren oder kleine Risse an der Fassade, Dach vermoost, Regenrinne leicht angerostet)

- mittlerer Sanierungsbedarf
(mäßige Schäden wie z.B. größere Risse an der Fassade, Algen in größerem Ausmaß, Regenrinne beschädigt oder leicht verbogen)
- hoher Sanierungsbedarf
(große Schäden wie z.B. Schäden am Dachstuhl, Löcher im Putz oder Schäden im Sockelbereich (Wasserschäden))
- sonstige Gebäude
(kein Zugang, nicht ersichtlich)

- Neubau
- Rückbau
- Leerstand

Bewertung erfolgte augenscheinlich und von der öffentlichen Verkehrsfläche aus. Die Bewertung stellt eine erste grobe Einschätzung dar.

Die Verteilung der verschiedenen Gebäudezustände verhält sich heterogen. Insgesamt konnten innerhalb des UG verhältnismäßig wenig Gebäude mit mittlerem und hohem Sanierungsbedarf erfasst werden (ca. 24 % im GE/GI und ca. 8 % im WA).

Im UG wurden lediglich vereinzelt Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf ermittelt, welche sich ausschließlich im Gewerbegebiet zwischen der B2 und der Bahnlinie befinden. Diese sind im Norden und Süden des UG zu finden und zwei davon stehen seit geraumer Zeit leer.

Der Großteil der Gebäude im UG weisen einen geringen Sanierungsbedarf (ca. 31 % im GE/GI und 40 % im WA), insbesondere in Form eines Modernisierungsbedarfes oder eines Instandhaltungsbedarfes, auf. Immerhin fast die Hälfte weist keinen Sanierungsbedarf (ca. ca. 45 % im GE/GI und 52 % im WA) auf.

Bei der Bewertung des Gebäudezustandes wurde lediglich das äußere Erscheinungsbild mit einbezogen, welches jeweils von den öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen ersichtlich war. Keine Berücksichtigung fand der energetische Gebäudezustand. Aufgrund der Historie kann aber davon ausgegangen werden, dass insbesondere im Gewerbe- und Industriegebiet aufgrund der Bestandsgebäude aus den 80er und 90er Jahren ein eher niedriger energetischer Gebäudezustand (Fassade) besteht.



Abbildung 62: Beispiel Wohngebäude ohne Sanierungsbedarf, Bahnhofstraße Str. 22



Abbildung 63: Beispiel Wohngebäude mit geringem Sanierungsbedarf, Bahnhofstraße. 51



Abbildung 64: Beispiel Wohngebäude mit mittlerem Sanierungsbedarf, Lortzingerstraße 19



Abbildung 65: Beispiel Gewerbegebäude ohne Sanierungsbedarf, Dieselstraße 16



Abbildung 66: Beispiel Gewerbegebäude mit geringem Sanierungsbedarf, Flotowstraße 13



Abbildung 67: Beispiel Gewerbegebäude mit mittlerem Sanierungsbedarf, Gutenbergstraße 13



Abbildung 68: Beispiel Gewerbegebäude mit hohem Sanierungsbedarf, Beethovenstraße 5

BEWERTUNG DES GEBÄUDEZUSTANDS

Im Großen und Ganzen kann der Gebäudezustand im UG als gut bezeichnet werden. Der Großteil der Gebäude hat keinen bzw. einen geringen Sanierungsbedarf.

Einzelne Gebäude sollten aufgrund ihrer Bausubstanz erneuert werden, so dass diese wieder einen positiven Beitrag zum Stadtbild von Gersthofen beitragen können. Es finden sich jedoch keine eklatanten Missstände oder eine Häufung von Mängeln des Gebäudezustands.

Aufgrund der zum Teil in die Jahre gekommenen Gebäude (80er und 90er Jahre) im GE/GI, könnte durch energetische Sanierungsmaßnahmen ein großes Potenzial an Energie und dadurch fossilen Ressourcen eingespart werden. Gleichzeitig wird ein Beitrag zur Energie- und Klimawende geleistet.

8. GESTALTWERT DER GEBÄUDE

Plan 12: Gestaltwert der Gebäude, o.M.



Legende

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude innerhalb UG
- Gebäude außerhalb UG
- Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Gebäudegestaltung

- Gebäude mit sehr guter Gestaltung (sehr gute Fassadengliederung durch Fenster, **Glasfassaden** oder sehr hoher Plastizität durch Linienführung, Rhythmus, Licht, Farbe oder Material; Leichtigkeit, innovativ)
- Gebäude mit guter Gestaltung (gute Fassadengliederung durch Fenster, Glasfassaden oder Plastizität)

- Gebäude mit geringer Gestaltung (geringe Fassadengliederung wie massive, abgeschlossene Wände mit wenig Öffnungen oder wenig Plastizität, **Flächenhaftigkeit**, keine harmonische Farbgestaltung)
- Gebäude mit hohem Gestaltungsbedarf (keine Fassadengliederung, abgeschlossene Wände ohne Öffnungen oder Plastizität; Blockhaftigkeit, Massivität, grelle Farbgestaltung)
- sonstige Gebäude
- ★ Ortsbildprägend

Bewertung erfolgte augenscheinlich und von der öffentlichen Verkehrsfläche aus. Die Bewertung stellt eine erste grobe Einschätzung dar.

Der Planungsleitfaden Zukunft Industriebau (Dipl. Ing. Regina Sonntag RIBA und Dipl. Ing. Antje Voigt, 2011) definiert die Gestaltungsqualität wie folgt:

„Gestaltungsqualität beschreibt die ästhetische Wahrnehmung des Gebäudes. Wahrnehmungsprozesse sind vom subjektiven Empfinden des Betrachters abhängig und lassen sich daher nur begrenzt objektiv bewerten. Die Bedeutung der Gestaltungsqualität steigt jedoch mit der Relevanz von Image- und Mitarbeiterfaktoren, da sich in diesen Bereichen durchaus messbare Mehrwerte abbilden lassen und Schnittstellen zur Nutzungsqualität festzustellen sind.“

Daher spiegelt die Bestandsaufnahme des Gestaltwertes der Gebäude die ästhetische Wahrnehmung wieder. Der Wahrnehmungsprozess ist wie vorweg beschrieben abhängig vom subjektiven Empfinden des Betrachters und kann nur begrenzt objektiv bewertet werden. Es wurden daher verschiedene Kriterien zu den einzelnen Bewertungsstufen erarbeitet, um eine gewisse objektive Bewertung zu erzielen.

Kriterien zu den einzelnen Bewertungsstufen:

Gebäude mit sehr guter Gestaltung	sehr gute Fassadengliederung durch Fenster, Glasfassaden oder sehr hoher Plastizität durch Linienführung, Rhythmus, Licht, Farbe oder Material; Leichtigkeit, innovativ
Gebäude mit guter Gestaltung	gute Fassadengliederung durch Fenster, Glasfassaden oder Plastizität, harmonische Farbgestaltung
Gebäude mit geringer Gestaltung	geringe Fassadengliederung wie massive, abgeschlossene Wände mit wenig Öffnungen oder wenig Plastizität, Flächenhaftigkeit, keine harmonische Farbgestaltung

Gebäude mit hohem Gestaltungsbedarf keine Fassadengliederung, abgeschlossene Wände ohne Öffnungen oder Plastizität; Blockhaftigkeit, Massivität, grelle Farbgestaltung

In etwa die Hälfte aller Gebäude im UG weist im GE/GI und WA eine gute Gebäudegestaltung auf. Eine sehr gute Gestaltung ist jedoch nur bei wenigen Gebäuden vorhanden, ca. 18 % der Gebäude im GE/GI und ca. 16% im WA.

Ca. 33 % der Gebäude im GE/GI und ca. 19% im WA weisen einen geringen Bedarf an Gestaltung auf, etwa 8 % der Gebäude im GE/GI und ca. 4 % im WA weist einen hohen Gestaltungsbedarf auf.

Grundsätzlich liegt bei Produktions- und Lagerhallen oft das Augenmerk auf der Funktionalität und der Kosteneffizienz. Die Gebäudegestaltung ist dabei meistens zweitrangig, bzw. wird eher noch am Eingangsbereich der Gebäude umgesetzt. So sind im Bereich der Wohnbebauung, weitaus weniger Gebäude mit geringem oder hohem Gestaltungsbedarf vorzufinden wie in dem Gewerbegebiet zwischen B2 und der Bahnlinie.

Erfreulich ist die Lage der ortsbildprägenden Gebäude, also Gebäude, die entweder in ihrem historischen Charakter und ihrer Gestaltung erhalten wurden, oder durch die Kombination aus Lage, Gestaltung und Funktion das Ortsbild der Stadt Gersthofen prägen.

Einige davon finden sich an den Zufahrtbereichen des Gewerbegebiets West. Die Verbindungsachse Bahnhofstraße im Bereich der Wohnbebauung hat zudem noch einige aus der Historie heraus entstandenen Stadtvillen vorzuzeigen.



Abbildung 69: Beispiel Wohngebäude mit sehr guter Gestaltung, Bahnhofstraße 34



Abbildung 70: Beispiel Wohngebäude mit guter Gestaltung, Bauernstr. 1



Abbildung 71: Beispiel Wohngebäude mit geringer Gestaltung, Bahnhofstraße 29



Abbildung 72: Beispiel Wohngebäude mit hohem Gestaltungsbedarf, Bahnhofstraße 21



Abbildung 73: Beispiel Gewerbegebäude mit sehr guter Gestaltung, Gutenbergstraße 19



Abbildung 74: Beispiel Gewerbegebäude mit guter Gestaltung, Dieselstraße 16



Abbildung 75: Beispiel Gewerbegebäude mit geringer Gestaltung, Hery Park 2600

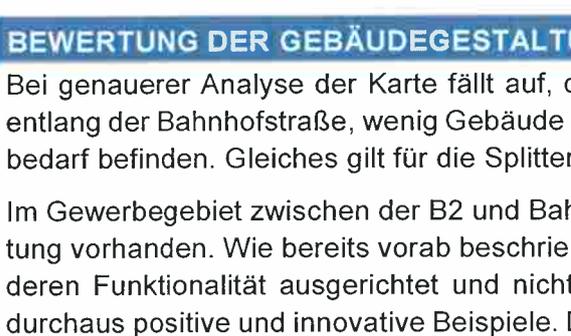
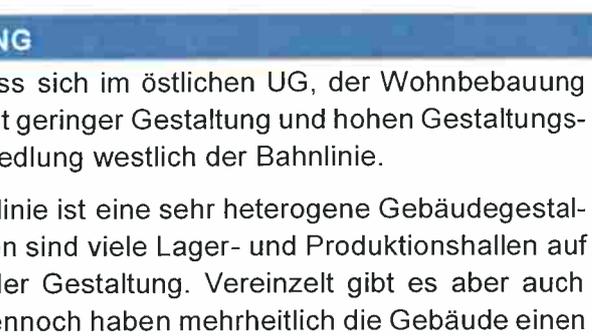


Abbildung 76: Beispiel Gewerbegebäude mit hohem Gestaltungsbedarf



BEWERTUNG DER GEBÄUDEGESTALTUNG

Bei genauerer Analyse der Karte fällt auf, dass sich im östlichen UG, der Wohnbebauung entlang der Bahnhofstraße, wenig Gebäude mit geringer Gestaltung und hohem Gestaltungsbedarf befinden. Gleiches gilt für die Splittersiedlung westlich der Bahnlinie.

Im Gewerbegebiet zwischen der B2 und Bahnlinie ist eine sehr heterogene Gebäudegestaltung vorhanden. Wie bereits vorab beschrieben sind viele Lager- und Produktionshallen auf deren Funktionalität ausgerichtet und nicht der Gestaltung. Vereinzelt gibt es aber auch durchaus positive und innovative Beispiele. Dennoch haben mehrheitlich die Gebäude einen guten bis sehr guten Gestaltwert. In vielen Fällen kann bereits mit einfachen Mitteln, wie neuem, farblich harmonischem Anstrich oder auch einer Fassadenbegrünung ein besseres Ergebnis erreicht werden.

Mit Blick auf die energetischen und klimatischen Aspekte, könnte im Zuge einer Gebäudemodernisierung zum einem ein Beitrag zur Energie- und Klimawende beigetragen werden aber dadurch auch die vorhandenen städtebaulichen Missstände in Bezug auf den Gestaltwert verbessert werden.

9. NUTZUNGEN

Plan 13: Verteilung der Nutzungen, o.M.



Legende

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude innerhalb UG
- Gebäude außerhalb UG
- Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Nutzungsverhältnisse

- Wohnen
- Gewerbe
- Mischnutzung
- Sondernutzung
- Landwirtschaft
- öffentliche Grünflächen
- private Grünflächen
- Stellplätze

Nutzungen

- Dienstleistung
- Einzelhandel
- Gastronomie
- Handwerk
- Logistik
- Mobilität
- sonstiges Gewerbe
- Leerstand

Die Nutzungsverteilung im UG lässt sich zunächst in drei Bereiche aufteilen. Im östlichen Bereich abgehend von der Anschlussstelle B2 / Bahnhofstraße in Richtung Stadtmitte ist vorwiegend eine Wohnnutzung vorhanden. Punktuell sind nicht störende Dienstleistungen vorhanden.

Westlich der Bahnlinie sind überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen, welche durch die Wohnnutzung der Splittersiedlung und dem Gewerbebetrieb (Feuerwerksfabrik) unterbrochen werden. Nordwestlich der Bahnlinie findet sich zusätzlich eine Sport-, Freizeit- und Erholungsfläche sowie vereinzelte Vegetationsflächen.

Der größte Bereich im UG zwischen der B2 und der Bahnlinie wird überwiegend gewerblich genutzt. Im nördlichen UG werden ca. sechs Flurstücke noch landwirtschaftlich genutzt. Sowohl nördlich als auch südlich der Bahnhofstraße sind vereinzelt zwischen den gewerblichen Flächen, Wohnbauflächen und Flächen mit gemischter Nutzung vorzufinden. Eine Fläche mit besonderer funktionaler Prägung liegt nördlich der Thyssenstraße. Hier befindet sich der städtische Bauhof. Abgesehen von den vielen gewerblich genutzten Flächen zwischen der B2 und der Bahnlinie sind auf einigen Grundstücken lediglich private Stellplatzflächen (ca. 15 – 20 ha) untergebracht.

Zwei öffentliche Grünflächen sind lediglich entlang der Bahnhofstraße vorhanden.

Die Nutzungen im Gewerbegebiet West zwischen Bahnlinie und B2 erstreckt sich von Dienstleistungsbetrieben über Einzelhandel und Gastronomie hin zu Handwerksbetrieben und Logistikunternehmen sowie vereinzelt Autohäusern und sonstigen Gewerbebetrieben. Größere Einzelhandelsbereiche sind im Hery Park und entlang der Messerschmittstraße sowie Senefeldstraße angesiedelt. Die großen Logistikunternehmen im UG befinden sich südlich entlang der Beethovenstraße und Andreas-Schmied-Straße, nördlich entlang des Finkenwegs und Gutenbergstraße sowie außerhalb des UG nördlich der Messerschmittstraße.

BEWERTUNG DER NUTZUNGEN

Hierzu wird unter anderem auf das Einzelhandelsgutachten der CIMA verwiesen:

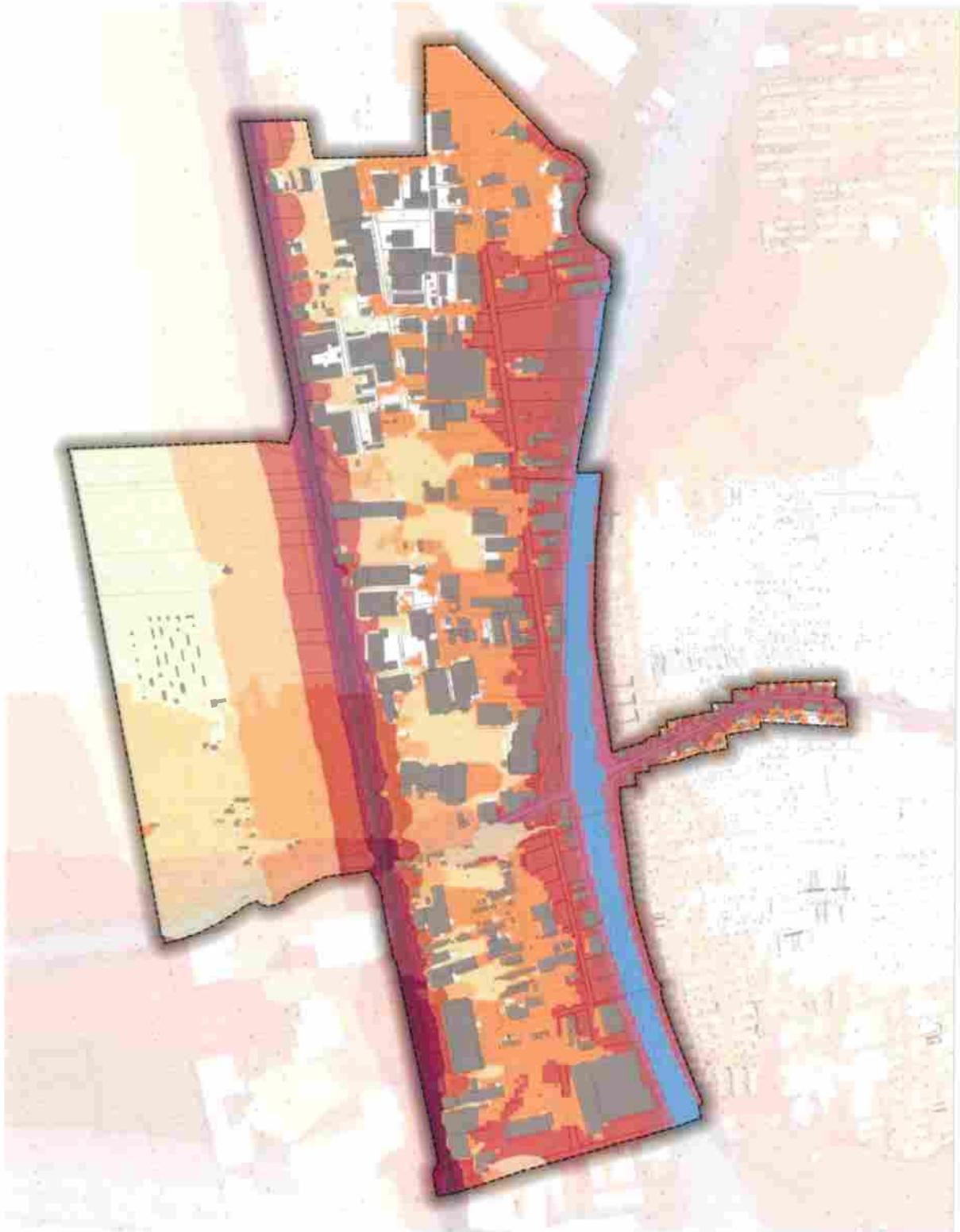
Im Untersuchungsgebiet und vor allem im Gewerbe- und Industriebereich sollten keine Neuan siedlungen von Betrieben aus den Segmenten Nahversorgung/Innenstadtbedarf erfolgen. Der Fokus liegt hier eindeutig auf der Innenstadt.

Nähere Informationen zur gewerblichen Entwicklung sind unter Abschnitt B „Grundlagen“ Abs. B 4 „vorangegangene Planungen“ Nr. 4.1 „Gewerbliche Ziele“ ab Seite 34 zu finden.

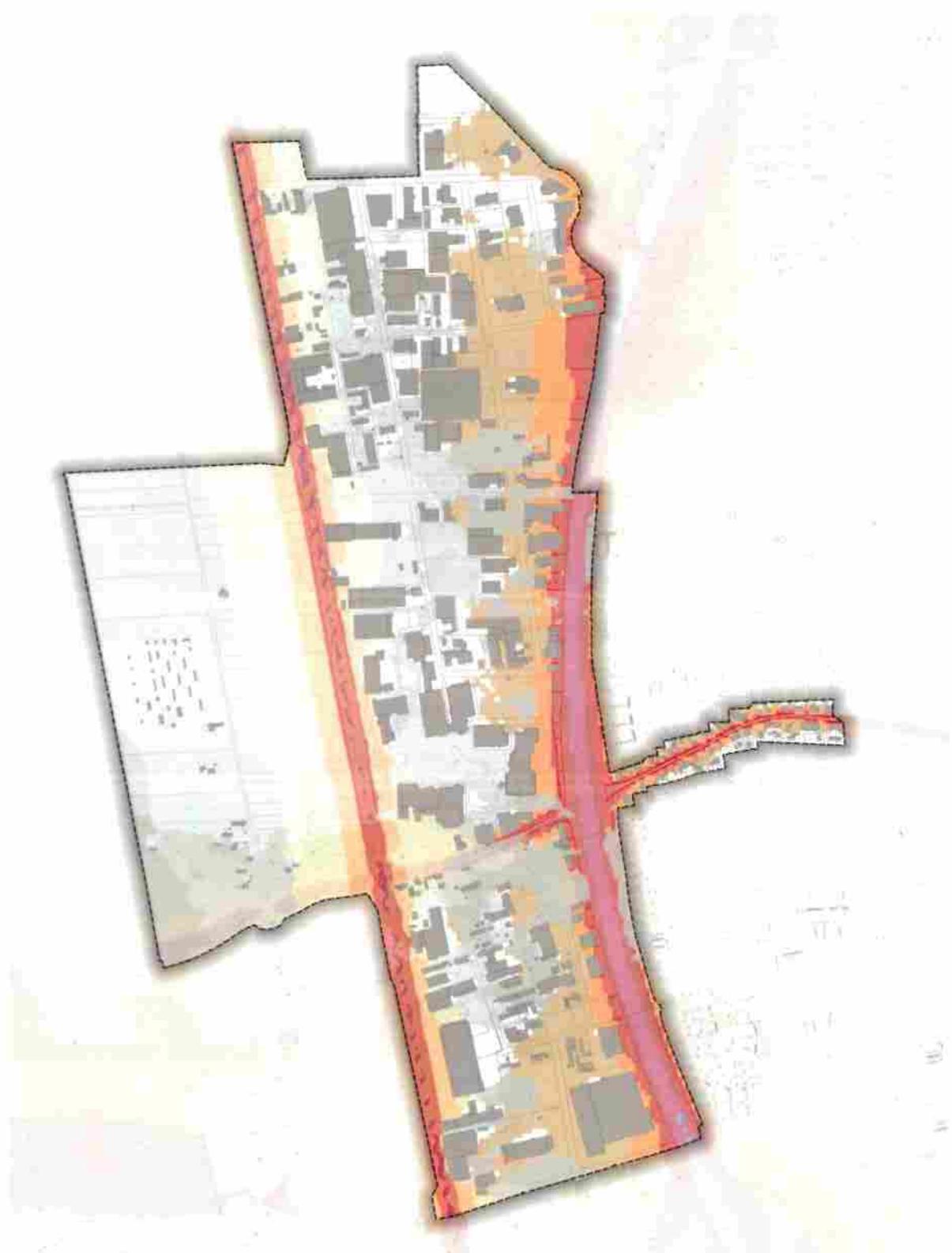
Hinweis: Das Einzelhandelskonzept für die Stadt Gersthofen befindet sich aktuell in Überarbeitung.

10. VERKEHRSLÄRM

Plan 14: Verkehrslärm gesamt; Plan 14.1 LDEN & Plan 14.2 LNight, o.M.



Plan 14.1 LDEN



Plan 14.2 LNight

Legende

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude innerhalb UG
- Gebäude außerhalb UG
- Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

**Verkehrslärm Hauptstraßen LEDN
(B2 und Bahnhofstraße)**

- über 55 - 60 dB (A)
- über 60 - 65 dB (A)
- über 65 - 70 dB (A)
- über 70 - 75 dB (A)
- über 75 dB (A)

**Verkehrslärm Hauptstraßen LNight
(B2 und Bahnhofstraße)**

- über 50 - 55 dB (A)
- über 55 - 60 dB (A)
- über 60 - 65 dB (A)
- über 65 - 70 dB (A)
- über 70 - 75 dB (A)
- über 75 dB (A)

Verkehrslärm Bahnlinie - LDEN

- ab 55 - 59 dB (A)
- ab 60 - 64 dB (A)
- ab 65 - 69 dB (A)
- ab 70 - 74 dB (A)
- ab 75 dB (A)

Verkehrslärm Bahnlinie - LNight

- ab 45 - 59 dB (A)
- ab 50 - 54 dB (A)
- ab 55 - 59 dB (A)
- ab 60 - 64 dB (A)
- ab 65 - 69 dB (A)
- ab 70 dB (A)

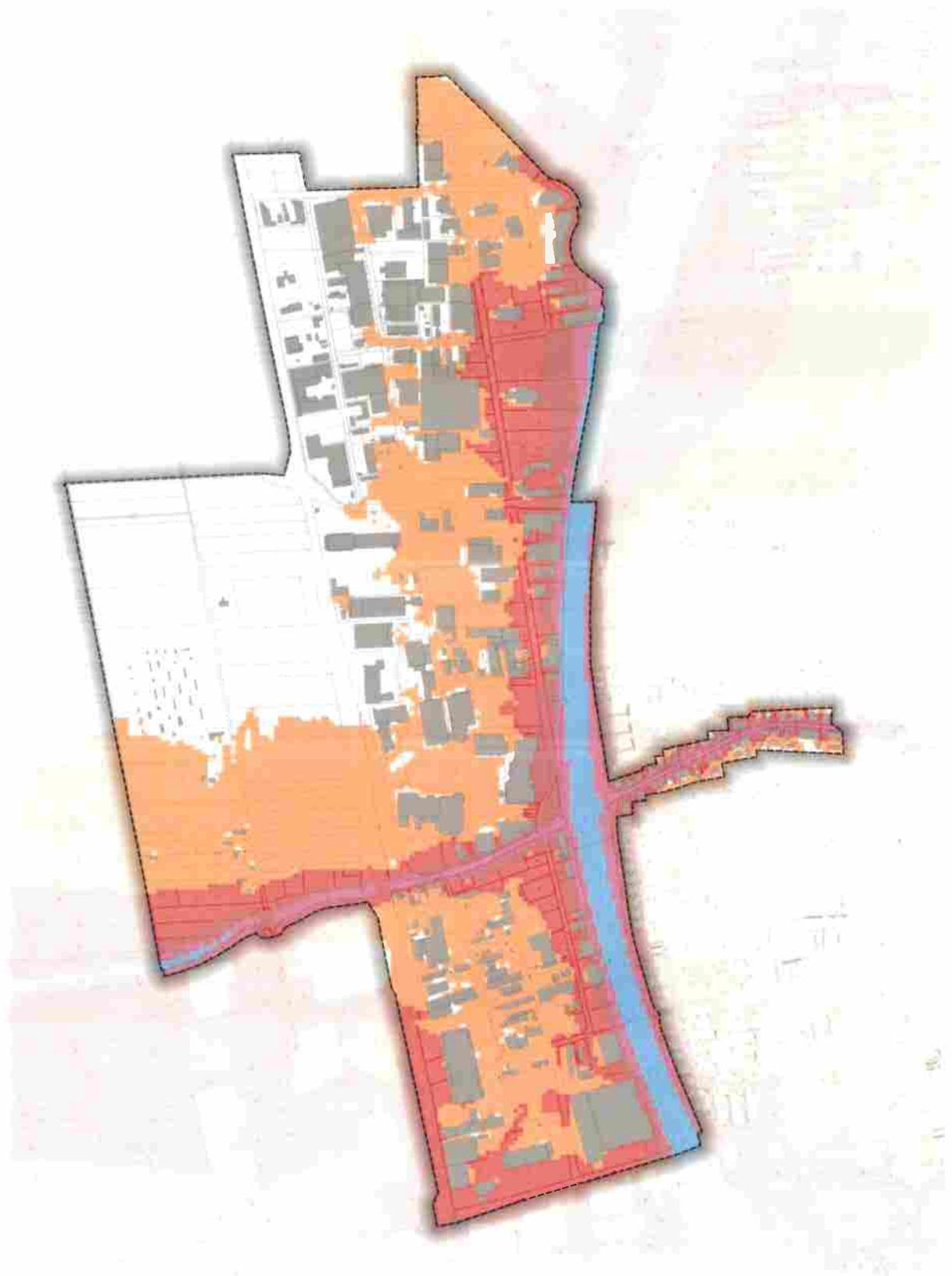
Die Lärmkarte zeigt die Umgebungslärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen und der Bahnlinie Augsburg – Nördlingen. Nachfolgend wird auf die zwei einzelnen Bereiche differenzierter eingegangen. Die Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden, aufgegliedert nach den entsprechenden Gebietscharakteren.

Tabelle 3: Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden, Auszug aus der sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)

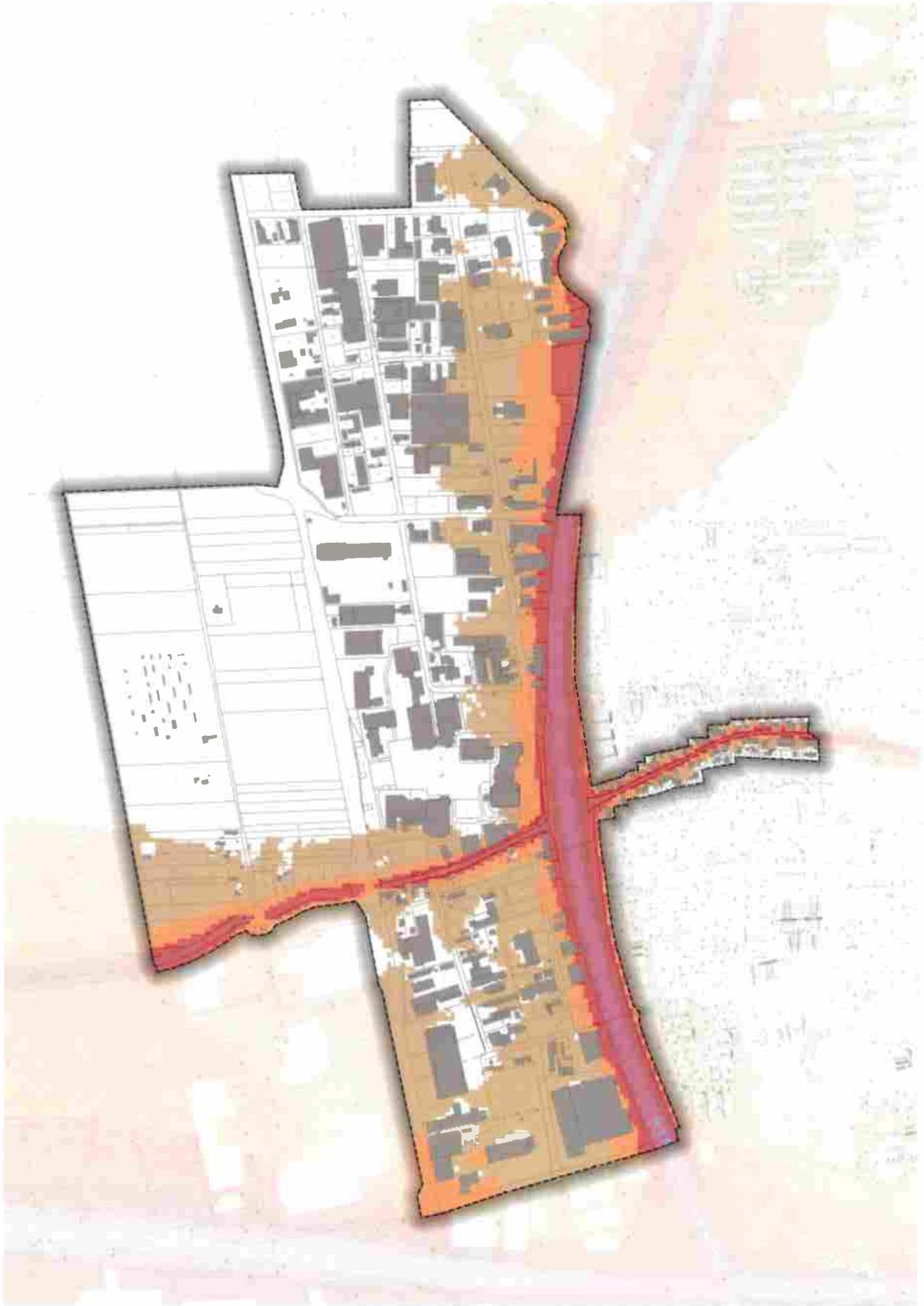
Die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel betragen für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden:

in Industriegebieten		70 dB(A)
in Gewerbegebieten	tags	65 dB(A)
	nachts	50 dB(A)
in urbanen Gebieten	tags	63 dB(A)
	nachts	45 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	tags	60 dB(A)
	nachts	45 dB(A)
in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	tags	55 dB(A)
	nachts	40 dB(A)
in reinen Wohngebieten	tags	50 dB(A)
	nachts	35 dB(A)

Plan 15: Verkehrslärm Hauptverkehrswege (B2, Bahnhofstraße); Plan 15.1 LDEN, Plan 15.2 LNight, o.M.



Plan 15.1 LDEN



Plan 15.2 LNight

Legende	Verkehrslärm Hauptstraßen LEDN (B2 und Bahnhofstraße)	Verkehrslärm Hauptstraßen LNight (B2 und Bahnhofstraße)
----- Untersuchungsgebiet	 über 55 - 60 dB (A)	 über 50 - 55 dB (A)
 Gebäude innerhalb UG	 über 60 - 65 dB (A)	 über 55 - 60 dB (A)
 Gebäude außerhalb UG	 über 65 - 70 dB (A)	 über 60 - 65 dB (A)
 Flurstücksgrenzen mit Flurnummern	 über 70 - 75 dB (A)	 über 65 - 70 dB (A)
	 über 75 dB (A)	 über 70 - 75 dB (A)
		 über 75 dB (A)

Informationsauszug aus dem BayernAtlas:

Der Plan zeigt den Lärm an den Hauptverkehrsstraßen (Pegelraster LDEN), welche gemäß der Verkehrszählung 2015 eine Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr aufwiesen. Dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8.200 Kfz pro Tag.

„Die Lärmindizes LDEN und LNight in dB(A) werden als Maß für die allgemeine Belästigung bzw. als Maß für die Störungen des Schlafes verwendet. Der Pegel LDEN ist ein über 24 Stunden gemittelter Immissionspegel, der aus den Pegeln LDay, LEvening und LNight für die Beurteilungszeiten Tag (6:00-18:00 Uhr), Abend (18:00-22:00 Uhr) und Nacht (22:00-6:00 Uhr) ermittelt wird. Durch Gewichtungsfaktoren von 5 dB(A) für die vierstündige Abendzeit und 10 dB(A) für die achtstündige Nachtzeit wird die erhöhte Lärmempfindlichkeit in diesen Zeiten berücksichtigt. Der Layer stellt die Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen ausgedrückt durch den Lärmindex LDEN gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie dar.“

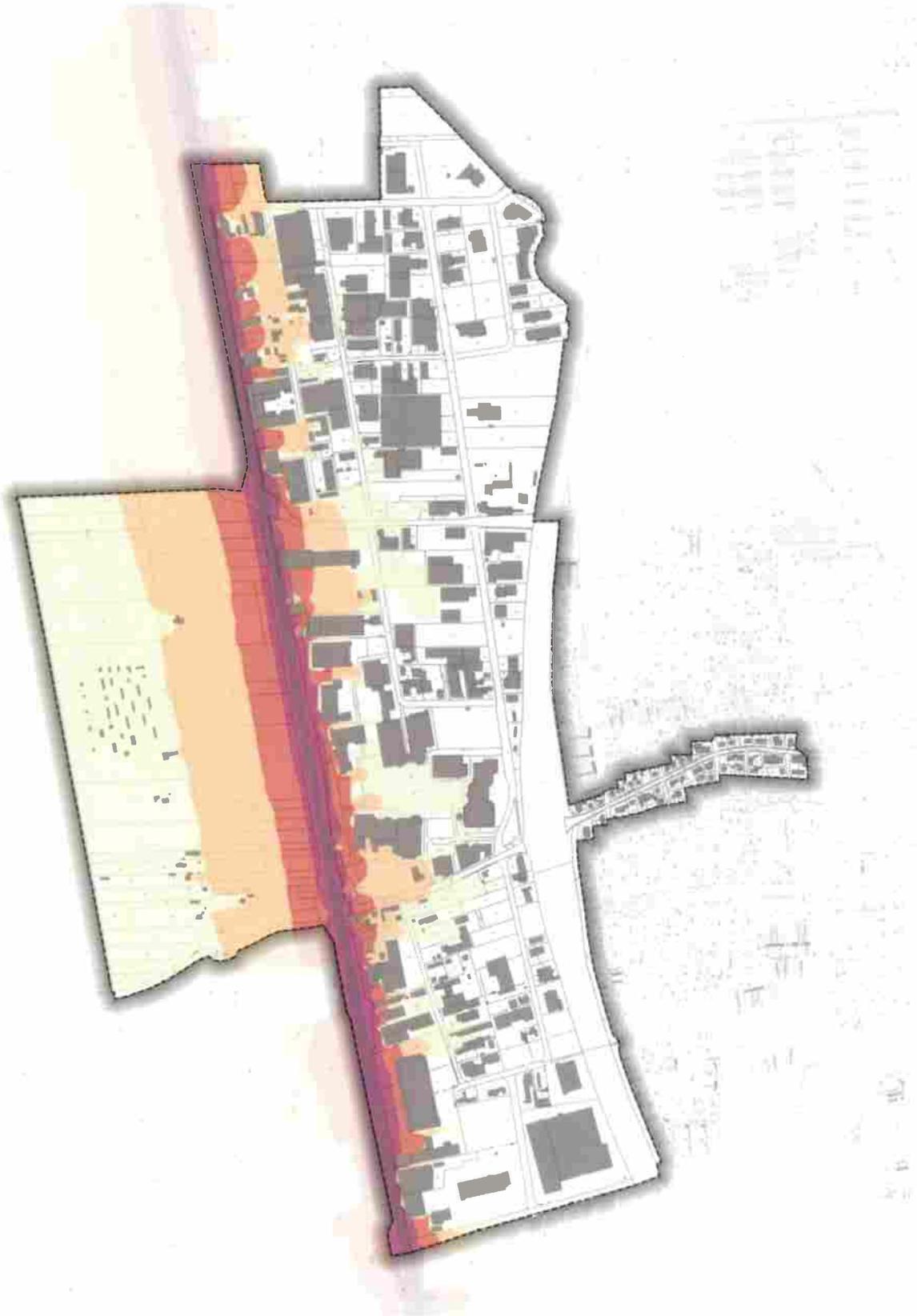
Die Lärmkarte verdeutlicht, dass an den zwei Hauptverkehrsachsen B2 sowie der Bahnhofstraße aufgrund der starken Frequentierung eine erhöhte Lärmbelastung vorliegt.

Im UG östlich der Anschlussstelle B2 in Richtung Stadtmitte sind hier vor allem die direkt angrenzenden Anwohner der Bahnhofstraße betroffen. Gleiches gilt für die östliche Wohnbebauung zwischen der B2 und Johann-Strauß-Straße sowie B2 und Haydnstraße.

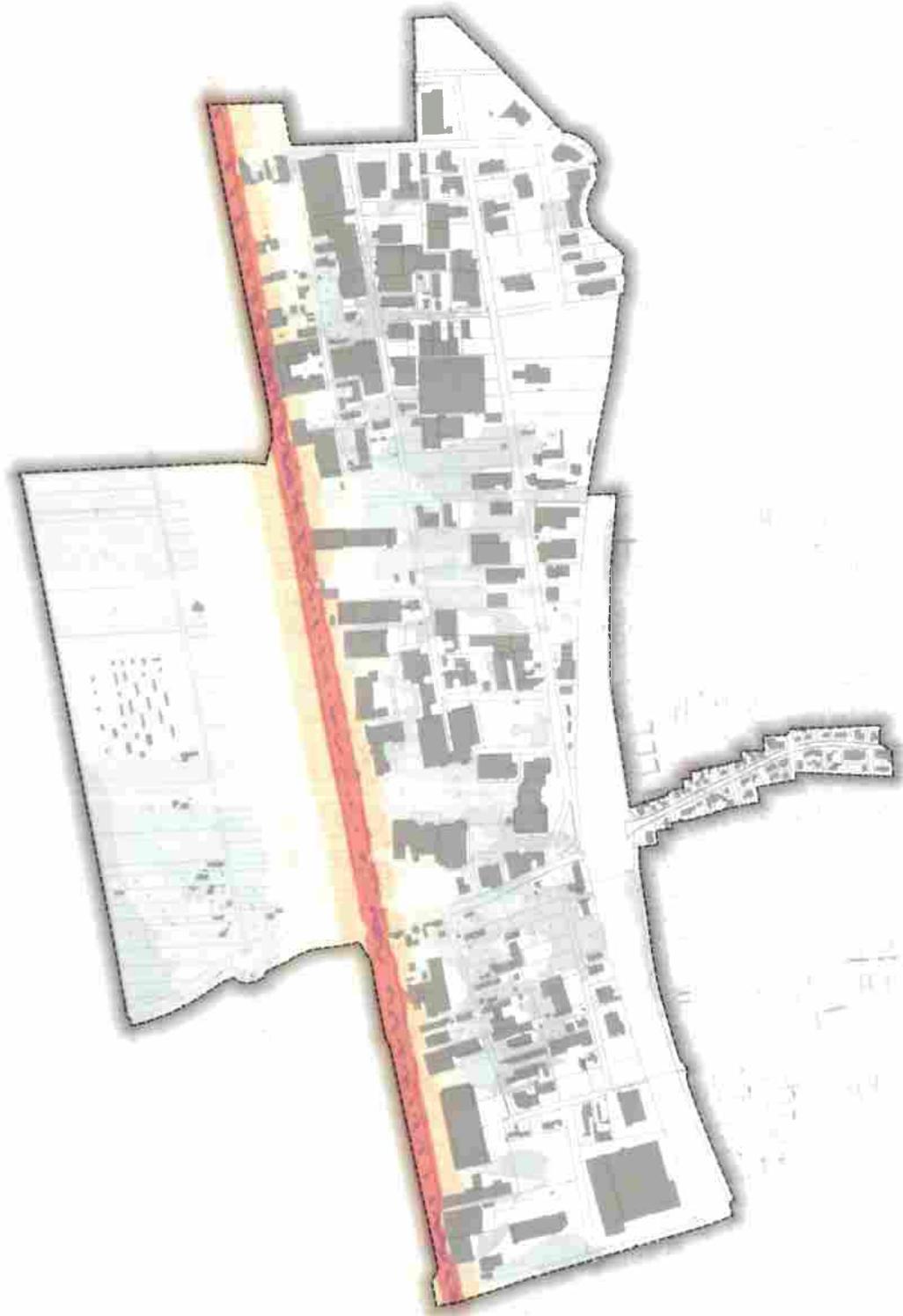
Das Gewerbegebiet West wird hingegen durch die Immissionen der B2 großflächiger beeinträchtigt. Da es sich hier aber um ein Gewerbegebiet und nicht um eine Schutzwürdigkeit von Wohnen handelt, sind die Beeinträchtigungen weniger gravierend zu beurteilen, wie im östlichen Bereich der Wohnbebauung.

Den in der Umgebung lebenden Bürger und Bürgerinnen sowie den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der ansässigen Betriebe kommt zugute, dass die Bundesstraße im Bereich des UG's tiefer liegt als die umliegende Bebauung.

Plan 16: Verkehrslärm Bahnlinie, Plan 16.1 LDEN, Plan 16.2 LNight, o.M.



Plan 16.1 LDEN



Plan 16.2 LNight

Legende

-----	Untersuchungsgebiet
■	Gebäude innerhalb UG
■	Gebäude außerhalb UG
□	Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Verkehrslärm Bahnlinie - LDEN

■	ab 55 - 59 dB (A)
■	ab 60 - 64 dB (A)
■	ab 65 - 69 dB (A)
■	ab 70 - 74 dB (A)
■	ab 75 dB (A)

Verkehrslärm Bahnlinie - LNight

■	ab 45 - 59 dB (A)
■	ab 50 - 54 dB (A)
■	ab 55 - 59 dB (A)
■	ab 60 - 64 dB (A)
■	ab 65 - 69 dB (A)
■	ab 70 dB (A)

Informationsauszug aus der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen des Bundes:

„Die Isophonenbänder zeigen die flächenhafte Wiedergabe der Schallausbreitung für den Lärmindex LDEN (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) sowie LNight (Nacht-Lärmindex). Innerhalb von Ballungsräumen erfolgte eine kombinierte Darstellung der Hauptstrecken mit den sonstigen Strecken und Rangier- und Umschlagbahnhöfen.“ Die Daten stammen aus der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 4 (30.06.2022).

Bei der neuen Bewertung (Runde 4) musste erstmals die EU-weit eingeführte Berechnungs- und Bewertungsvorschrift CNOSSOS angewendet werden.

Bei der Lärmkarte zur Bahnstrecke Augsburg – Nördlingen erkennt man sehr gut, wie die vorhandenen Baukörper östlich der Bahnlinie die einwirkenden Emissionswerte in das Gewerbe- & Industriegebiet beeinflussen. Die baulichen Anlagen schirmen die Bahnemissionen gut ab, während an den offenen, unbebauten Abschnitten gut erkennbar ist, wie sich die Schallausbreitung in das Gebiet verhält.

Aufgrund der erhöhten Anforderungen bei Nacht sieht man deutlich, dass die Schallausbreitung bis hin zu den Randbereichen der östlichen Wohnbebauung der Stadt Gersthofen reicht.

Die westlichen landwirtschaftlichen Flächen sowie vor allem die Wohngebäude der Splitter-siedlung, werden aufgrund der offenen Fläche ungehindert durch den Verkehrslärm der Bahn beeinträchtigt.



Abbildung 77: Bahnlinie Donauwörth – Augsburg, Blickrichtung Süden



Abbildung 78: Bahnlinie Donauwörth – Augsburg, Blickrichtung Norden



Abbildung 79: Bundesstraße 2, Blickrichtung Norden



Abbildung 80: Bundesstraße 2, Blickrichtung Süden

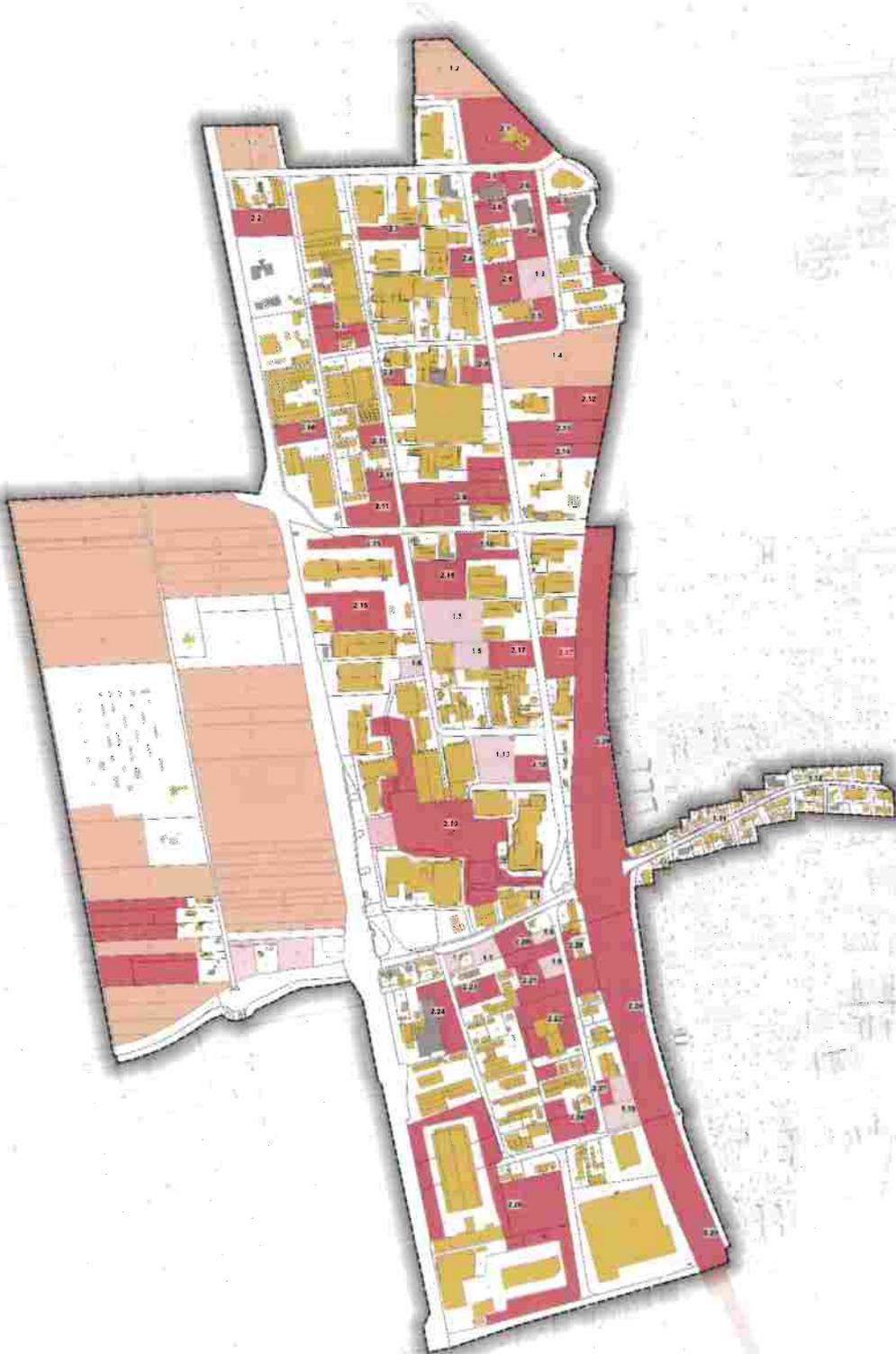
BEWERTUNG DES VERKEHRSLÄRMES

Der von der Bundesstraße 2 und Bahnhofstraße ausgehende Verkehrslärm beeinträchtigt in erster Linie die direkt angrenzende Wohnbebauung östlich der B2 sowie die Grundstückseigentümer nördlich und südlich der Bahnhofstraße. Im Gewerbegebiet gelten andere Grenzwerte und einzelne Betriebe verursachen eigene Emissionen, sodass der Verkehrslärm durch die B2 und Bahnhofstraße ggf. nicht ganz so schwer ins Gewicht fällt. Die Tieflage der B2 im UG hat dabei einen positiven Effekt auf die Umgebung.

Bei der Bahnlinie westlich des Gewerbe- und Industriegebietes wird deutlich, dass an den östlich der Bahnlinie bebauten Streckenabschnitten die Schallausbreitung deutlich eingeschränkt ist, während an den offenen Streckenabschnitten sich die Emissionen der Bahn ungehindert ins Gebiet ausbreiten können. Lediglich in den Nachtstunden ist zu sehen, dass noch einzelne Bereiche der östlichen Wohnbebauung betroffen sind.

11. FLÄCHENPOTENZIALE

Plan 17: Flächenpotenziale, o.M.



Legende

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude innerhalb UG
- Gebäude außerhalb UG
- Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Potentialflächen

- ungenutzte Flächen
- untergenutzte Flächen
- landwirtschaftlich genutzte Fläche
- untergenutzte Dachflächen

Die Analyse der baulichen Dichte hat bereits eine Vielzahl untergenutzter bzw. ungenutzter Grundstücke aufgezeigt. Besonders im nördlichen UG des Gewerbegebietes, östlich der Bahnlinie, stehen noch Flächen, aktuell landwirtschaftlich genutzt, für Neuansiedlungen oder Betriebserweiterungen im Zusammenhang bebauten Innenbereich zur Verfügung. Im südlichen UG sind unter anderem entlang der Bahnhofstraße und der Flotowstraße noch ungenutzte Flächenpotenziale vorhanden.

Energetisches und klimatisches Potenzial

Im gesamten GE/GI sind die Flachdächer so gut wie nicht anderweitig genutzt. Hier könnten ca. 25 – 30 ha einer zweiten und sogar dritten Nutzung zugeführt werden.

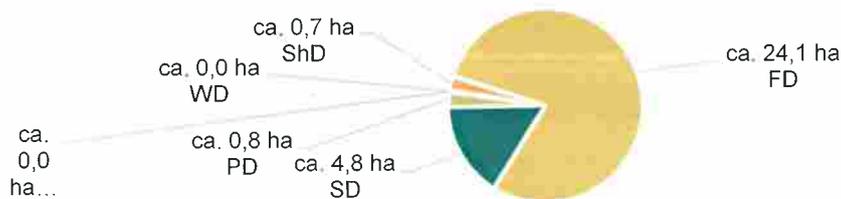


Abbildung 81: vorhandene Dachflächen in ha im GE/GI (eigene Darstellung)

Würde man die vorhandenen Flachdächer allesamt mit Photovoltaik ausstatten könnte man unter optimalen Bedingungen theoretisch ca. 5.000 bis 2.800 Haushalte (1 – 4 Personenhaushalt) mit Strom versorgen.

Hinweis: Bei der überschlägigen Berechnung wurde 80% der gesamten Dachfläche (FD) herangezogen. Ob eine Verschattung vorhanden ist wurde nicht geprüft. Es soll lediglich das theoretisch mögliche Potenzial aufzeigen.

Die soeben beschriebenen Flächenpotenziale lassen sich insbesondere bei den Flachdächern optimal mit einer Dachbegrünung kombinieren. Neben den Vorteilen von verbesserter Wärmedämmung in Verbindung mit Energieeinsparungen im Winter wie auch im Sommer, filtert es die Umgebungsluft und schützt gleichzeitig das Dach vor Wettereinflüssen und hohen Temperaturunterschieden. Das Regenwassermanagement wird verbessert, indem es Niederschlagswasser vor Ort verdunstet (Kühlung und Luftbefeuchtung) aber auch bei Starkniederschlagsereignissen, das abfließende Regenwasser zunächst zurückhält und ggf. gedrosselt ableitet. Eine Kombination von Photovoltaik und Gründach verbessert aufgrund der natürlichen Kühlung, insbesondere im Sommer die Leistungsfähigkeit der Photovoltaik-Module. Der Wirkungsgrad vieler Module sinkt bei steigender Betriebstemperatur. Siehe Details auch nachfolgend unter Abschnitt C Nr. 11.3.

Attraktivierung der urbanisierten Umgebung

Die Dachbegrünung bringt insbesondere in stark verdichteten bzw. versiegelten Wohn- und Arbeitsgebieten ein Stück Natur zurück und bieten die Möglichkeiten zum Verweilen an. Durch

Verbindungsachsen in dritter Dimension, könnte so die fußläufige Verbindung des jeweiligen Quartiers gestärkt werden.

Nachverdichtungspotenziale

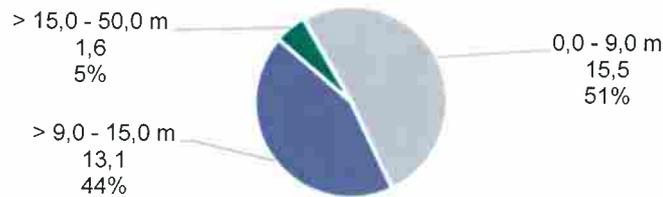


Abbildung 82: vorhandene Gebäudefläche im GE/GI in ha, untergliedert in Gebäudehöhen (eigene Darstellung)

Neben den energetischen und klimatischen Potenzialen, bieten die ein bis zwei geschossigen Gebäude im GE/GI ein enormes Nachverdichtungspotenzial in Form einer Aufstockung. Betrachtet man die Gebäude bis max. 9,0 m, so könnten unter optimalen Bedingungen aus den ca. 15,5 ha Bruttogeschossfläche, ca. 30 – 46 ha neue Flächenausweisungen eingespart werden. Bei einer Neuansiedlung eines Gewerbes auf freier Fläche, sind neben der BGF auch Erschließungs-, Abstands- und Freiflächen notwendig. Hierfür wurde ein Faktor von 2 – 3 verwendet.

Im östlichen UG, der Wohnbebauung entlang der Bahnhofstraße, gibt es zwei unbebaute Grundstücke sowie zwei auf welchen jeweils ein Neubau realisiert wird.

Für alle Flächen östlich der Bahnlinie besteht bereits Baurecht in Form eines Bebauungsplans. Eine Bebauung nach den zulässigen Kriterien wäre also unmittelbar möglich.

Im Folgenden werden die Flächenpotenziale genauer betrachtet und analysiert. Grundsätzlich lässt sich auf allen Grundstücken klimatisch und energetisch relevante Maßnahmen integrieren (Dach- und Fassadenbegrünung, PV, hohe Gebäudeeffizienz, öffentliche o. private Freiflächen etc.).

11.1 Potenzialflächen: ungenutzte Flächen (Nr. 1.x)

11.1.1. Nördlich Messerschmittstraße, Nr. 1.1

- unbebaute Grundstücke mit geringem randlichen Gehölzbestand
- aktuell als landwirtschaftliche Fläche genutzt
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder zentralen Versorgungseinrichtungen wie Mobilitätshubs



Abbildung 83: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 5



Abbildung 84: Messerschmittstraße FI.-Nr. 1230/9, /42 und /43, landwirtschaftliche Nutzfläche



Abbildung 85: Messerschmittstraße FI.-Nr. 1230/9, /42 und /43, landwirtschaftliche Nutzfläche

11.1.2. Nördlich Max-Planck-Straße, Nr. 1.2

- unbebaute Grundstücke mit geringem randlichen Gehölzbestand
- aktuell als landwirtschaftliche Fläche genutzt
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung



Abbildung 86: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 6



Abbildung 87: Max-Planck-Straße Fl.-Nr. 1258/38, /24 und /8, landwirtschaftliche Nutzfläche



Abbildung 88: Max-Planck-Straße Fl.-Nr. 1258/38, /24 und /8, landwirtschaftliche Nutzfläche

11.1.3. Westlich der Senefelderstraße, Nr. 1.3

- unbebautes Grundstück ohne Gehölzbestand
- aktuell als landwirtschaftliche Fläche genutzt
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder zentrale Versorgungseinrichtungen wie Mobilitätshubs



Abbildung 89: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 5



Abbildung 90: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/26, landwirtschaftliche Nutzfläche



Abbildung 91: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/26, landwirtschaftliche Nutzfläche

11.1.4. Ecke Senefelderstraße und Dieselstraße, Nr 1.4

- unbebautes Grundstück ohne Gehölzbestand
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder zentralen Versorgungseinrichtungen wie Mobilitätshubs, Logistiksammelpunkte, öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen
- aktuell als landwirtschaftliche Fläche genutzt



Abbildung 92: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 5



Abbildung 93: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/17, landwirtschaftliche Nutzfläche



Abbildung 94: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/17, landwirtschaftliche Nutzfläche

11.1.5. Östlich Finkenweg, Nr. 1.5

- unbebautes Grundstück mit geringem straßenbegleitendem Gehölzbestand
- aktuell teilweise als landwirtschaftliche Fläche genutzt
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder zentralen Versorgungseinrichtungen wie Mobilitätshubs, Logistiksammelpunkte oder einer öffentlichen Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

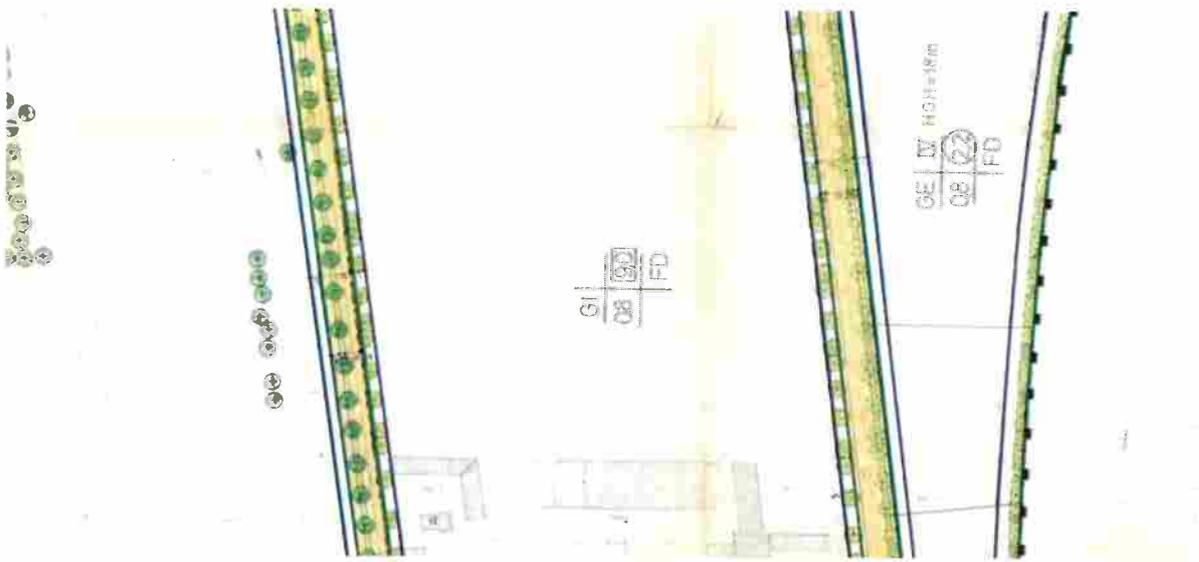


Abbildung 95: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 2



Abbildung 96: Finkenweg Fl.-Nr. 1102, teilweise landwirtschaftliche Nutzfläche



Abbildung 97: Finkenweg Fl.-Nr. 1102/1, private Fläche, teilweise als Stellplatzfläche, Luftbild, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2020

11.1.6. Westlich Finkenweg, Nr. 1.6

- unbebautes Grundstück mit Gehölzbestand
- aktuell als private Grünfläche genutzt
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen



Abbildung 98: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 2



Abbildung 99: Finkenweg Fl.-Nr. 1109/1, private Grünfläche mit Baumbestand

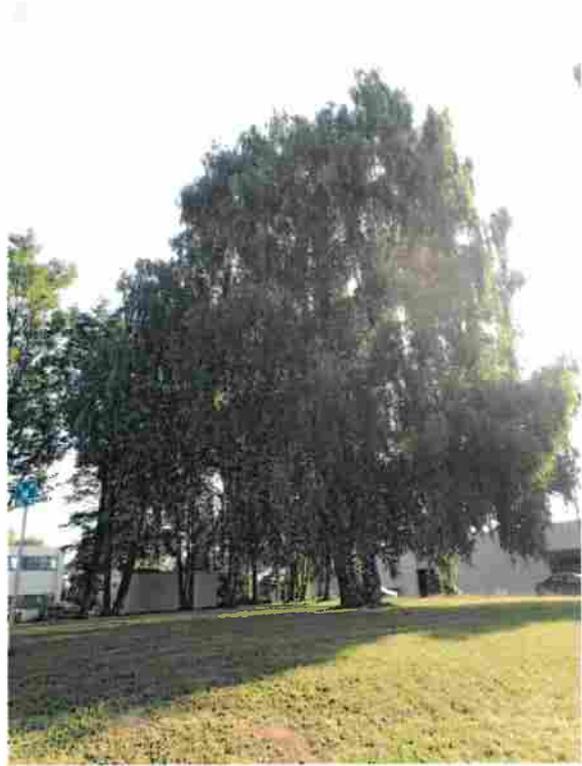


Abbildung 100: Finkenweg Fl.-Nr. 1109/1, private Grünfläche mit Baumbestand

11.1.7. Südlich Bahnhofstraße, Nr. 1.7

- unbebautes Grundstück ohne Gehölzbestand
- aktuell als private Grünfläche genutzt
- Empfehlung zu einer gesamtheitlichen Entwicklung mit den Nachbargrundstücken nördlich und südlich der Bahnhofstraße, unterschiedliche Nutzungsformen möglich

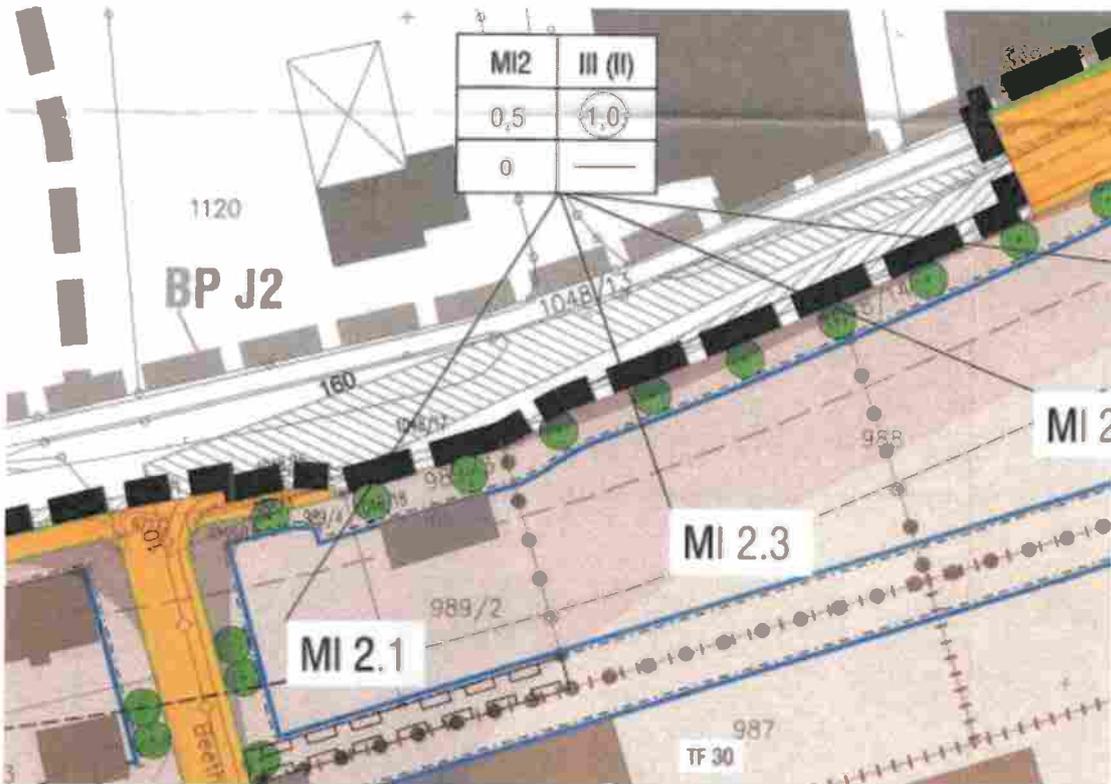


Abbildung 101: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 1



Abbildung 102: Bahnhofstraße Fl.-Nr. 988, private Grünfläche, Luftbild, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2020



Abbildung 103: Bahnhofstraße Fl.-Nr. 988/8, private Grünfläche

11.1.8. westlich Flotowstraße, Nr. 1.8

- unbebautes Grundstück mit Gehölzbestand
- aktuell als private Grünfläche genutzt
- Empfehlung zu einer gesamtheitlichen Entwicklung mit den Nachbargrundstücken nördlich und südlich der Bahnhofstraße, unterschiedliche Nutzungsformen möglich

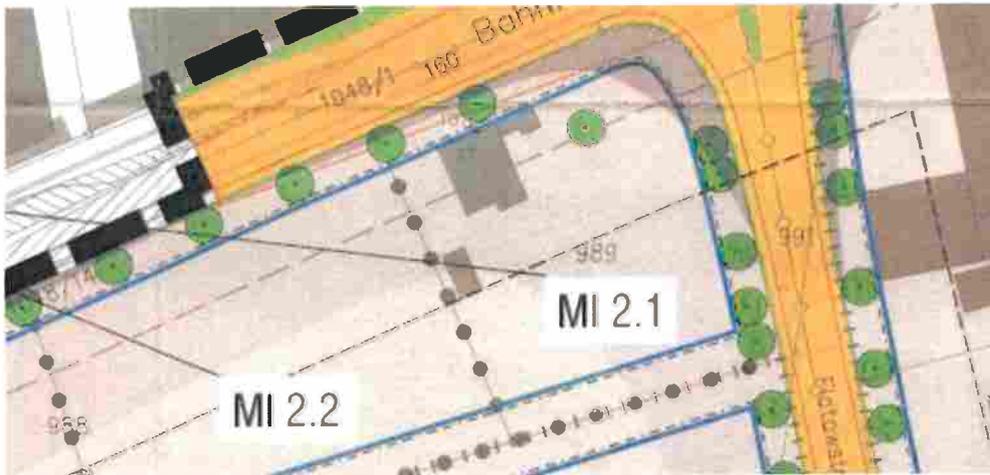


Abbildung 104: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 1



Abbildung 105: Flotowstraße Fl.-Nr. 989/5, private Grünfläche, Luftbild, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2020



Abbildung 106: Flotowstraße Fl.-Nr. 989/5, private Grünfläche

11.1.9. westlich Flotowstraße, Nr. 1.9

- Grundstück wird aktuell bebaut (Neubau eines Bürogebäudes mit Gewerbehalle)
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen oder zentrale Versorgungseinrichtung wie z.B. Mobilitätshub



Abbildung 107: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 1



Abbildung 108: Flotowstraße Fl.-Nr. 985/1, Neubau Bürogebäude mit Gewerbehalle

11.1.10. Östlich Flotowstraße, Nr. 1.10

- unbebaute Grundstücke mit teilweiseem Gehölzbestand
- aktuell genutzt als private Grünfläche mit teilweisen Stellplätzen
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, zentrale Versorgungseinrichtungen wie Mobilitätshub sowie einer öffentlichen Aufenthaltsfläche mit Verbindungsachse Ost-West über eine B2-Grünbrücke



Abbildung 109: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 1



Abbildung 110: Flotowstraße Fl.-Nr. 1003/1, private Grünfläche ohne Gehölzen



Abbildung 111: Flotowstraße Fl.-Nr. 1004, private Grünfläche mit Gehölzen

11.1.11. Nördlich Bahnhofstraße, Nr. 1.11

- Unbebautes Grundstück mit Gehölzbestand und Nebenanlagen
- aktuell genutzt als private Gartenfläche
- Eignung für Wohnbaunachverdichtung

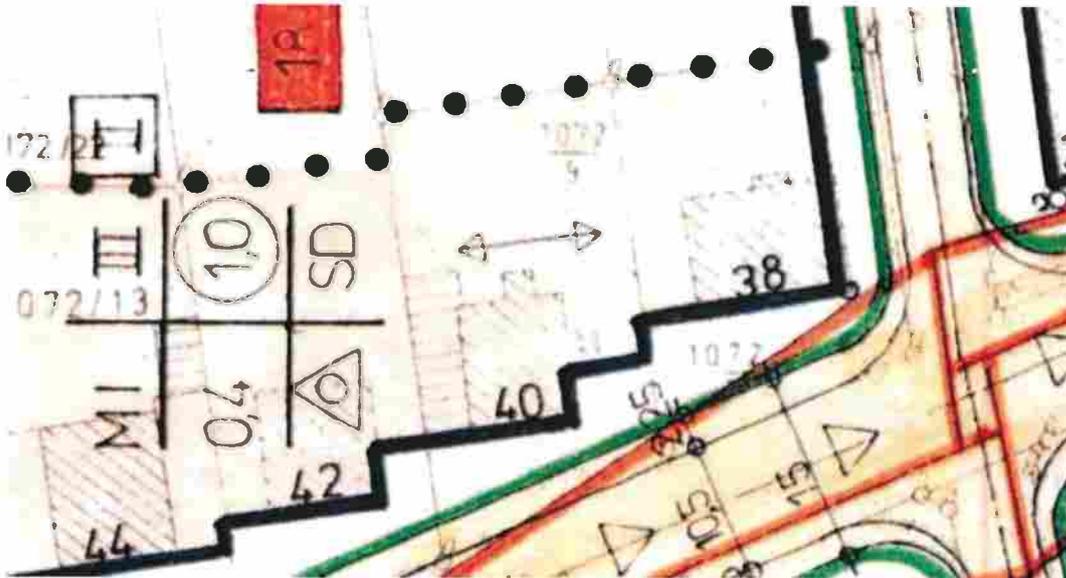


Abbildung 112: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 14



Abbildung 113: Bahnhofstraße Fl.-Nr. 1072/9, Privatgarten mit Nebenanlagen und Gehölzbestand

11.1.12. Nördlich Bahnhofstraße, Nr. 1.12

- Unbebautes Grundstück mit Gehölzbestand und Nebenanlagen
- aktuell genutzt als private Gartenfläche
- Eignung für Wohnbaunachverdichtung

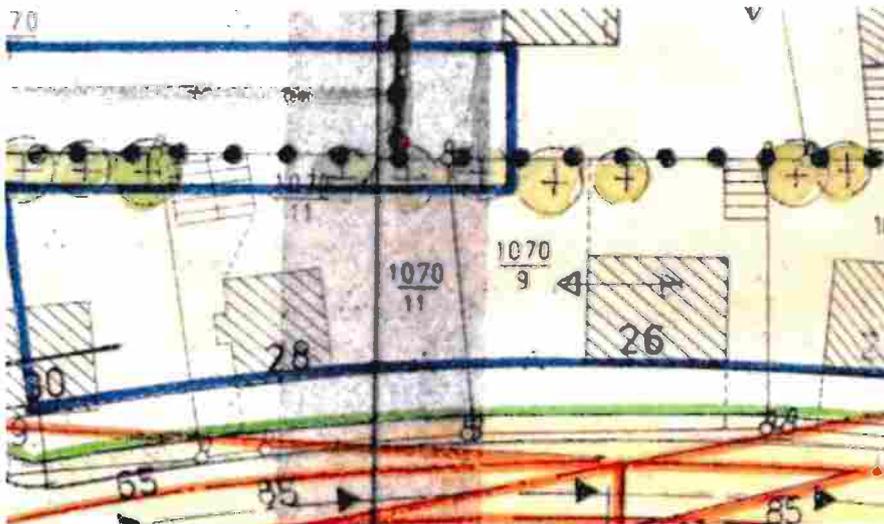


Abbildung 114: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 23



Abbildung 115: Bahnhofstraße Fl.-Nr. 1070/22, Privatgarten mit Nebenanlagen und Gehölzbestand, (GoogleMaps 3D)

11.1.13. südlich des Finkenweg's, Nr. 1.13

- teilweise unbebautes Grundstück mit Gehölzbestand
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, einer öffentlichen Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen oder zentralen Versorgungseinrichtungen wie z.B. Mobilitätshub

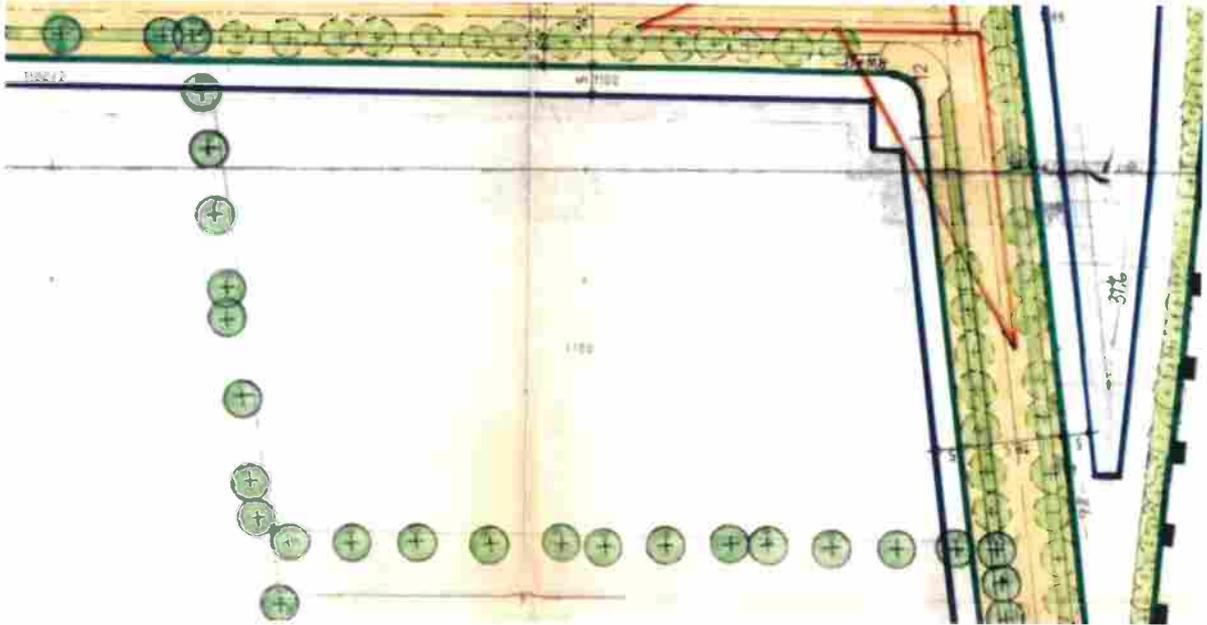


Abbildung 116: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2



Abbildung 117: Finkenweg Fl.-Nr. 1100, unbebaute Teilfläche



Abbildung 118: Finkenweg Fl.-Nr. 1100, unbebaute Teilfläche

11.1.14. Hery Park, Nr. 1.14

- Unbebautes Grundstück nach Abriss der Hery Park Villa
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder einer zentralen Versorgungseinrichtung wie z.B. Mobilitätshub



Abbildung 119: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2



Abbildung 120: Hery Park Fl.-Nr. 1115, altes Bestandsgebäude mit Gehölzen, mittlerweile zurückgebaut und unbebaute Fläche

11.2 Potenzialflächen: untergenutzte Flächen (Nr. 2.x)

11.2.1. Nördlich Messerschmittstraße, Anschlussstelle B2, Nr. 2.1

- Untergenutztes Grundstück mit mittlerer Versiegelung und leerstehendem Gebäude sowie geringem Gehölzbestand

- aktuell als Stellplatzfläche genutzt, nicht gepflegte Außenanlagen
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder zentralen Versorgungseinrichtungen wie z.B. Mobilitätshubs, da zentrale Lage an der Anschlussstelle B2

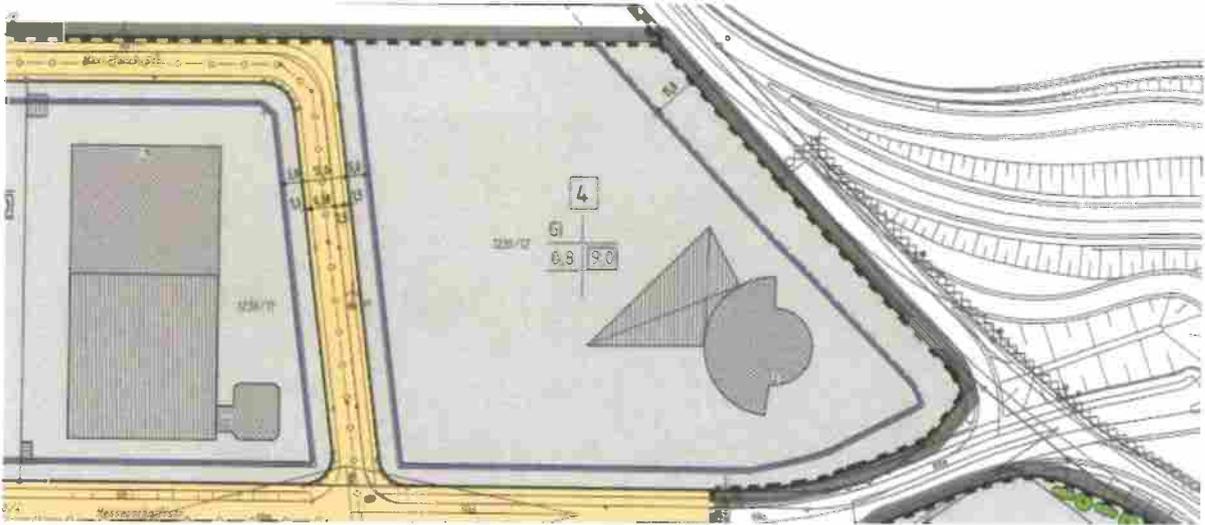


Abbildung 121: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 5



Abbildung 122: Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/12, leerstehendes Gebäude und Stellplätze



Abbildung 123: Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/12, leerstehendes Gebäude und Stellplätze

11.2.2. Westlich Siemensstraße, Nr. 2.2

- untergenutztes Grundstück als Stellplatzfläche mit hoher Versiegelung sowie sehr geringem Gehölzbestand
- keine Gestaltung der Fläche sowie keine Grünstrukturen, letzteres führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung

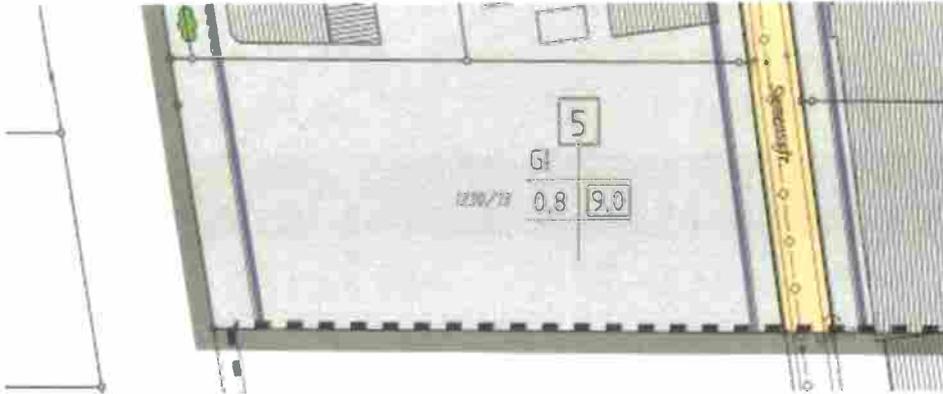


Abbildung 124: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J 5



Abbildung 125: Siemensstraße Fl.-Nr. 1230/13, private Stellplatzfläche



Abbildung 126: Siemensstraße Fl.-Nr. 1230/13, private Stellplatzfläche (GoogleMaps 3D)

11.2.3. Östlich Gutenbergstraße, Nr. 2.3

- untergenutztes Grundstück als Stellplatzfläche mit keinem Gehölzbestand
- keine Gestaltung der Fläche sowie keine Grünstrukturen, letzteres führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

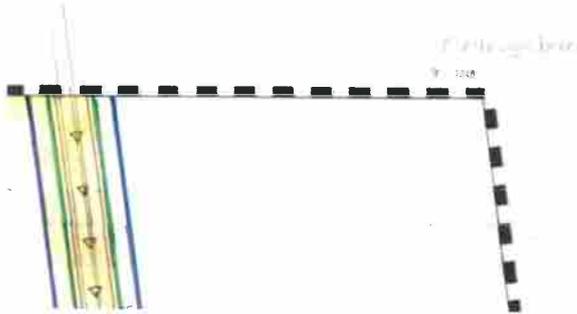


Abbildung 127: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J3

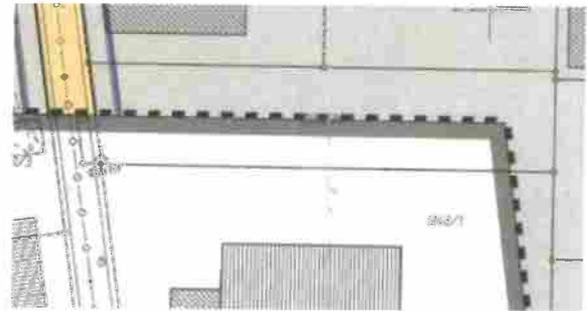


Abbildung 128: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5



Abbildung 129: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1230/34, private Stellplatzfläche



Abbildung 130: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1230/34, private Stellplatzfläche

11.2.4. Westlich Dieselstraße, Nr. 2.4

- untergenutztes Grundstück als Stellplatz- und Lagerfläche
- Gute Eingrünung der Stellplätze sowie versickerungsfähige Stellplatzflächen
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen



Abbildung 131: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5



Abbildung 132: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/38, private Stellplatzfläche



Abbildung 133: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/37 und /38, private Stellplatzfläche

11.2.5. Flächen zwischen B2. und Dieselstraße, Nr. 2.5

- untergenutzte Flächen als Stellplätze der bestehenden Einzelhandelsbetriebe
- zentrale Stellplatzflächen für alle Betriebe aufgrund der räumlichen Trennung schwierig
- teilweise gute Eingrünung der Stellplätze sowie versickerungsfähige Stellplatzflächen



Abbildung 134: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/40

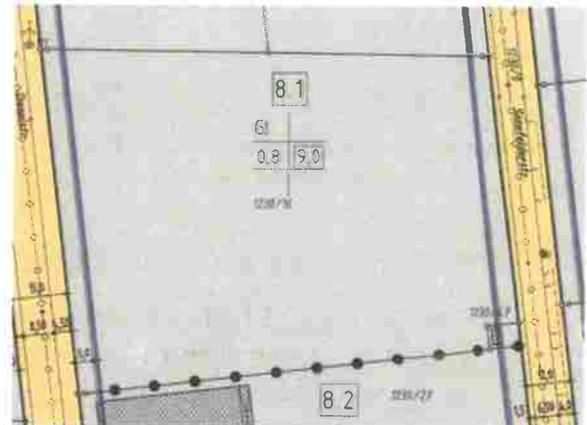


Abbildung 135: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/51



Abbildung 136: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/24,



Abbildung 137: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/21,



Abbildung 138: Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/40, private Stellplätze Einzelhandel



Abbildung 139: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/51, private Stellplätze Einzelhandel



Abbildung 140: Senefelderstraße Fl.-Nr.1230/24, private Stellplätze Einzelhandel



Abbildung 141: Senefelderstraße Fl.-Nr.1230/21, private Stellplätze Einzelhandel

11.2.6. Flächen zwischen Senefelderstraße und Dieselstraße, Nr. 2.6

- untergenutzte Grundstücke als PKW-Stellplatzflächen
- so gut wie keine Eingrünung der Stellplätze sowie nur teilweise versickerungsfähige Stellplatzflächen, keine Gestaltung
- hoher Versiegelungsgrad trägt zur Aufheizung der Umgebung bei
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen oder zentrale Versorgungseinrichtungen wie Mobilitätshubs, da zentrale Lage an der Anschlussstelle B2

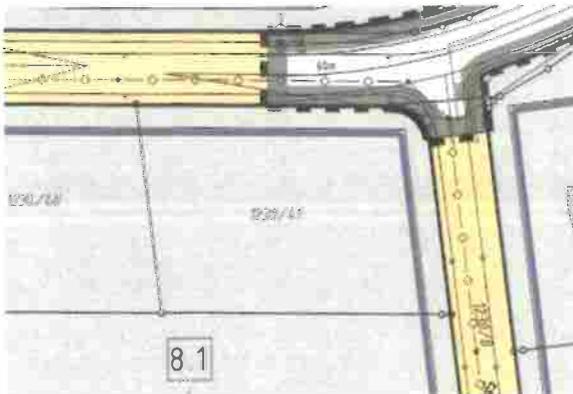


Abbildung 142: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/41

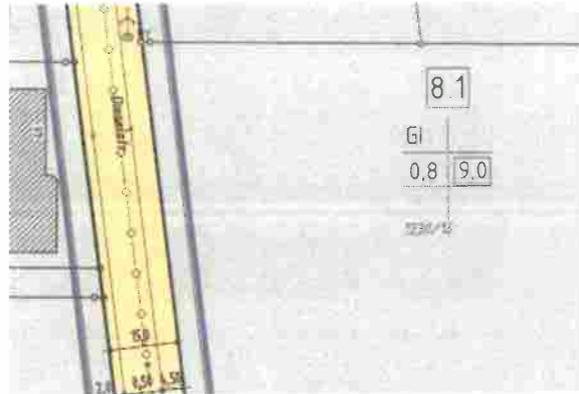


Abbildung 143: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/55



Abbildung 144: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5, Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/25



Abbildung 145: Messerschmittstraße Fl.-Nr. 1230/41, private PKW Stellplatzfläche



Abbildung 146: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/55, private PKW Stellplatzfläche



Abbildung 147: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/25, private PKW Stellplatzfläche

11.2.7. Östlich der Senefelderstraße, Nr. 2.7

- untergenutzte Flächen als Stellplätze für Gewerbe und Hotel
- geringe Grünstrukturen im Bereich der Stellplätze vorhanden
- zentrale Stellplatzflächen gebündelt in Mobilitätshubs
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, allerdings Einschränkung aufgrund der Bau- beschränkungszone der Bundesstraße

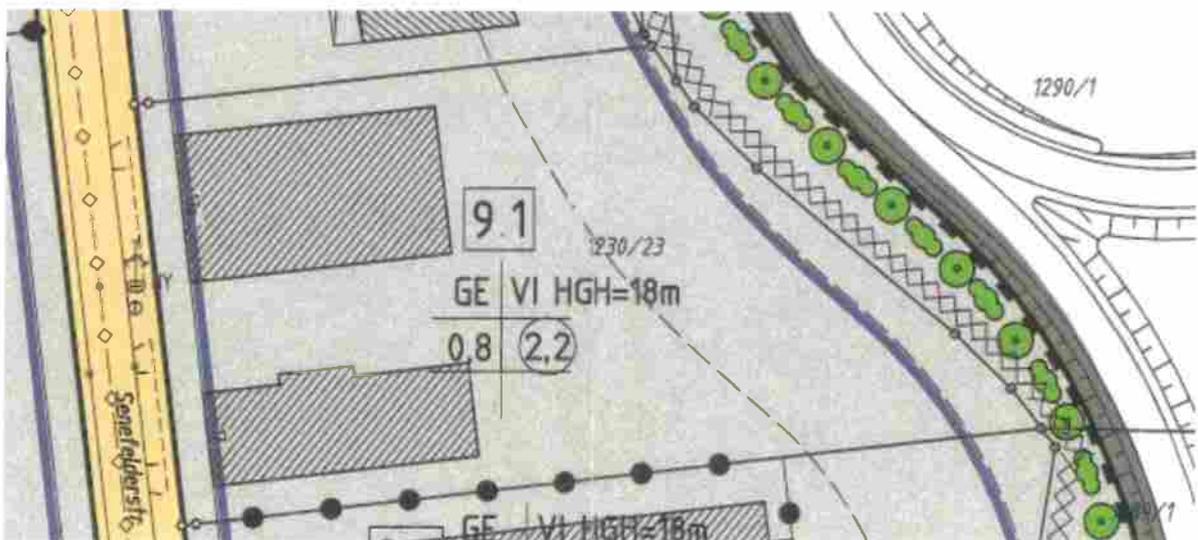


Abbildung 148: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. xxx



Abbildung 149: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/23, /69, /70, private Stellplatzfläche (GoogleMaps 3D)



Abbildung 150: Senefelderstraße Fl.-Nr. 1230/23, /69, /70, private Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)

11.2.8. Zwischen Gutenbergstraße und Siemensstraße, Nr. 2.8

- untergenutzte Grundstücke mit hoher Versiegelung sowie keinem nennenswerten Gehölzbestand
- aktuell als Stellplatzfläche und offene Lagerfläche genutzt
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder einer öffentlichen Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen



Abbildung 151: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J3



Abbildung 152: Siemensstraße Fl.-Nr. 1238/25, /16, Lagerfläche



Abbildung 153: Siemensstraße Fl.-Nr. 1238/25, /16, Lagerfläche



Abbildung 154: Siemensstraße Fl.-Nr. 1238/25, /16, Lagerfläche



Abbildung 155: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1238/17, private Stellplätze

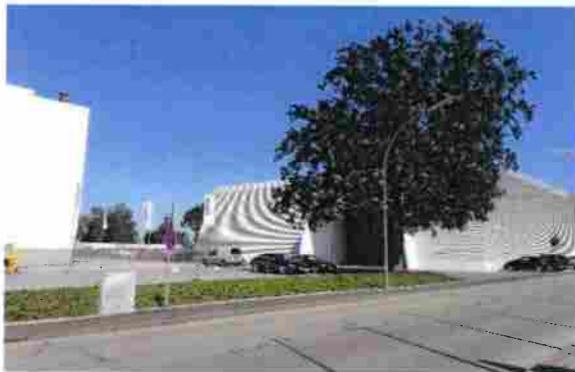


Abbildung 156: Abbildung Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1237, private Stellplätze:

11.2.9. Zwischen Dieselstraße und Gutenbergstraße, Nr. 2.9

- untergenutzte Grundstücke als ebenerdige und eingeschossige LKW- und PKW Stellplätze mit hoher Versiegelung sowie keinem Gehölzbestand
- keine Gestaltung der Fläche sowie keine Grünstrukturen, letzteres führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, Mobilitätshub für Logistikunternehmen oder einer öffentlichen Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

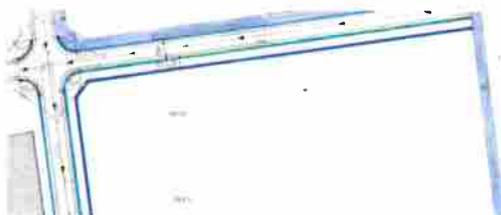


Abbildung 157: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J3, Fl.-Nrn. 1243/6, /14, /15

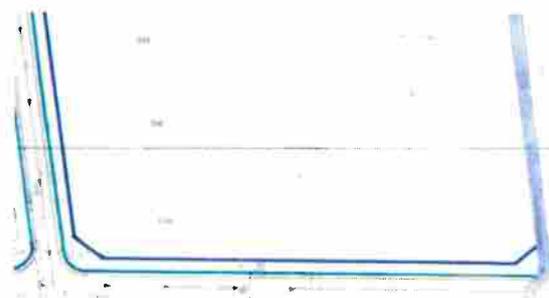


Abbildung 158: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J3, Fl.-Nrn. 1240, 1240/2, 1241, 1241/1, 1242, 1243/10,



Abbildung 159: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1243/14, private Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)



Abbildung 160: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1243/14, private Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)



Abbildung 161: Dieselstraße, Thyssenstraße, Gutenbergstraße Fl.-Nrn. 1240, 1240/2, 1241, 1241/1 1242, 1243/10, private Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)



Abbildung 162: Thyssenstraße, Fl.-Nr. 1240, unbefestigte Fläche



Abbildung 163: Gutenbergstraße, Thyssenstraße, Fl.-Nr. 1240, 1240/2, 1241, 1241/1 1242, 1243/10, private Stellplatzfläche

11.2.10. Westlich Siemensstraße, Nr. 2.10

- untergenutzte Grundstücke als ebenerdige und eingeschossige LKW-Stellplätze mit keinem Gehölzbestand
- keine Gestaltung der Fläche sowie keine Grünstrukturen, letzteres führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung

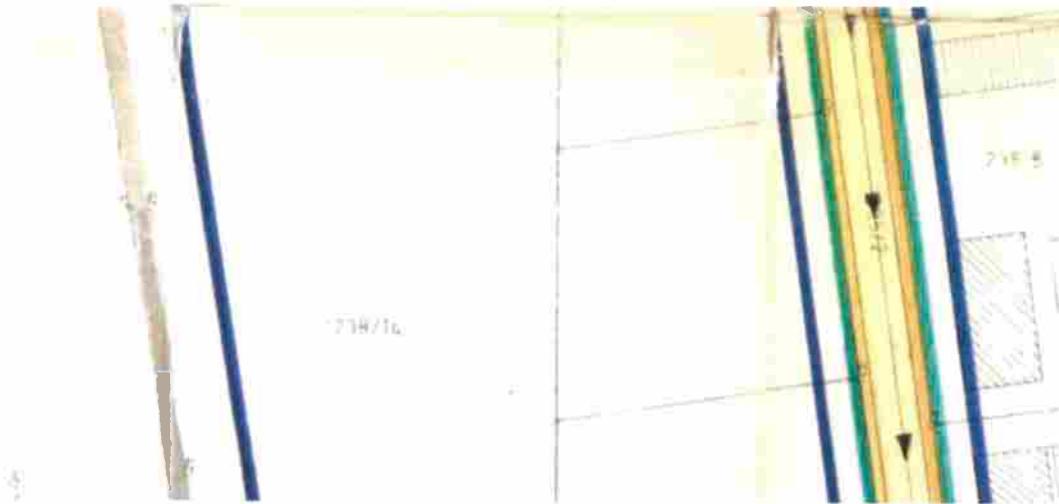


Abbildung 164: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 13



Abbildung 165: Siemensstraße Fl.-Nr. 1238/14, private Stellplatzfläche



Abbildung 166: Siemensstraße Fl.-Nr. 1238/14, private Stellplatzfläche (GoogleMaps 3D)

11.2.11. zwischen Gutenbergstraße und Siemensstraße, Nr. 2.11

- untergenutzte Grundstücke als LKW- und PKW Stellplätze mit teilweiser hoher Versiegelung sowie keinem nennenswerten Gehölzbestand
- keine Gestaltung der Fläche sowie keine Grünstrukturen, letzteres führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, Mobilitätshub für Logistikunternehmen oder einer öffentlichen Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

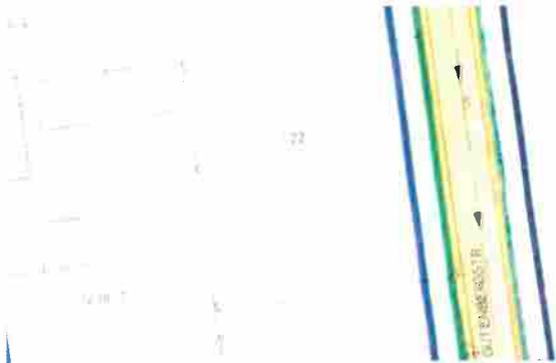


Abbildung 167: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 13, für Fl.-Nr. 1238/30



Abbildung 168: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 13, für Fl.-Nr. 1238/3 und 1238/10



Abbildung 169: Thyssenstraße Fl.-Nr. 1238/3, private unbefestigte Stellplatzfläche



Abbildung 170: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1238/10, private unbefestigte Stellplatzfläche



Abbildung 171: Gutenbergstraße Fl.-Nr. 1238/30, private befestigte Stellplatzfläche

11.2.12. Östlich der Dieselstraße, Nr. 2.12

- untergenutztes Grundstück als ebenerdig und eingeschossige LKW-Stellplatz- und Lagerfläche mit hoher Versiegelung sowie lediglich einer Eingrünung zur B2
- keine Gestaltung der Fläche sowie keine Grünstrukturen, letzteres führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung
- gewisse Einschränkung aufgrund der Baubeschränkungszone der Bundesstraße

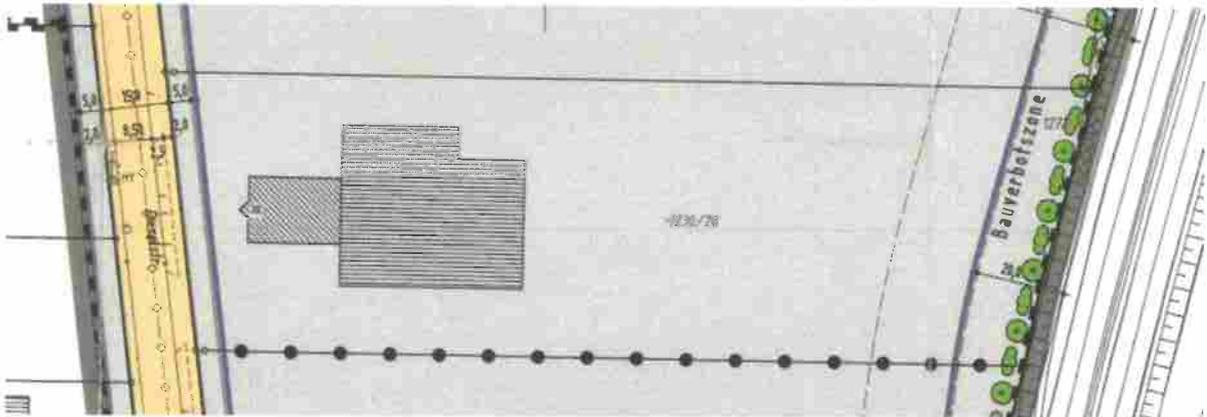


Abbildung 172: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5



Abbildung 173: Dieselstraße FI.-Nr. 1230/28, private Lager- und Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)



Abbildung 174: Dieselstraße FI.-Nr. 1230/28, private Lager- und Stellplatzfläche (GoogleMaps 3D)

11.2.13. Östlich der Dieselstraße, Nr. 2.13

- untergenutztes Grundstück als PKW-Stellplatzfläche mit hoher Versiegelung sowie keinem nennenswerten Gehölzbestand
- keine Gestaltung der Fläche, lediglich ein paar Grünstrukturen entlang der Dieselstraße und einer Eingrünung zur B2, hoher Versiegelung führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder Mobilitätshub für Logistikunternehmen
- gewisse Einschränkung aufgrund der Baubeschränkungszone der Bundesstraße

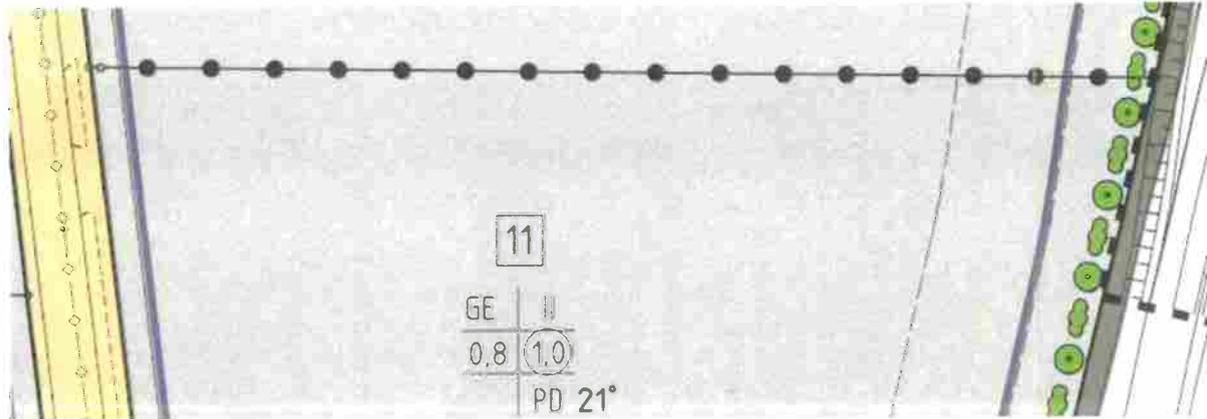


Abbildung 175: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5



Abbildung 176: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/63, private Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)



Abbildung 177: Dieselstraße Fl.-Nr. 1230/63, private Stellplatzfläche

11.2.14. Östlich der Dieselstraße Nr. 2.14

- untergenutztes Grundstück als Lagerfläche des städtischen Bauhofes mit Gehölzbestand im östlichen Grundstücksbereich und zur B2
- keine Gestaltung der Lagerflächen
- geringe Eignung zur gewerblichen Nachverdichtung, solange städtischer Bauhof die Lagerflächen benötigt.
- gewisse Einschränkung aufgrund der Baubeschränkungszone der Bundesstraße

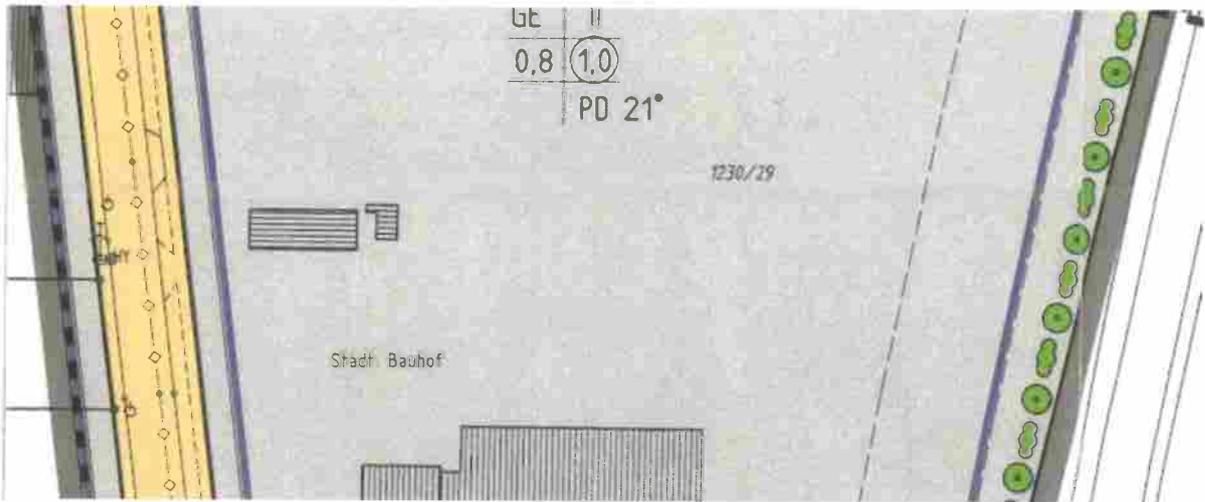


Abbildung 178: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J5



Abbildung 179: Dieselstraße FI.-Nr. 1230/29, Lagerfläche des städtischen Bauhofs (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)

11.2.15. Ecke Finkenweg und Thyssenstraße, Nr. 2.15

- untergenutztes Grundstück als ebenerdige und einstöckige LKW- und PKW-Stellplatzfläche sowie Logistik Umschlagplatz mit hoher Versiegelung sowie keinem nennenswerten Gehölzbestand auf dem Grundstück
- keine Gestaltung der Fläche, lediglich ein paar Grünstrukturen entlang der Thyssenstraße und des Finkenwegs, hohe Versiegelung führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung

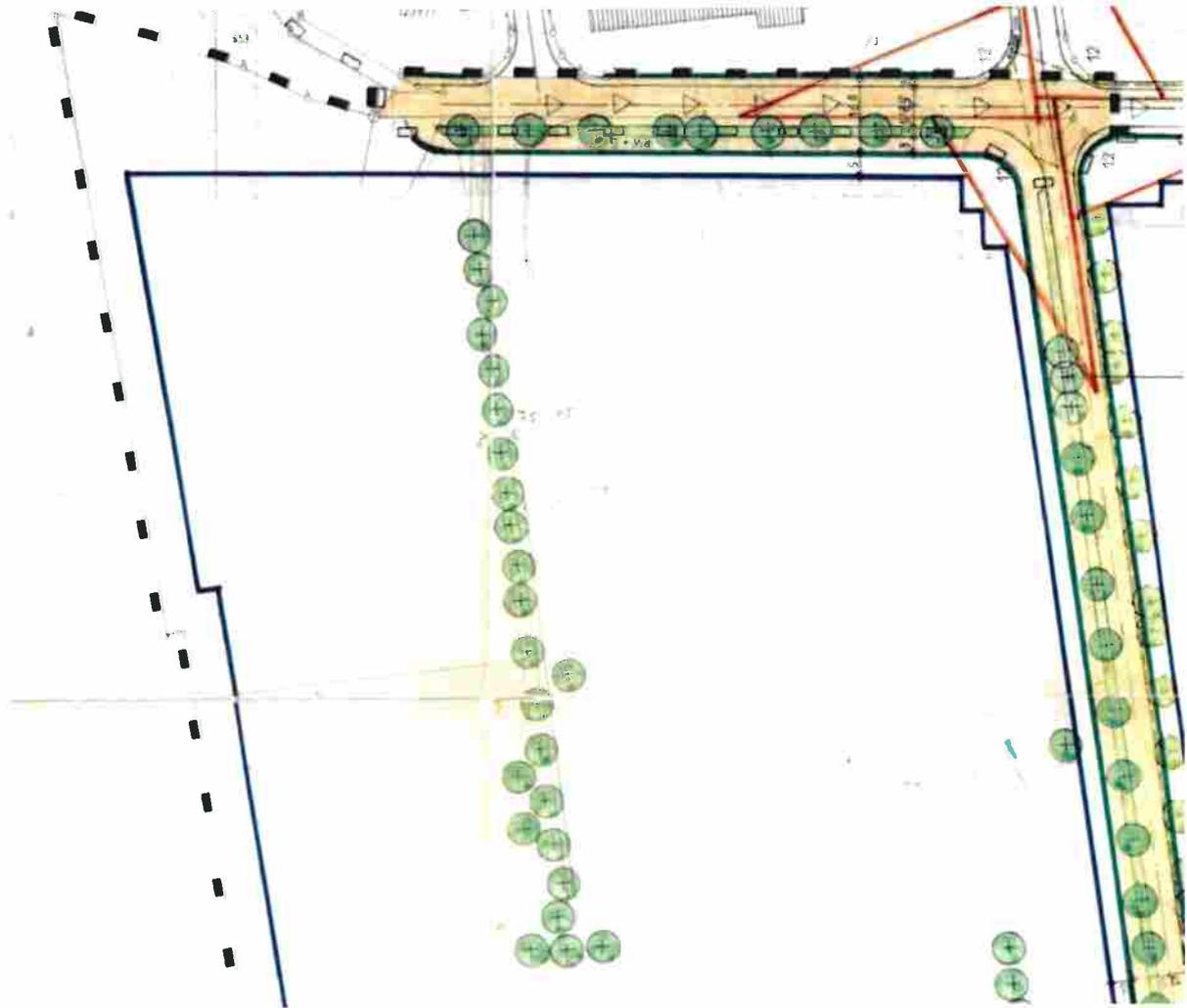


Abbildung 180: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2



Abbildung 181: Ecke Thyssenstraße und Finkenweg Fl.-Nr. 1106, private Stellplatzfläche für LKW



Abbildung 182: Ecke Thyssenstraße und Finkenweg Fl.-Nr. 1106, private Stellplatzfläche für PKW

11.2.16. Südlich der Thyssenstraße und östlich des Finkenweg's, Nr. 2.16

- untergenutzte Grundstücke als ebenerdige und einstöckige LKW-, PKW bzw. Anhänger Stellplätze mit hoher Versiegelung sowie keinem nennenswerten Gehölzbestand
- keine Gestaltung der Fläche sowie sehr geringe Grünstrukturen entlang der Verkehrsflächen, hohe Versiegelung führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, Mobilitätshub u.a. auch für Logistikunternehmen oder einer öffentlichen Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen



Abbildung 183: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2



Abbildung 184: Ecke Thysenstraße und Dieselstraße FI.-Nr. 1104/2, Lagerfläche von Anhängern



Abbildung 185: Finkenweg FI.-Nr. 1103, private PKW und LKW Stellplatzfläche, Luftbild, Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2020

11.2.17. Westlich und Östlich der Dieselstraße, Nr. 2.17

- untergenutzte Grundstücke als ebenerdige und einstöckige PKW Stellplätze mit hoher Versiegelung sowie teilweise Gehölzbestand
- keine Gestaltung der Fläche sowie geringe Grünstrukturen auf FI.-Nr. 1102/1, hohe Versiegelung führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, Mobilitätshub oder einer öffentlichen Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und einer Verbindungsachse Ost-West anschließend an FI.-Nr. 1087/27 über B2-Grünbrücke

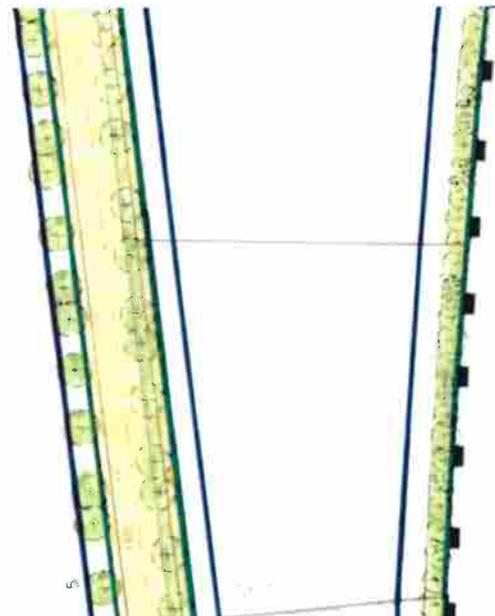
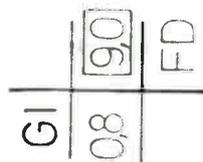


Abbildung 186: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2



Abbildung 187: Dieselstraße Fl.-Nr. 1102/1, private PKW Stellplatzfläche



Abbildung 188: Dieselstraße Fl.-Nr. 1087/27, private PKW Stellplatzfläche

11.2.18. westlich der Dieselstraße, Nr. 2.18

- untergenutzte Grundstücke als ebenerdige und einstöckige LKW Stellplätze mit hoher Versiegelung sowie keinem Gehölzbestand
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, Mobilitätshub, öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

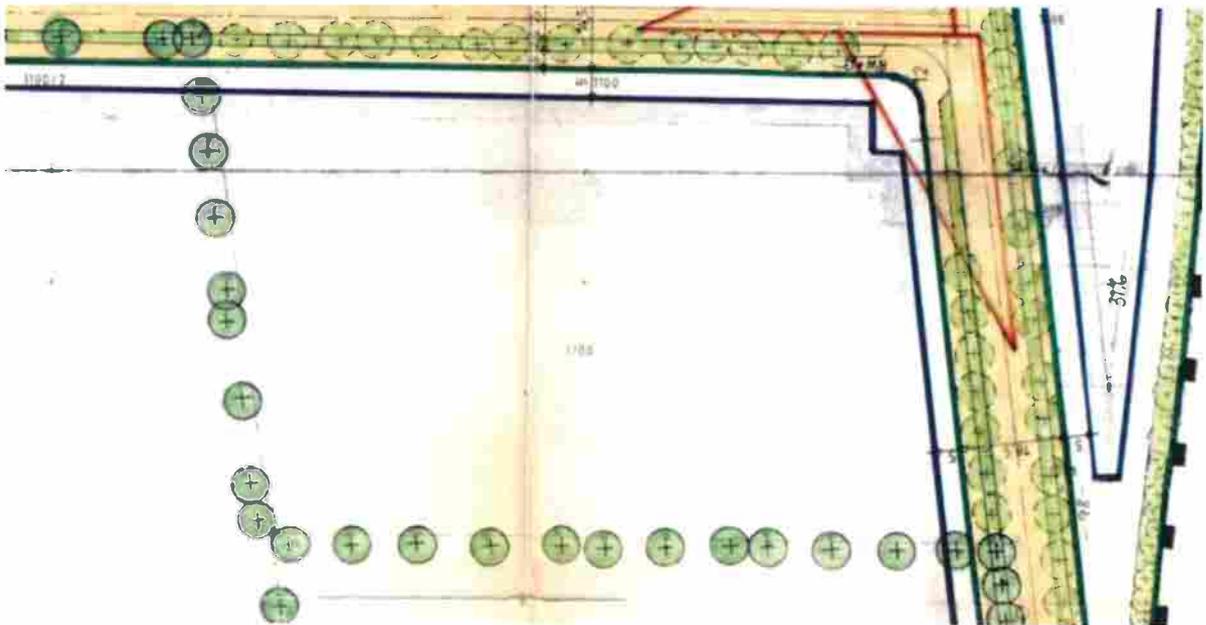


Abbildung 189: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2



Abbildung 190: Dieselstraße Fl.-Nr. 1100, privater LKW Stellplatz



Abbildung 191: Dieselstraße Fl.-Nr. 1100, privater LKW Stellplatz, (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)

11.2.19. Hery Park Parkplatz, Nr. 2.19

- komplexer und großer PKW-Stellplatz für die anliegenden Einzelhandelsbetriebe
- hoher ebenerdiger Flächenverbrauch
- geringfügige Stellplatzbegrünung und keine attraktive Gestaltung des Freiraumes
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, Mobilitätshub, öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

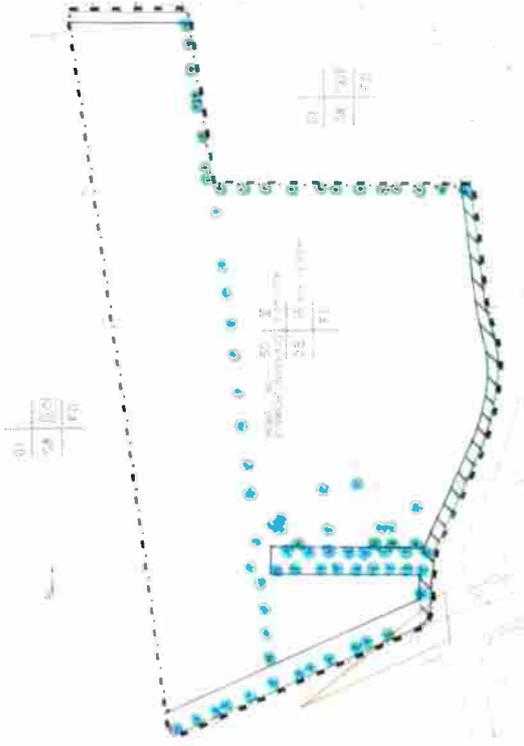


Abbildung 192: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2 – 1. Änderung



Abbildung 193: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2 – 3. Änderung



Abbildung 194: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2 – 4. Änderung



Abbildung 195: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2 – 6. Änderung



Abbildung 196: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J2 – 7. Änderung



Abbildung 197: Hery Park Fl.-Nr. 1094, 1096, 1097, 1099/2, 1115/2, PKW-Stellplätze für die Einzelhandelsbetriebe



Abbildung 198: Hery Park Fl.-Nr. 1099/2, 1115/2, PKW-Stellplätze für die Einzelhandelsbetriebe



Abbildung 199: Hery Park Fl.-Nr. 1099/2, 1115/2, PKW-Stellplätze für die Einzelhandelsbetriebe



Abbildung 200: Hery Park Fl.-Nr. 1099/2, 1115/7, PKW-Stellplätze für die Einzelhandelsbetriebe

11.2.20. Südlich Bahnhofstraße, östlich und westlich Flotowstraße, Nr. 2.20

- untergenutzte Grundstücke als PKW-Stellplatzfläche für anliegenden Autohändler mit moderater Versiegelung sowie keinem nennenswerten Gehölzbestand
- keine Gestaltung der Fläche, kaum Grünstrukturen, Versiegelung führt zu einer erhöhten Wärmeentwicklung
- Empfehlung zu einer gesamtheitlichen Entwicklung mit den Nachbargrundstücken nördlich und südlich der Bahnhofstraße, unterschiedliche Nutzungsformen möglich
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung oder Mobilitätshub da zentrale Lage am Zubringer zur B2 sowie für die Fläche östlich der Flotowstraße eine Verbindungsachse Ost-West über B2-Grünbrücke
- gewisse Einschränkung aufgrund der Baubeschränkungs- und Bauverbotszone der Bundesstraße B2

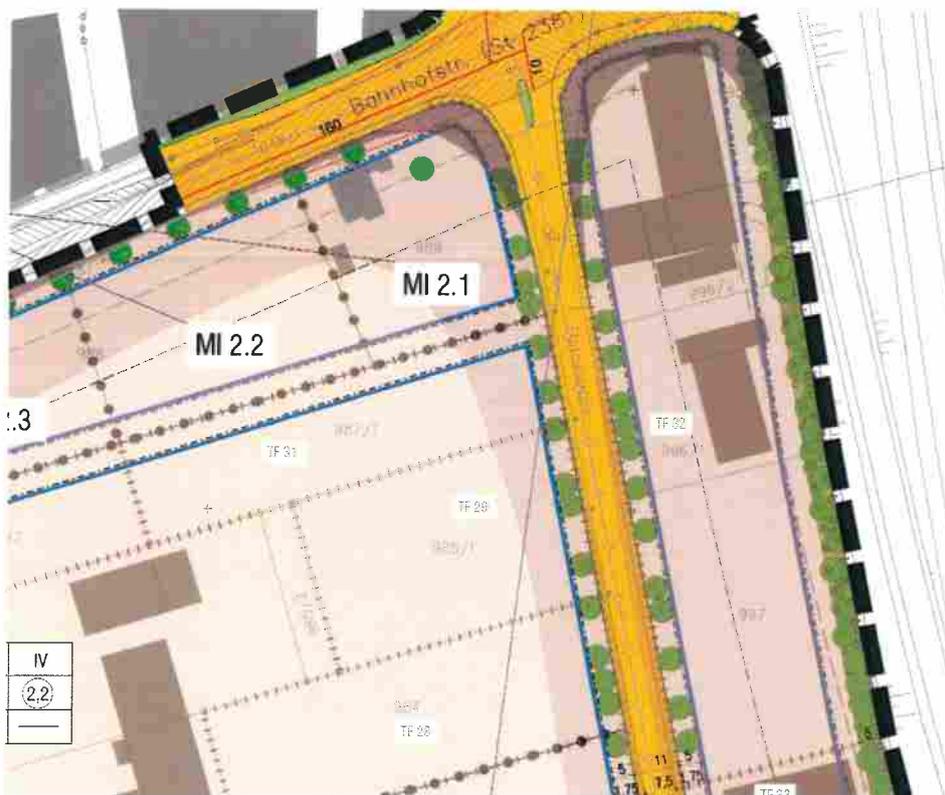


Abbildung 201: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1 für Fl.-Nr. 987/1, 988/7, 996/1, 996/2 und 997



Abbildung 202: Flotowstraße Fl.-Nr. 996/1 und /2, Autohaus PKW Stellplatzflächen



Abbildung 203: Flotowstraße Fl.-Nr. 996/1, Autohaus PKW Stellplatzflächen



Abbildung 204: Flotowstraße Fl.-Nr.997, Autohaus PKW
Stellplatzflächen



Abbildung 205: Flotowstraße Fl.-Nr.987/1, Autohaus PKW
Stellplatzflächen



Abbildung 206: Bahnhofstraße Fl.-Nr.988/7, Autohaus PKW
Stellplatzflächen

11.2.21. Westlich Flotowstraße, Nr. 2.21

- untergenutzte Grundstücke als Lagerflächen, unter anderem für Container mit vereinzeltem Gehölzbestand, Teilbereiche werden derzeit bebaut
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, Mobilitätshub aufgrund der zentralen Lage beim Zubringer zur B2, öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen



Abbildung 207: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1



Abbildung 208: Flotowstraße FI.-Nr. 984, Lagerfläche (Container, Baumaterial)

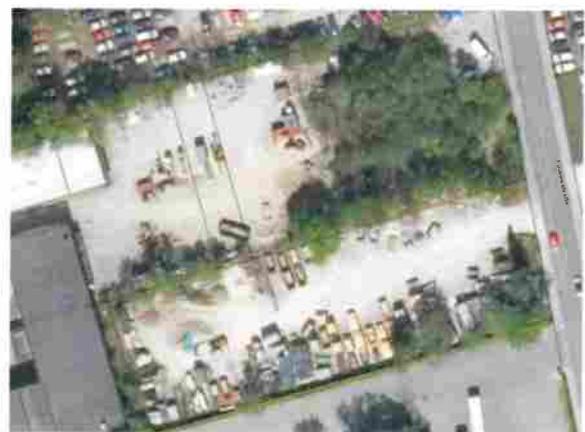


Abbildung 209: Flotowstraße FI.-Nr. 984 und Teilflächen von 985/1, Lagerfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)

11.2.22. Westlich der Flotowstraße; Nr. 2.22

- untergenutzte Grundstücke als Bus- LKW- und PKW Stellplätze, Busbetriebshof mit geringem Gehölzbestand
- sehr hohe Versiegelung, erhöhtes Wärmeentwicklungspotenzial
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, Mobilitätshub aufgrund der zentralen Lage zum Zubringer B2, öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

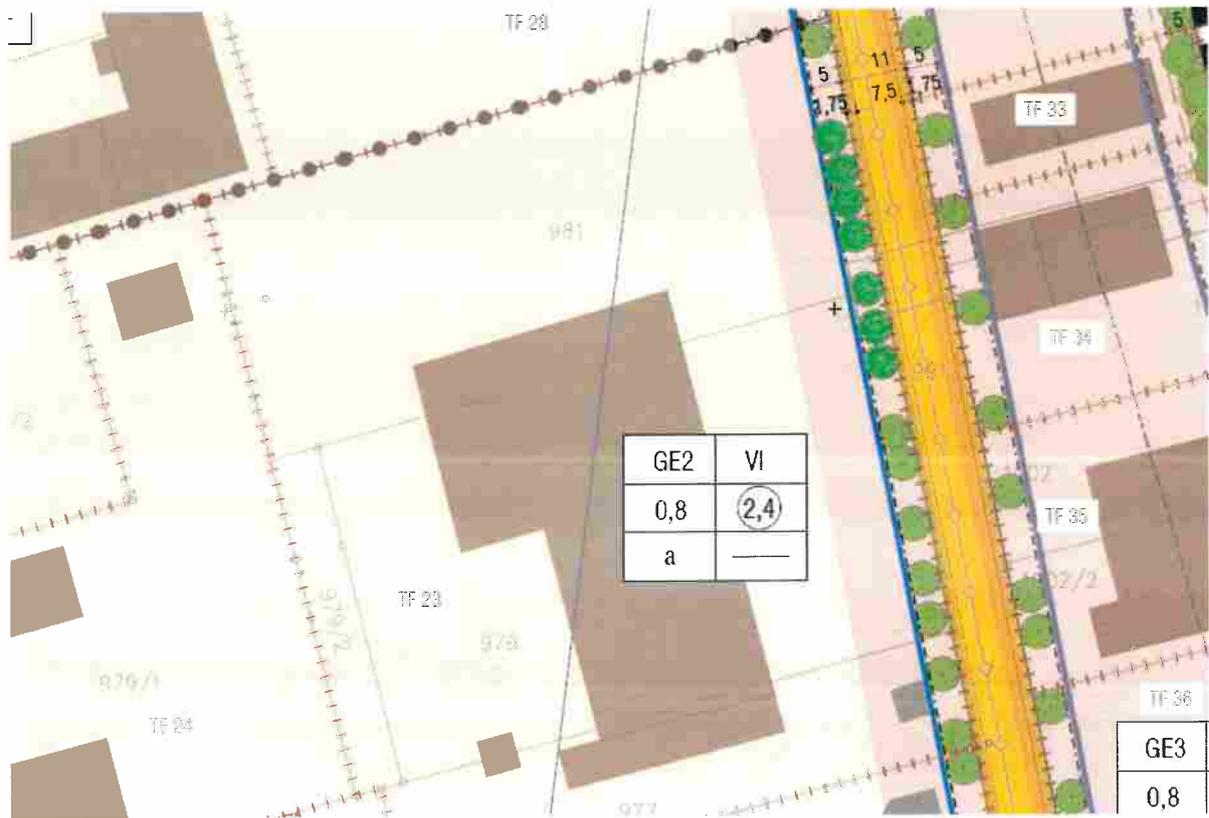


Abbildung 210: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1



Abbildung 211: Flotowstraße Fl.-Nr. 979 und 981, Busbetriebshof



Abbildung 212: Flotowstraße Fl.-Nr. 979 und 981, Busbetriebshof

11.2.23. Östlich der Beethovenstraße, Nr. 2.23

- untergenutzte Grundstücke als Lagerflächen und Stellplatz für Baumaschinen, keine nennenswerten Grünstrukturen
- sehr hohe Versiegelung, erhöhtes Wärmeentwicklungspotenzial
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, Mobilitätshub aufgrund der zentralen Lage zum Zubringer B2, öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

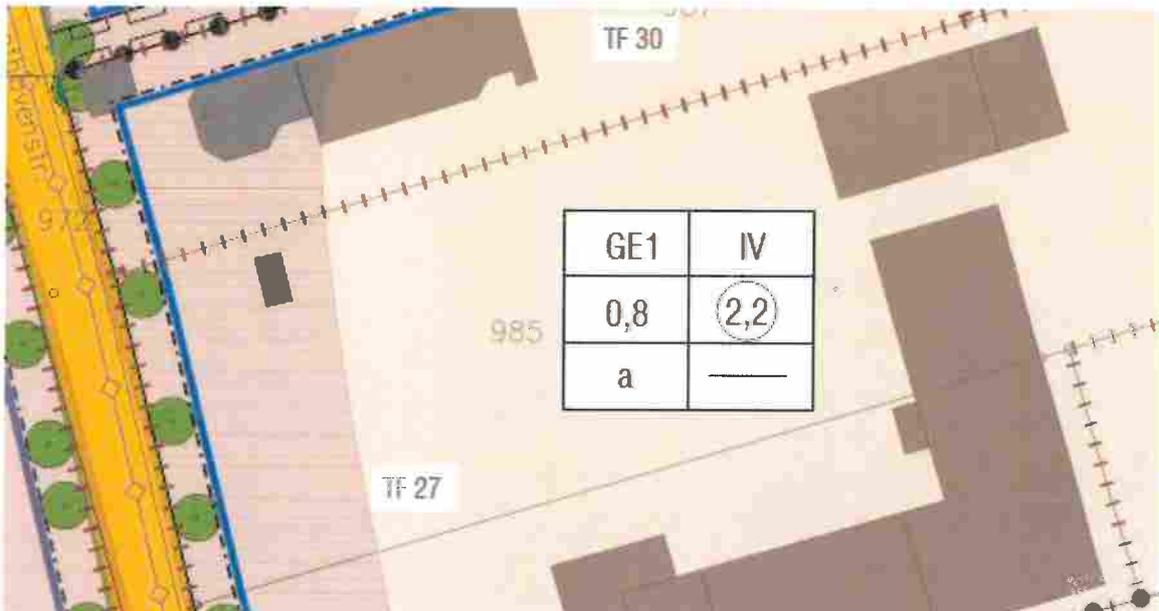


Abbildung 213: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1



Abbildung 214: Beethovenstraße Fl.-Nr. 985, Lager- und Stellplatzfläche Baumaschinen



Abbildung 215: Beethovenstraße Fl.-Nr. 985, Lager- und Stellplatzfläche Baumaschinen

11.2.24. Weslich der Beethovenstraße, Nr. 2.24

- untergenutztes Grundstück als Stellplatzfläche für LKW und PKW, Grünstrukturen entlang der Beethovenstraße und nördlich des Gebäudes
- keine Gestaltung der Stellplätze
- Grünstrukturen mit Gehölzbestand entlang der Beethovenstraße und nördlich des Bestandsgebäudes vorhanden
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung



Abbildung 216: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1



Abbildung 217: Beethovenstraße Fl.-Nr. 962/3, Stellplatzflächen



Abbildung 218: Beethovenstraße Fl.-Nr. 962/3 und 962, Zufahrt und Stellplatzflächen

11.2.25. Westlich der Flotowstraße, Nr. 2.25

- untergenutztes Grundstück als PKW Stellplatzfläche und Lagerfläche, keine nennenswerten Grünstrukturen vorhanden
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung

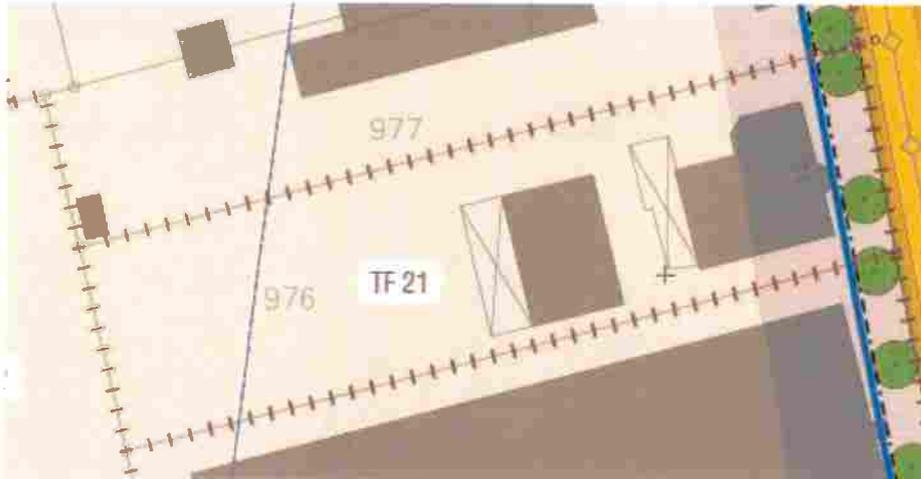


Abbildung 219: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1



Abbildung 220: Flotowstraße Fl.-Nr. 976, Lager- und Stellplatzfläche (Bayerische Vermessungsverwaltung 2020)



Abbildung 221: Flotowstraße Fl.-Nr. 976, Lager- und Stellplatzfläche (GoogleMaps 3D)

11.2.26. Ecke Flotowstraße und Robert-Bosch-Straße, Nr. 2.26

- untergenutzte Grundstücke als Stellplatzfläche für LKW und PKW, randliche Grünstrukturen vorhanden
- Keine Gestaltung der Stellplatzflächen
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, Mobilitätshub, öffentliche Grünfläche als zentrale Einrichtung zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen



Abbildung 222: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1



Abbildung 223: Robert-Bosch-Straße Fl.-Nr. 973/1 und 975/2, private Stellplatzfläche



Abbildung 224: Robert-Bosch-Straße / Flotowstraße Fl.-Nr. 973/1 und 975/2, private Stellplatzfläche

11.2.27. Östlich Flotowstraße, Nr. 2.27

- untergenutztes Grundstück als PKW Stellplatzfläche, keine Grünstrukturen vorhanden
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung, zentrale Versorgungseinrichtungen wie Mobilitätshub sowie einer öffentlichen Aufenthaltsfläche mit Verbindungsachse Ost-West über eine B2-Grünbrücke



Abbildung 225: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1



Abbildung 226: Flotowstraße Fl.-Nr. 1003/1, private Stellplatzfläche

11.2.28. Östlich Andreas-Schmid-Straße, Beethovenstraße, Nr. 2.28

- untergenutztes Grundstück als LKW- und PKW-Stellplatzfläche sowie Logistik Umschlagplatz, mit hoher Versiegelung sowie keinem nennenswerten Gehölzbestand auf dem Grundstück,
- keine Gestaltung der Fläche, lediglich ein paar Grünstrukturen entlang der Bahnhofstraße, sehr hohe Versiegelung, großes Wärmeentwicklungspotenzial
- Eignung für gewerbliche Nachverdichtung in Verbindung mit Mobilitätshub für Logistik



Abbildung 227: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. J1



Abbildung 228: Robert-Bosch-Straße Fl.-Nr. 670 und 670/1, Logistik Umschlagplatz und Stellplatz



Abbildung 229: Daimlerstraße Fl.-Nr. 664, Logistik Umschlagplatz und Stellplatz



Abbildung 230: Fl.Nrn. 966/1, 970, 670, 671/1 und 664, Luftbild, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2020

11.2.29. Bundesstraße 2, Nr. 2.29

- untergenutzte Grundstücke für überörtlichen Verkehr
- großzügige westliche und östliche Eingrünung vorhanden
- Eignung für eine Deckelung der Verkehrsfläche und anderweitige zusätzliche Nutzung (Grünflächen als Aufenthaltsbereich, PV-Fläche, Verbindungsachsen Gewerbe – Wohnen), Mobilitätshubs



Abbildung 231: Bundesstraße 2, Blickrichtung Süden



Abbildung 232: Bundesstraße 2, Blickrichtung Norden

11.3 Potenzialflächen: untergenutzte Dachflächen

In Abschnitt C Abs. 5 Dachformen wurde bereits die vorherrschende Dachlandschaft analysiert und beschrieben. Im UG sind die Dachformen folgendermaßen vertreten:

GE / GI (zw. Bahnlinie - B2)			WA (zw. B2 und Stadtmitte) Haupt und Nebengebäude			WA (zw. B2 und Stadtmitte) Hauptgebäude		
ca.	71 %	Flachdach	ca.	48 %	Flachdach	ca.	10 %	Flachdach
ca.	23 %	Satteldach	ca.	36 %	Satteldach	ca.	59 %	Satteldach
ca.	4 %	Pultdach	ca.	15 %	Walmdach	ca.	29 %	Walmdach
ca.	1 %	Walmdach	ca.	1 %	Schleppdach	ca.	2 %	Schleppdach
ca.	1 %	Sheddach						

Der hohe Anteil an Flachdächern bietet großes Potenzial, vor allem im Gewerbegebiet, Nachhaltigkeitsthemen umzusetzen.

11.3.1. Photovoltaik

Freiflächenphotovoltaikanlagen werden nach dem Erneuerbare-Energie-Gesetz (EEG) seit 2010 nur noch unter bestimmten Voraussetzungen vergütet. Um den Flächenverbrauch der freien Landschaft zu verringern, sollten vor allem mögliche Potenzial von bereits überbauter Fläche ausgeschöpft werden. Photovoltaikanlagen sind im Vergleich zu Windenergieanlagen emissionsfrei und können daher in bebauten Gebieten jederzeit integriert werden. Dazu bieten sich vor allem ungenutzte Dachflächen an.

Die Stadt Gersthofen liegt im Bereich des UG bezüglich des Jahresmittels der globalen Strahlung im Mittelfeld (1150-1164 kW/m²). Daraus ergibt sich eine mittlere Eignung für die Nutzung von Solarthermie oder Photovoltaik.

Innerhalb des UG kann die Nutzung von Solarenergie durch die Installation von Photovoltaikanlagen auf den Dachflächen der Bestands- und Neubauten weiter ausgebaut werden. Durch die Orientierung der Gebäudeflächen nach Süden oder alternativ Ost-West kann der Wärmeeintrag durch solare Einstrahlung über die Gebäudefassade / Fensterflächen bestmöglich ausgeschöpft werden. Eine Ausrichtung der Dachfläche nach Süden oder Ost-West bzw. eine Aufständigung der PV-Module auf Flachdächern begünstigt die Möglichkeit der Errichtung von Solarthermie- und Photovoltaikanlagen.

Durch die passive Nutzung der solaren Einstrahlung und der Gewinnung von Wärme und Strom, können Kosten gespart und dem Klimaschutz Rechnung getragen werden.

Die Bestandswohngebäude zwischen der Anschlussstelle B2 und dem Stadtkern haben überwiegend geneigte Dachformen (überwiegend Sattel- und Walmdach). Hier wird eine mögliche Nutzung solarer Energie durch die bereits vorgegebene Gebäudeausrichtung und etwaige Dachaufbauten beschränkt. Im Gewerbegebiet West hingegen sind überwiegend großflächige Flachdächer vorhanden, welche sehr großes Potenzial darstellen, da die PV-Module durch eine Aufständigung individuell angepasst werden können.

Zu berücksichtigen ist allerdings auch die Verschattung auf den jeweiligen Grundstücken, da zum Beispiel benachbarte Gebäuden oder Gehölze den Ertrag mindern können. Bei Bestandsgebäuden ist zudem die Baukonstruktion / Statik zu beachten.

11.3.2. Gründächer

Die Stadt Gersthofen möchte neben einer hohen Wohn- und Lebensqualität in den einzelnen Wohngebieten auch die vorhandenen Gewerbe- und Industriegebiete attraktiv gestalten und qualitätsvolle Freiräume zur Erholung schaffen. Neben der Erholung der Bürger und Bürgerinnen, steht auch das Wohl des Arten- und Naturschutz sowie die Auswirkungen von Klimawandel und der zunehmenden Flächenversiegelung im Vordergrund.

Ziel der Stadt Gersthofen ist es, das Gewerbegebiet West in einem fortlaufenden Prozess zu einem innovativen, nachhaltigen und ökologischen Gewerbebestandort zu transformieren. Dabei können die untergenutzten Dachflächen der großen Gewerbe- und Logistikhallen, bei richtiger Umstrukturierung, einen großen Beitrag leisten.

Gründächer haben eine Vielzahl an positiven Eigenschaften welche nachhaltige und ökologische Beiträge zum Stadtklima und dem Regenwassermanagement liefern können. Neben Arten- und Naturschutz beeinflussen die begrünten Dachflächen auch das visuelle Erlebnis der Umgebung positiv. Die sonst tristen Dachflächen können naturnah gestaltet werden und werten das visuelle, klimatische aber auch akustische Umfeld deutlich auf. Gewisse Teilflächen können auch den Bürger und Bürgerinnen sowie Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zugänglich gemacht werden und fördern das soziale Miteinander. Vor allem im Gewerbegebiet können so hochwertige Aufenthaltsflächen für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen geschaffen werden, welche während der Pausenzeiten zum Verweilen, Treffen und Entspannen einladen. Gleichzeitig bleiben noch unbebaute Flächen im Gewerbegebiet für betriebliche Expansionen zur Verfügung und weitere Gewerbe- bzw. Industriegebietsausweisungen werden reduziert.

Klimaschutz	Städtebau / Freiraum	Naturschutz	Energie	Material / Wert
<ul style="list-style-type: none"> • Adiabate Kühlung (Verdunstung & Verschattung) • Luftbefeuchtung • Vermeidung von Wärmeinseln • Luftreinigende Wirkung durch CO₂ Reduktion und Feinstaubbindung • Sauerstoffproduktion der Pflanzen 	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Gestaltungswert • Schaffung von Begegnungs- und Kommunikationsbereiche • Lärminderung durch Reflexions- und Absorptionsleistung • Regenwasserrückhaltung, Entlastung der Kanalisation • Verknüpfung von Naturflächen Stadt - Land 	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Biodiversität • Biotopverbund • Erweiterung der städtischen Grünflächen 	<ul style="list-style-type: none"> • Energiebedarfsreduktion durch kühlende und dämmende Wirkung • Grauwassernutzung • Wirkungsgradsteigerung von technischen Systemen wie PV oder Solarthermie 	<ul style="list-style-type: none"> • Bauteilschutz (keine UV-Strahlung) • Nutzflächenenerweiterung • Energiekosteneinsparung

Abbildung 233: Auflistung der positiven Eigenschaften und Effekte einer Dachbegrünung

11.4 Potenzialflächen: untergenutzte Fassadenflächen

Ähnlich wie bei der vorausgegangenen Beschreibung der untergenutzten Dachflächen, können die Fassadenflächen von Bestands- und Neubauten ebenso effektiv für nachhaltige und ökologische Zwecke genutzt werden. Neben vertikalen Photovoltaik-Elementen bieten sich auch Fassadenbegrünungen an.

Private Wohngebäude mit Fassadenanlagen zur Stromerzeugung sind noch kein Standard und finden vermehrt Anwendung an Hochhäusern oder Gewerbebauten. Letztere bieten aufgrund ihrer zum Teil großen Fassadenflächen der Lager- und Produktionshallen ein hohes Potential. Bei der Ermittlung potenzieller Fassadenflächen im Gewerbe- und Industriegebiet ist drauf zu achten, dass aufgrund der geringen Abstandsflächen von 0,2 H gemäß BayBO Art. 6, es zu keiner Verschattung dieser Flächen kommt.

Bei der Fassadenbegrünung liegt auch hier das größte Potenzial bei den großen Lager- und Produktionshallen im Gewerbe- und Industriegebiet. Neben den ökologischen Vorzügen einer Fassadenbegrünung steigern diese auch die Gestaltungsvielfalt und Aufenthaltsqualität der Gebäude und angrenzenden Umgebung. Das Micro-Klima wird wie bei den Gründächern durch Verdunstungskühlung, Verschattung und CO₂ Reduktion positiv beeinflusst.

Private Wohngebäude oder Bürokomplexe sind aufgrund der gegliederten Fassaden durch Fensterflächen nur eingeschränkt für eine Fassadenbegrünung nutzbar, zumal private Wohngebäude bereits durch die dazugehörigen Gärten einen Beitrag zum Natur- und Artenschutz sowie einer Durchgrünung des Stadtgebietes leisten. Nichtsdestotrotz gibt es auch hierfür attraktive Lösungsansätze.



Abbildung 234: Beispiel einer großen, ungegliederten Fassadenfläche, ohne Begrünung im Gewerbegebiet



Abbildung 235: Beispiel einer großen, ungegliederten Fassadenfläche im Gewerbegebiet, ohne Begrünung



Abbildung 236: Beispiel einer Fassadenbegrünung eines Verwaltungsgebäudes im Gewerbegebiet West

BEWERTUNG DER FLÄCHENPOTENZIALE

Für alle identifizierten freien Flächen im UG-Bereich östlich der Bahnlinie besteht bereits Baurecht.

Der Verbindungsbereich „Stadtkern – Gewerbegebiet“ (Wohnbebauung Bahnhofstraße) ist bereits größtenteils durchgehend bebaut und eine Baulücke wird bereits geschlossen. Das Nachverdichtungspotenzial auf freier Fläche ist daher gering. Durch Aufstockungen oder Neubauten könnte zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden.

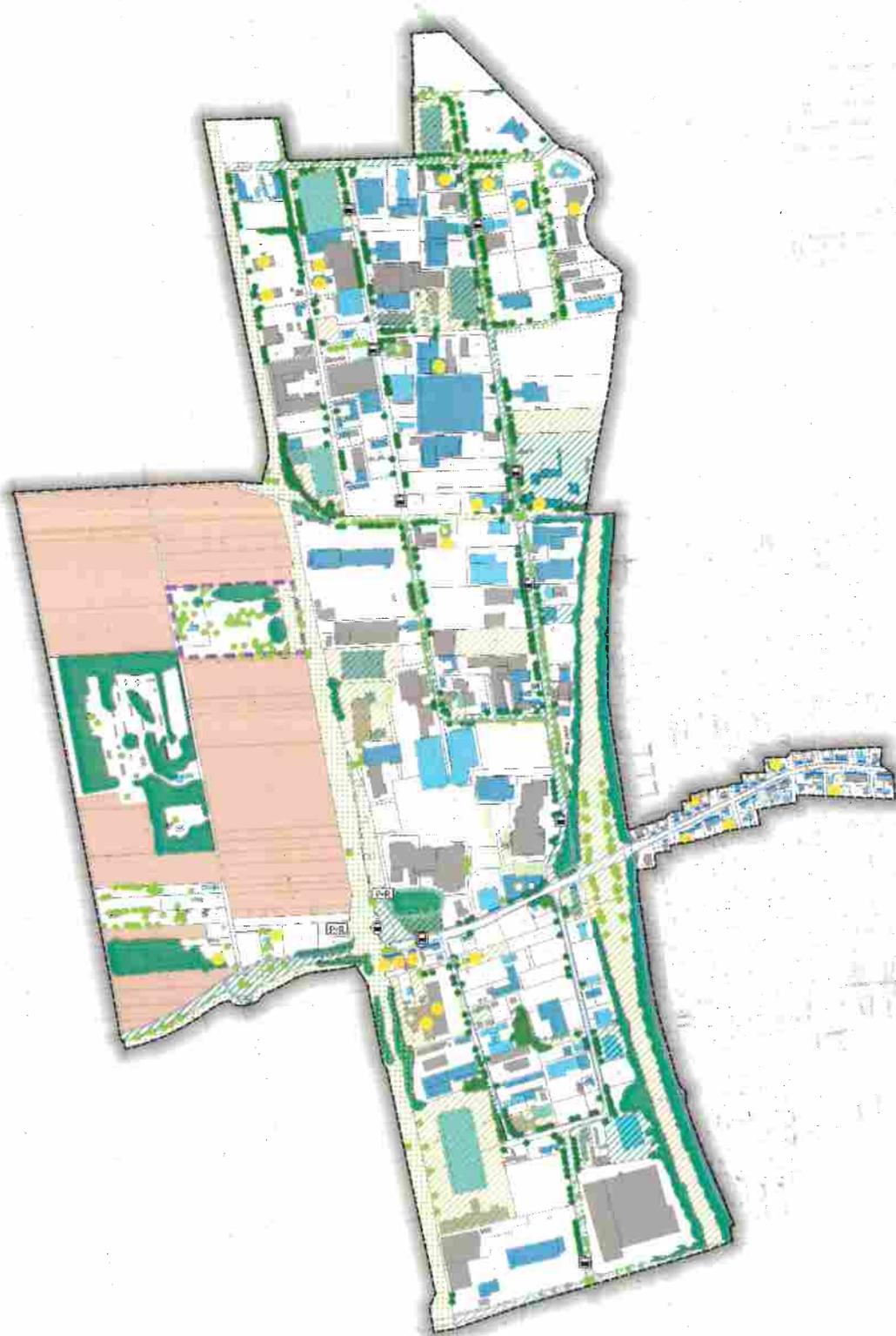
Im UG des GE/GI West zwischen B2 und Bahnlinie gibt es noch vereinzelte freie Flächen in unterschiedlichen Größen. Grundsätzlich ist das Vorhandensein von ungenutzten Flächen im UG als positiv zu bewerten, da es Möglichkeiten zur Nachverdichtung im Innenbereich bietet und diese freien Flächen im GE/GI für zentrale und innovative Ideen genutzt werden können. Zugleich ist hier im Vergleich zu bebauten Flächen, eine einfachere und schnellere Umsetzung möglich. Gleichzeitig wird jede der identifizierten Flächen das vorhandene Bau-recht im Innenbereich derzeit nicht vollumfänglich genutzt und stellt eine Schwäche dar. Darunter leiden langfristig das Stadtbild und der städtische Charakter des UG.

Das größerer Potenzial im GE/GI liegt aber bei den untergenutzten Flächen als Stellplätze für PKWs oder LKWs, vereinzelt auch als Lagerfläche. Durch eine gezielte Bündelung solcher Nutzungen an zentralen Knotenpunkten, in Form von Mobilitätshubs (privater PKW Verkehr, LKW's der Logistikunternehmen) sowie Shared-Space Angebote, eröffnen sich Chancen für ansässige Unternehmen am jetzigen Standort zu expandieren oder die Neuansiedlung von neuen Unternehmen.

Die Transformation zu einem nachhaltigen Gewerbegebiet setzt einige Anforderungen voraus. Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas, von Wasser und Boden, innovative und klimafreundliche Mobilitätslösungen aber auch die soziale Infrastruktur sind zentrale Bausteine. Die großen und meist ungenutzten Dach- und Fassadenflächen im Gewerbegebiet bieten genau hierfür ein großes Potenzial.

12. STÄRKEN

Plan 18: Stärken, o.M.



Legende

- Untersuchungsgebiet
-  Gebäude innerhalb UG
-  Gebäude außerhalb UG
-  Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Stärken

-  ortsbildprägende Gebäude
-  Bahnhof
-  Park and Ride
-  Bushaltestellen

-  Dächer mit Solarpanels
-  begrünte Dächer
-  Bäume auf öffentlichen Flächen
-  Bäume auf privaten Flächen
-  markante Bäume
-  Baumgruppen auf privaten Flächen
-  Baumgruppen auf öffentlichen Flächen
-  Gehwege
-  Radwege
-  raumbildende Kante
-  Kurzparken
-  Freizeitfläche
-  Gebäude mit guter Gestaltung
-  Gebäude mit sehr guter Gestaltung

-  Flächen mit guter Gestaltung
-  Flächen mit sehr guter Gestaltung
-  landwirtschaftlich genutzte Flächen
-  geplantes Bauvorhaben
-  Nachverdichtung
-  öffentliche Grünflächen
-  geschützte Landschaftsbestandteile - Bahnhofsgrünflächen Gersthofen
-  festgesetzte naturschutzrechtliche Kompensationsflächen / -teillflächen

Die Verbindungsachse Bahnhofstraße im Bereich der Wohnbebauung weist eine gute Gliederung mit raumbildender Kante zur Bahnhofstraße auf. Leidlich an den Baulücken fehlt diese Kante, wobei ein Grundstück davon durch eine große Hecke eingegrenzt wird und somit die raumbildende Kante durch das Gebäude nicht zu sehr negativ auffällt. Vereinzelt sind Bestandsgebäude in Ihrer Position etwas versetzt zur Straße errichtet worden, wodurch an dieser Stelle die raumbildende Kante etwas unterbrochen wirkt. Nördlich der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und B2 zieht sich die raumbildende Kante bis zum Bahnhofsvorplatz fort. Südlich hingegen sind einige freie Grundstücke ohne entsprechender Raumkante vorhanden, welche großes Potenzial zur Nachverdichtung und Umstrukturierung entlang der Verbindungsachse Bahnhof – Stadtkern bietet.

Das UG weist vor allem nördlich der Bahnhofstraße im Wohngebiet einige ortsbildprägende Bestandsgebäude in Form von Stadthäuser / Stadtvillen auf. Drei weitere ortsbildprägende Gebäude befinden sich östlich der B2 im Gewerbegebiet an den zentralen Zufahrten.

Das Gewerbegebiet West von Gersthofen zeichnet sich durch einige Stärken aus und könnte durch bestimmte Maßnahmen zu einem innovativen und nachhaltigen Gewerbegebiet umstrukturiert werden. So stehen unter anderem noch vereinzelt freie Flächen in unterschiedlichen Größen zur Verfügung, welche klassischerweise zur gewerblichen Nachverdichtung oder aber für zentrale Einrichtungen wie etwa einem Mobilitätshub genutzt werden können. Durch die Bündelung von verschiedenen Themen wie etwa dem ruhenden Verkehr, würden einige untergenutzte Flächen im Gewerbegebiet frei und könnten für ansässige Unternehmen aber auch neuen Gewerbebetrieben Platz bieten. Die untergenutzten Flächen im GE/GI machen ca. 15 % der Gesamtflächen aus. Die untergenutzten Dachflächen sind mit ca. 14 % fast gleichauf.

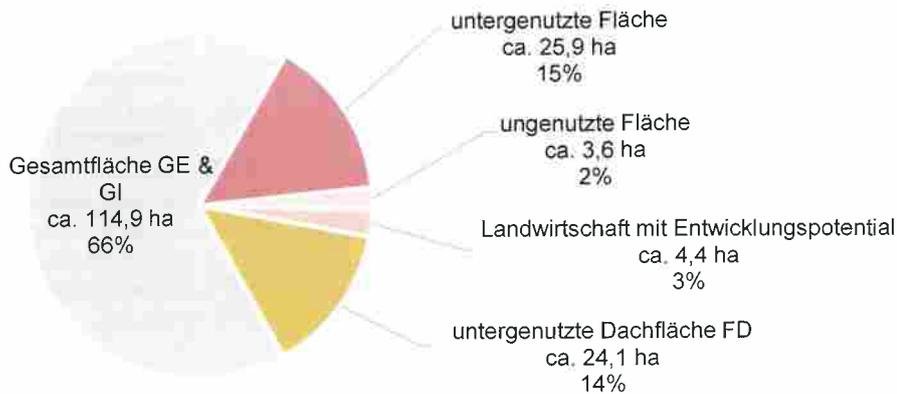


Abbildung 237: Flächenpotentiale im GE / GI zwischen B2 und Bahnlinie

Wegeverbindungen sind im gesamten UG durch die öffentlichen Verkehrsflächen gegeben und ergänzen sich durch vereinzelte zusätzliche Fuß- und/oder Radwegeverbindungen. Das Radwegenetz hat einen soliden Grundbestand, während entlang aller öffentlichen Verkehrsflächen mindestens ein einseitiger Fußweg vorhanden ist. In den meisten Fällen sogar beidseitig.

Die Grünstruktur im Plangebiet ist unterschiedlich stark ausgeprägt. Die B2 ist nach Osten und Westen unter anderem sehr stark eingegrünt. Öffentliches Straßenbegleitgrün ist vor allem in der Dieselstraße, Andreas-Schmied-Straße, Daimlerstraße, Finkenweg, Senefelderstraße und in Teilbereich der Thyssenstraße vorhanden. Zusammen mit den auf den privaten Grundstücken vorhandenen Gehölzbeständen ist entlang des öffentlichen Verkehrsraumes eine gute Grünstruktur vorhanden. Die einzigen öffentlichen Grünräume mit Verweilmöglichkeiten liegen direkt an der Anschlussstelle zur B2 und beim Bahnhof und westlich der Bahnlinie sind die NaturFreunde mit ihrer Freizeitfläche angesiedelt.

Hervorzugehen ist auch, dass im Untersuchungsgebiet es bereits auch Gebäude gibt, welche die Dachflächen zusätzlich mit Photovoltaik oder Solarthermie ausgestattet haben. Weniger sind Gründächer zu finden.

Der ruhende motorisierte Individualverkehr (MIV) findet neben den privaten gewerblichen Stellplatzangeboten auch entlang einiger öffentlicher Verkehrsflächen straßenbegleitend eine Vielzahl an Kurzzeitstellplätzen und ermöglichen eine schnelle Erreichbarkeit der ansässigen Betriebe. Die Einzelhandelsbetriebe im Hery-Park wie auch die Einzelhandelsbetriebe im Nord-Osten verfügen über einzelne oder gemeinschaftliche Stellplatzflächen, von welchen die Geschäfte fußläufig erreichbar sind. Für den SPNV Anschluss gibt es am Bahnhof ein Park-&-Ride Angebot sowie eine Busverbindung zur Stadtmitte. Positiv ist auch, dass, das UG an den ÖPNV angeschlossen ist.

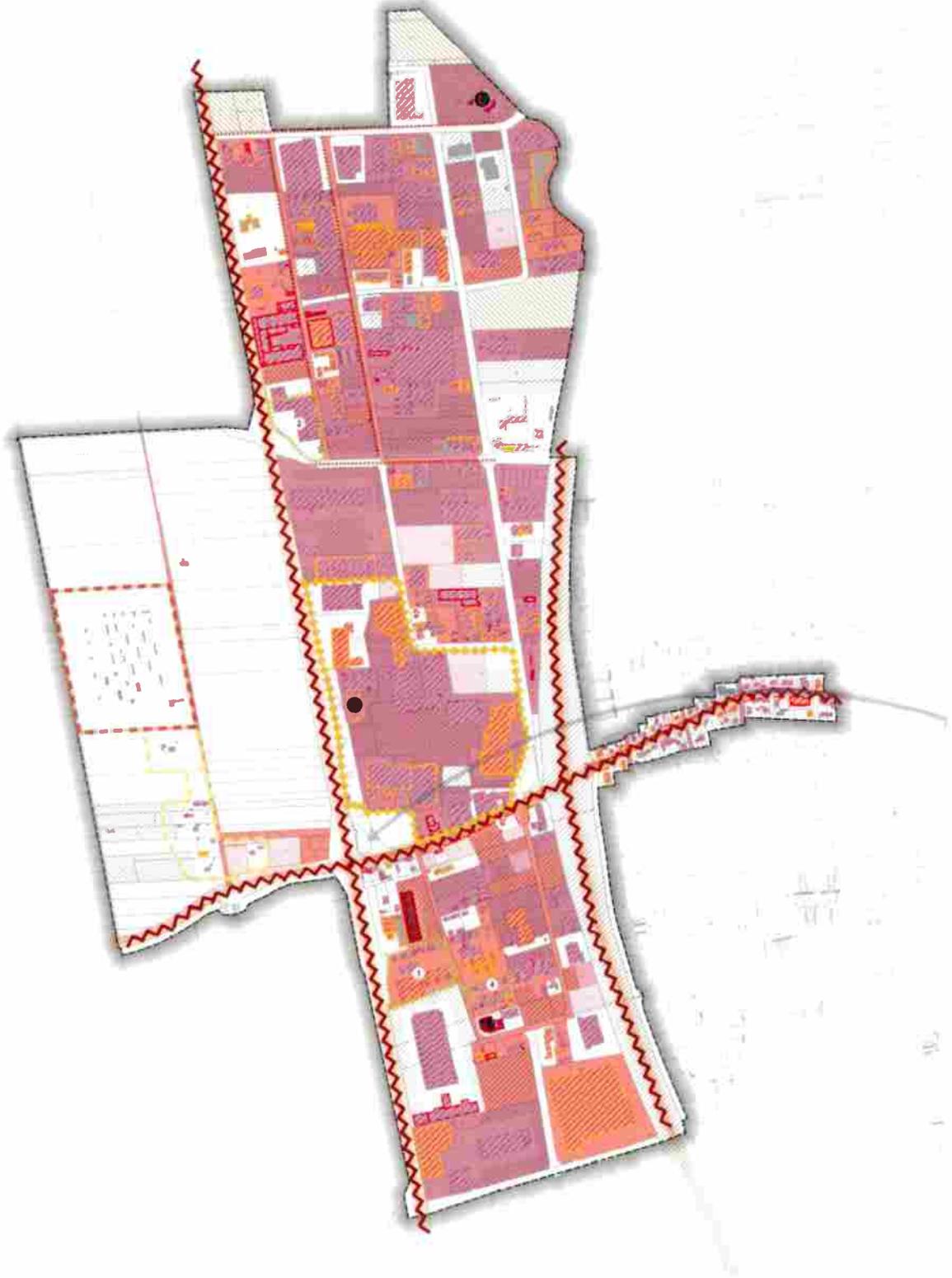
Die Bundesstraße 2 trennt das Gewerbegebiet West von der östlichen Wohnbebauung der Stadt Gersthofen. Der Streckenabschnitt im Bereich des UG befindet sich in einer tieferen Lage wie das westlich angrenzende Gewerbegebiet und das östlich angrenzende Wohngebiet. Die Fläche zwischen Gewerbe und Wohnen könnte durch eine Deckelung der B2 einer weiteren Nutzung zugeführt werden. Eine mögliche Deckelung (Teilflächen oder Gesamt) ist durch eine vertiefende Machbarkeitsstudie zu klären.

ZUSAMMENFASSUNG DER STÄRKEN

- ortsbildprägende Gebäude vor allem entlang der Bahnhofstraße, beim Mercedesring und südlich des Bahnhofes
- Radwegenetz im Gewerbegebiet und östlich der B2 zu teilen vorhanden, mit ausbaupotenzial
- gute fußläufige Erreichbarkeiten und Vernetzungen im GE/GI oder WA
- ortsbildprägende Grünstrukturen entlang der Dieselstraße
- nahezu durchgehende Raumkanten entlang Wohnbebauung der Bahnhofstraße
- vorhandene Nachverdichtungspotentiale und mögliche Flächen der Neuordnung
- Kurzzeitstellplätze entlang einiger Straßen im Gewerbegebiet, übriger ruhender Verkehr wird über Parkplätze der Einzelhandelsgeschäfte oder Gewerbebetriebe geregelt
- Anbindung an den regionalen und überregionalen ÖPNV sowie SPNV vorhanden

13. SCHWÄCHEN

Plan 19: Schwächen, o. M.



Legende

- Untersuchungsgebiet
- Gebäude innerhalb UG
- Gebäude außerhalb UG
- Flurstücksgrenzen mit Flurnummern

Schwächen

- Leerstand
- fehlende Radwege
- /// untergenutzte Dachflächen
- ~ Infrastruktur Zäsur
- fehlende Raumkanten
- Splittersiedlung
- Gebäude mit geringer Gestaltung
- Gebäude mit hohem Gestaltungsbedarf
- Gebäude mit mittlerem Sanierungsbedarf
- Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf
- Fläche mit mittlerem Gestaltwert
- Fläche mit hohem Gestaltungsbedarf
- ungenutzte Flächen
- /// untergenutzte Flächen
- /// landwirtschaftliche Flächen im GE / GI
- Feuerwerksfabrik (Schutzzone befinden sich derzeit in Überarbeitung)
- ↔ Verkehrssachen mit Lärmeinwirkung
- ↔ fehlende attraktive Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Stadtkern



- Defizite Hery-Park**
- monofunktional (großflächiger Einzelhandel)
 - sehr hohe Versiegelung
 - großer Flächenverbrauch durch ebenerdige Stellplatzflächen
 - sehr geringe Flächeneffizienz
 - geringe Geschossigkeit
 - kein nachhaltiger Städtebau
 - keine Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität
 - keine Grünflächen / Klimaresilienz
 - wirtschaftlicher Handlungsdruck



- Altlastenkataster**
1. Altstandort (Betriebsstandort)
 2. stoffliche, schädliche Bodenveränderung
 3. militärische Altlasten / Rüstungsaltlasten
 4. 1995 aus dem **Altlastenverdacht** entlassen, jedoch noch abfallrechtlich relevanten Restbelastungen mit Auflagen vorhanden

Die vorangegangene Bestandsanalyse hat neben den Stärken auch Schwächen im Untersuchungsgebiet offengelegt. Die bei den Stärken beschriebenen Flächenpotenziale stellen gleichzeitig eine Schwäche dar, da diese für eine innerörtliche Nachverdichtung (Wohnen oder Gewerbe) fehlen bzw. für den innerörtlichen Gebietscharakter nicht ausreichend ausgenutzt werden.

Die beiden Hauptverkehrsachsen Bahnhofstraße und Bundesstraße 2 wirken durch ihr hohes Verkehrsaufkommen als starke städtebauliche Zäsur und trennen vor allem in Nord-Süd Richtung die Stadt Gersthofen in zwei Teilbereiche auf. Eine Verknüpfung dieser zwei Teilbereiche besteht im UG lediglich über die bestehenden Brücken Daimlerstraße, Bahnhofstraße und Thyssenstraße sowie der Unterführung beim Mercedesring. Hinzu kommt, dass die Ost-West-Achse „Bahnhofstraße“ hinsichtlich der Straßenraumgestaltung Verbesserungspotenzial aufweist und vor allem den Radverkehr so gut wie nicht berücksichtigt. Daher sollte neben der gestalterischen Aufwertung auch ein Radweg angelegt werden. Der Kreuzungsbereich der beiden Hauptverkehrsachsen funktioniert, ist aber bei hohem Verkehrsaufkommen und vor allem bei Verkehrsstörungen auf der Bundesautobahn A8 sehr stark ausgelastet. Diese Zäsur bringt zugleich eine große Lärmbelastung für die angrenzenden Grundstückseigentümer mit sich. Fußwege sind im gesamten UG vorhanden während bei den Radwegen der Ausbau ziemlich nachlässt. Es gibt zwar einige Verbindungen oder ausgewiesene Radwege, diese sind aber oft als gemeinsame Rad- und Fußwege vorhanden. Die Verbindungsachse Bahnhof und Stadtkern (Bahnhofstraße) ist aktuell sehr unattraktiv bis gar nicht gestaltet und stark geprägt und dominiert durch den MIV. Vor allem hier fehlt eine attraktive und sichere Radwegverbindung.

Die Baustruktur im Bereich der Wohnbebauung zeigt vereinzelt Gebäude mit geringer Gestaltung bzw. ein Gebäude mit hohem Gestaltungsbedarf auf. Überwiegend sind im WA viele Gebäude mit untergenutzten Dachflächen zu finden und auf wenigen Grundstücken fehlen raumbildende Kanten.

Die Gewerbeflächen im GE/GI sind größtenteils wenig gestaltet und haben daher einen mittleren bis hohen Gestaltungsbedarf. Dies liegt unter anderem daran, dass die Gewerbeflächen

oft einen hohen Anteil an Erschließungs- und Umschlagsflächen aufweisen, welche oftmals komplett versiegelt sind. Zudem sind viele Flächen als Stellplätze oder Lagerflächen ausgewiesen. Grünstrukturen finden, wenn überhaupt, lediglich an den Randbereichen einen untergeordneten Platz. Gleichens ist auch bei der Gebäudegestaltung zu erkennen. Oftmals wird bei gewerblich genutzten Gebäuden, insbesondere Lager- und Produktionshallen, auf Kosten-Nutzen geachtet und die Fassadengestaltung hintenangestellt. Allerdings leidet darunter stark die ästhetische Wahrnehmung der Stadträume und Gebäude.

Leerstände im Stadtgebiet bilden immer einen Missstand und es gilt diese wiederzubeleben oder einer anderen Nutzung zuzuführen. Im UG ist leidlich ganz im Norden, dem Hery Park und im südlichen GE/GI waren jeweils ein Leerstand zu verzeichnen.

Der Hery Park ist das größte Fachmarktzentrum in Gersthofen mit einer deutlichen Strahlkraft über die Stadtgrenzen hinaus. Das Fachmarktzentrum ist monofunktional und beherbergt überwiegend großflächigen Einzelhandel. Der Standort ist von einer sehr hohen Versiegelung und einem riesigen ebenerdigen PKW-Stellplatz geprägt und weist eine sehr geringe Flächeneffizienz auf. Zwar bildet der ehemalige Kuka-Tower den Hochpunkt im UG, dafür besitzen die übrigen Gebäude eine geringe Geschossigkeit. Aufgrund der sehr hohen Versiegelung fehlen ausgeprägte Grün- und Aufenthaltsflächen sowie Themen der Klimaresilienz. Ein nachhaltiger und attraktiver Städtebau ist hier nicht vorhanden. Neben den städtebaulichen Missständen besteht hier auch ein wirtschaftlicher Handlungsdruck.

Westlich der Bahnlinie befindet sich eine „Splittersiedlung“ im Außenbereich. Hierbei handelt es sich um eine Wohnbebauung mit großen Privatgärten. Die Bauten stehen in keiner organischen Beziehung zu den im Zusammenhang bebauten Stadtteil und bilden selbstständig auch keinen. Die „Splittersiedlung“ fügt sich auch nicht in die städtebauliche Entwicklung ein. Nördlich davon befindet sich die Feuerwerksfabrik mit entsprechenden Schutzradien.

Hinweis: Das Gutachten der Schutzradien von der Feuerwerksfabrik wird derzeit überarbeitet.

Die im UG liegenden Flurnummern 966/0, 1238/1 sowie 1140/0 sind im Altlastenkataster erfasst. Die im Plan dargestellten Flächen sind wie folgt beschrieben:

1. Altstandort (Betriebsstandort)
2. stoffliche, schädliche Bodenveränderung
3. militärische Altlasten / Rüstungsaltlasten

Die Flurnummer 975/1 (Nr. 4 im Plan) wurde zum 28.06.1995 aus dem Altlastenverdacht entlassen. Jedoch wegen abfallrechtlich relevanten Restbelastungen mit Auflagen in ABuDIS weitergeführt. Akute Sanierungsmaßnahmen sind dort derzeit nicht erforderlich, allerdings empfiehlt es sich, bei dem Erdaushub verbundenen Baumaßnahmen den Aushub durch ein geeignetes Ingenieurbüro überwachen zu lassen, da punktuelle Verunreinigungen nicht auszuschließen sind und kohlenwasserstoffbelasteter Boden nicht auf Bauschuttdeponie abgelagert werden darf, sondern ordnungsgemäß entsorgt werden muss.

Details können aus den Flächenberichten beim Landratsamt Augsburg (Abfall- und Bodenschutzrecht) entnommen werden. Um das bestehende Gefährdungspotential der Altlasten und schädlichen Bodenveränderungen im Hinblick auf den Wirkungspfad Boden-Grundwasser abschätzen zu können, ist ggf. eine orientierende Untersuchung gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchV durch ein qualifiziertes Fachbüro zu veranlassen.

ZUSAMMENFASSUNG DER SCHWÄCHEN

- die Hauptverkehrsachsen Bahnhofstraße zw. Bahnhof und B2 für Verkehrsmengen unterdimensioniert
- fehlende Radwegeverbindungen im UG und besonders eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Bahnhofstraße
- Fehlen öffentlicher Aufenthaltsbereiche im GE/GI für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sowie die Bürger und Bürgerinnen
- Fehlen von Raumkanten, v.a. im Bereich Bahnhofstraße
- starke Zäsurwirkung durch Verkehrs- und Immissionsbelastung der beiden Hauptverkehrsachsen (B2 & Bahnhofstraße und in Teilen Bahnlinie)
- vereinzelte Leerstände im GE/GI
- identifizierte landwirtschaftliche Flächen im Zusammenhang bebauten GE/GI ohne Weiterentwicklungsmöglichkeiten
- Fachmarktzentrum Hery Park weist sehr geringe Aufenthaltsqualität auf
- Bahnhofstraße und weitere mit hohem Gestaltungsbedarf und mittlerem Gestaltungsbedarf, gleiches für Gewerbeflächen
- ungenutzte und untergenutzte Flächen, die langfristig Expansionen und Neuansiedlungen stören
- viele ebenerdige und eingeschossige Stellplatzflächen für PKW und LKW im GE/GI
- Splittersiedlung westlich der Bahnlinie
- Schutzradien der Feuerwerksfabrik, welche langfristig einer Entwicklung entgegenstehen
- Teilflächen im Altlastenkataster bzw. noch mit Auflagen belegt

14. CHANCEN + RISIKEN

Neben den gebietseigenen Stärken und Schwächen werden in der vorliegenden Untersuchung Chancen und Risiken der Planung untersucht.

CHANCEN

- geringer Flächenbedarf für GE/GI bei kompakter und interdisziplinärer Bauweise, dadurch auch weniger Ausgleich, reduzierter Aufwand und Erschließungskosten, weniger Neuausweisungen
- mehrgeschossige und modulare Bauweise schafft kürzere Wege und Flexibilität im Hochbau
- Gewerbe- / Industriegebiet der kurzen Wege, fördert Aufenthaltsqualität und Kommunikation (Campus-Idee)
- Reduzierung von thermischen Effekten durch Grünmaßnahmen (Fassade, Dach, Freiflächen)

- nachhaltige und eigenständige Versorgung des Gewerbe- / Industriegebietes
- Interdisziplinarität bei gemeinsamen Nutzungen und Gewerbe- / Industrieparkmanagement
- zukunftsfähiges und nachhaltiges Gewerbe- / Industriegebiet („Grünes GE / GI“)
- attraktive Verbindungsachse Stadtmitte – Bahnhof durch Aufwertung und Verkehrsberuhigung der Bahnhofstraße
- neuer Radweg entlang der Bahnhofstraße und Thyssenstraße bietet sichere Verkehrswege und lädt zum Radeln ein
- attraktiveres Stadtbild generieren durch Sanierung, Beseitigung und gestalten der Gebäude und Flächen
- Erhalt und Fassen des Stadtraum durch Sicherung und Erweiterung der prägenden Raumkanten
- Erhalten und Sichern der straßenbegleitenden und prägenden Bäume fördert das Stadtklima
- Untergenutzte und ungenutzte Flächen bieten Möglichkeit zur gewerblichen aber auch nachhaltigen Entwicklung im GE/GI
- Neuorientierung der landwirtschaftlichen Flächen ermöglicht Erhalt im Außenbereich und schafft Nachverdichtung im bebauten Innenbereich
- fußläufige Vernetzung der Stadt ermöglicht kürzere Wege
- Bündelung von Stellplätzen ermöglicht weiteres Nachverdichtungspotenzial im Innenbereich
- weitere öffentliche Grünflächen im GE/GI ermöglicht Aufenthalts- und Naherholungsflächen



Abbildung 238: Chancen der Stellplatz- und Dachflächenpotenziale im GE/GI (eigene Darstellung)

RISIKEN

- kurz- bis langfristige Einschränkungen der Anwohner und Anwohnerinnen / Unternehmen aufgrund der Maßnahmen
- Komplexität aufgrund des großen Untersuchungsgebietes und den vielen Akteuren (Unternehmen, Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, Bürger und Bürgerinnen, Behörden)
- Akzeptanz und Mitwirken der einzelnen Betroffenen
- Mobilitätswende nur in Zusammenarbeit mit Unternehmen und Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen
- Sanierung der Gebäude und Beseitigung der Gestaltungsmängel abhängig von den privaten Eigentümern und Eigentümerinnen
- Transformation in ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Gewerbegebiet ist ein langjähriger Prozess
- neuer Radweg entlang der Bahnhofstraße eventuell nicht möglich ohne Straßenquerschnitt für z.B. LKW zu beeinträchtigen
- bei nicht konsequenter Attraktivierung der Verbindungsachse Bahnhof – Stadtmitte bleibt Bahnhof in isolierte Lage und geringe Akzeptanz von ÖPNV und SPNV

15. FAZIT BESTANDSAUFNAHME UND -ANALYSE

Die Bestandsaufnahme zeigte sehr deutlich, dass sich im UG drei größere Teilbereiche befinden, welche unterschiedliche Nutzungen und Entwicklungen aufzeigen (Wohnen östlich der B2, Gewerbe/Industrie zwischen B2 und Bahnlinie, Flächen westlich der Bahnlinie). Trotz der Unterschiede ist es nur zielführend eine gemeinschaftliche Betrachtung der drei Bereich des UG vorzunehmen, da vor allem bei den Schnittstellen sich übergeordnete Interessen, Ziele und auch Abhängigkeiten ergeben.

Größter Baustein im UG ist das Gewerbe- und Industriegebiet zwischen der Bundesstraße 2 und der Bahnlinie. Die vertiefende Bestandsaufnahme bestätigt den bereits bei der Grundlagenermittlung gewonnen Eindruck eines im Wandel befindlichen Gewerbe- und Industriegebietes. Das GE/GI befindet sich in den Anfängen eines Strukturwandels, welches sich auf mehreren Betrachtungsebenen ablesen lässt.

Während in einigen Bereichen des GE/GI der Wandel hin zur flächensparenden, nachhaltigen, ökologischen und gestalterisch ansprechenden Bauweise und Flächennutzung Einzug hält, kommt es im Großteil des Gebietes zu starken Widersprüchen. Wesentliche Voraussetzungen für eine Transformation in zukunftsfähiges und nachhaltiges GE/GI müssen zunächst erst einmal etabliert und nicht zuletzt von allen Beteiligten auch akzeptiert werden. Dabei spielt auch Grün- und Aufenthaltsflächen eine entscheidende Rolle, aber auch betriebsübergreifende gemeinschaftliche Nutzungen. Diese sind im GE/GI nicht vorhanden.

Besonders deutlich wird dies bei den vielen vorhandenen ebenerdig und einstöckigen Stellplatzflächen der PKWs und LKWs. Dies Flächen stehen einer flächensparenden Entwicklung im bereits bebauten Innenbereich entgegen und deren Potenziale werden nur unzureichend ausgenutzt. Gleiches gilt für die vorhandenen Dachflächen, vor allem die der großen Lager- und Produktionshallen. Neben der primären Funktion als Schutz vor Witterung, können diese

Flächen weitere zusätzliche Nutzungen aufnehmen und die Transformation des GE/GI in ökologischer, nachhaltiger und flächensparender Hinsicht unterstützen.

Zu einem nachhaltigen Umgang mit der zur Verfügung stehenden Flächen gehört auch die Mobilität und deren Wegebeziehungen dazu. Ein Gebiet der kurzen Wege fördert unter anderem den Fuß- und Radverkehr. Die starke infrastrukturelle und immissionsschutzfachliche Zäsur der Hauptverkehrsachsen, insbesondere die B2, tragen hierzu nicht gerade bei und spalten das Stadtbild von Gersthofen in zwei große Bereiche (Wohnen östlich der B2 und Gewerbe westlich der B2).

Insbesondere die unattraktive Verkehrsachse, vor allem für Radfahrer, zwischen Stadtmitte und Bahnhof ist eines der zentralen Themen im östlichen Teilbereich des UG und zeigt die Abhängigkeit der großen Teilräume des Untersuchungsgebietes.

Die westlich der Bahnlinie liegenden Flächen befinden sich im Außenbereich. Hier sind vereinzelt Wohngebäude vorhanden sowie eine Feuerwerksfabrik, Freizeitfläche und ein Park&Ride Platz des Bahnhofes. Überwiegend werden die Flächen landwirtschaftlich genutzt.

D ZIELE, LEITBILDER UND MAßNAHMEN

1. ZIELE UND LEITBILDER

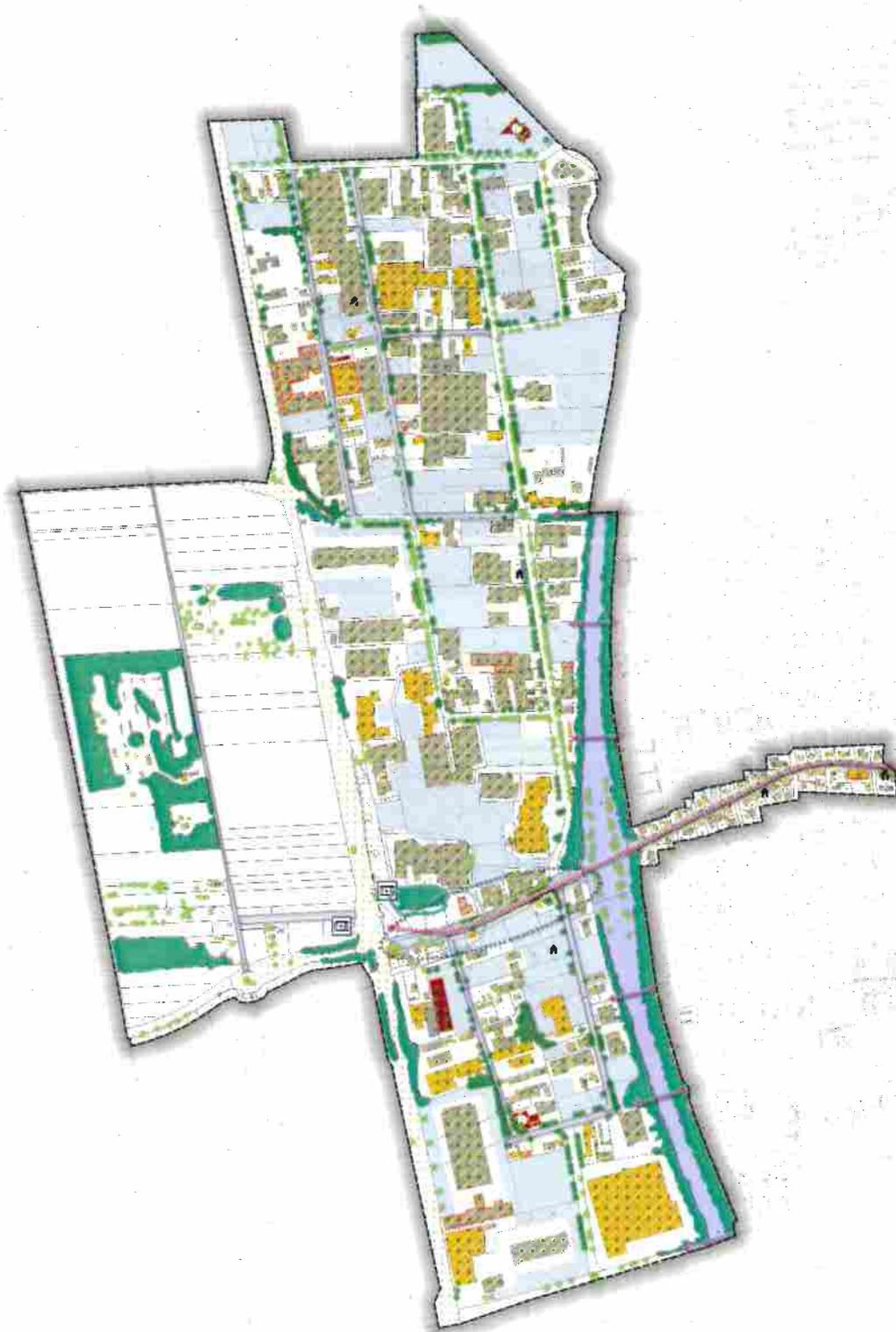
1.1 Ableitung der Ziele

Auf Basis der Grundlagenermittlung, der Bestandsaufnahme und -analyse wurden Ziele für die zukünftige Entwicklung des Gewerbe- und Industriegebietes zwischen B2 und Bahnlinie, der Verbindungsachse Bahnhof – Stadtmitte und den Flächen westlich der Bahnlinie in Gersthofen entwickelt. Die aus den vorangegangenen Planungen und Gutachten gewonnenen Erkenntnisse konnten durch die städtebauliche Betrachtung noch vertieft werden.

Bei den Zielen spielen außerdem die drei Säulen der Nachhaltigkeit eine wichtige Rolle:

Ökologie	Ökonomie	Soziales
<ul style="list-style-type: none">• bewusster Umgang und Schutz von vorhandenen Ressourcen• Optimierung des ökologischen Fußabdrucks• Risiken für Mensch und Umwelt reduzieren• Erhaltung und Ausbau von Ökosystemen• Mobilität• Biodiversität und Umweltschutz• Stoffkreisläufe	<ul style="list-style-type: none">• nachhaltiges Wirtschaften• Effizienzsteigerung• langfristige Unternehmenssicherung• hohes Innovationspotenzial• Erhöhung der Wertschöpfung	<ul style="list-style-type: none">• faires Handeln• Kooperationen• Beschäftigungssicherung• Familienfreundlichkeit• Gesundheitsmanagement• Balance zwischen Arbeiten und Erholung

Plan 20: Ziele, o. M.



Legende

- Untersuchungsgebiet
-  Gebäude innerhalb UG
-  Gebäude außerhalb UG
-  Flurstücksgrenzen mit Flurnummern
-  Neubau

räumlich-gestalterische Ziele

-  Raumkanten sichern und entwickeln
-  Raumkanten schaffen
-  Gestaltung des Straßenraumes
-  Verkehrsberuhigung des Straßenraumes
-  straßenbegleitender Fahrradweg herstellen
-  Entwicklung der Gebäude mit hohem Gestaltungsbedarf
-  gestalterische Aufwertung der Gewerbeflächen
-  Entwicklung der Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf
-  Entwicklung der Gebäude mit mittlerem Sanierungsbedarf

funktionale Ziele

-  Stärkung und Ausbau der Verbindungsachse Bahnhof - Stadtmitte evtl. auch teilautonom
-  Ausbau der fußläufigen und Radwege Vernetzung
-  konsequenter Ausbau der bestehenden Radwege
-  Stärkung & Ausbau des P+R

-  Mischnutzung von Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung
-  Neuordnung des Kreuzungspunktes
-  Leerstände aktivieren
-  Erhalt der Kurzparkmöglichkeiten
-  Immissionsschutz und Wegebeziehungen durch Deckelung
-  intelligente Flächennutzung (Nachverdichtung, Verlagerung, überbetriebliche gemeinsame Nutzungen)

Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele

-  Erhalt des öffentlichen Baumbestands
-  Erhalt des privaten Baumbestands
-  Erhalt öffentlicher Gehölzgruppen
-  Erhalt privater Gehölzgruppen
-  konsequenter Ausbau der Dachflächen PV-Anlagen
-  nachhaltige Nutzung der Dachflächen durch Begrünung und Schaffung von Regenwasser Retentionsraum
-  Erhalt und Stärkung der festgesetzten Kompensationsflächen
-  Erhalt und Stärkung der geschützten Landschaftsbestandteile

Als übergeordnetes Ziel der vorliegenden Untersuchung wird einerseits die Transformation des bestehenden GE/GI in ein zukunftsfähiges und nachhaltiges GE/GI, andererseits eine attraktive Verbindungsachse Stadtmitte – Bahnhof ermittelt. Es wurden daher Ziele und Visionen zur Behebung der städtebaulichen Missstände ermittelt. Diese wurden in acht Kategorien unterteilt und im nachfolgenden genauer erläutert.

1.1.1. Stadtgestaltung

Die ästhetische Wahrnehmung des Stadtraumes beeinflusst unser Fühlen und Denken und bewirken bestimmte Emotionen beim Menschen. Die Wahrnehmung beschränkt sich nicht alleine auf die Architektur (Wohngebäude, Gewerbe- bzw. Industriegebäude / Halle) einer Stadt, sondern auch auf die öffentlichen Räume wie Verkehrsflächen und Freiflächen. Natürlich gestaltete Freiräume fördert unter anderem das soziale Miteinander und dient der Erholung und Entspannung. Ziel ist es, eine ausgewogene Balance zwischen dem öffentlichen Raum und einer ästhetischen Architektur zu schaffen, welche zum Erkunden und zur sozialen Interaktion einlädt.

Daher sollte es das Ziel sein die vorhandenen Schwächen der unterschiedlichen Gestaltungsebenen (Gebäude, Hallen, öffentliche, halböffentliche und private Freiflächen) zu beseitigen

und durch gezielte Raumkanten und einer anspruchsvollen Architektur attraktive Stadträume schaffen.

ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELE „STADTGESTALTUNG“

- Gestaltung des Straßenraumes der Bahnhofstraße (Aufwertung der Verkehrsfläche als auch der angrenzenden Grundstücke wie z.B. Vorgärten, Durchgrünung, etc.)
- Weiterentwicklung und Sanierung der Gebäude mit hohem und mittlerem Sanierungsbedarf
- Gebäude mit hohem Gestaltungsbedarf aufwerten
- prägende Raumkanten entlang Hauptverkehrsachsen erhalten und sichern
- fehlende Raumkanten durch Nachverdichtung schaffen
- GE/GI Flächen mit Aufwertungspotenzial gestalten und attraktiver machen
- Leerstände aktivieren und passendes Gewerbe ansiedeln

1.1.2. ökologische Nachhaltigkeit – Klimaschutz

Unter einer ökologischen Nachhaltigkeit spiegeln sich viele Themen wieder. Neben einer Minimierung des Verbrauches von nichtregenerativen Stoffen bis hin zu Recycling von vorhandenem spielt auch die Biodiversität und eine Reduktion der Emissionen eine wichtige Rolle. Ziel ist es daher diese Themen in die Transformation einzubinden, die bereits vorhandenen positiven Strukturen zu sichern und das ermittelte Potenzial bestmöglich unter den Gesichtspunkten der ökologischen Nachhaltigkeit weiter zu entwickeln.

Eines der zentralen Themen sind die Dachflächenpotenziale. Durch eine Transformation dieser enormen Flächen in Grün- oder Retentionsdächer können städtebauliche und freiraumplanerische Vorteile entstehen und durch die Verbesserung des Mikroklimas ein Beitrag zum Klimaschutz und der Klimaanpassung leisten. Neben den positiven naturschutzfachlichen Aspekten (Biodiversität, Mikroklima, etc.) ergeben sich auch wasserwirtschaftliche Aspekte welche der Natur und auch der Stadt zugutekommen. Kombiniert mit Photovoltaik ergeben sich durch die Kühlungseffekte der Gründächer Synergieeffekte, welche die Leistungsfähigkeit der Anlagen und durch zusätzliche Dämmwirkung die Effizienz der Gebäude steigert.

Neben den Dachflächen bietet vor allem das GE/GI auch aufgrund der großen Logistikhallen ein enormes Potenzial zur Fassadenbegrünung. Die Fassadenbegrünung begünstigt aufgrund der Nähe zu den Straßen- und Aufenthaltsräumen eine klimatische Verbesserung der Stadtluft und des Stadtklimas schneller, als im Vergleich die Dachbegrünung. Ziel ist es durch den Ausbau der Fassadenbegrünung, insbesondere an großen und ungegliederten Fassaden, einerseits durch die Bindung von allerlei Luftschadstoffen und durch die Bildung von Sauerstoff als auch durch Temperatursenkung und Luftfeuchtigkeit, das Stadtklima zu verbessern. Neben den klimatischen Aspekten des Stadtklimas kann durch die natürliche Wärmedämmung auch die baulichen Anlagen geschützt werden und Ressourcen schonen. Ein Heizen und Kühlen wird somit reduziert. Auch die Biodiversität wird durch die Schaffung von Lebensraum und Nahrungsquelle gestärkt.

Die im GE/GI vorhandenen ebenerdigen und zum Teil versiegelten Pkw- und Lkw-Stellplätze stellen einen weiteren Baustein der zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit und dem Klimaschutz dar. Neben einer Entsiegelung und grünordnerischen Aufwertung dieser

Flächen, können unter anderem durch Bündelung dieser Nutzungen in die Höhe, einige dieser Flächen einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden. So zum Beispiel öffentliche oder private Freiflächen. Dadurch kann ein Verbund von Grünflächen geschaffen werden, welche das Mikroklima wie auch die Kaltluftströme verbessert und dadurch potenzielle Hitzeinseln minimiert.

Zur CO₂ Reduktion tragen aber auch die gewählte Bauweise und die verwendeten Materialien, wie auch ein abgestimmtes Energiemanagement bei. Eine Vernetzung von Unternehmen in der Energieversorgung bietet die Möglichkeit, überschüssige Energie im Quartier vor Ort zu verteilen sowie zu verwenden und bringt die Stadt einen Schritt näher an ein autarken GE/GI Quartier. Dazu ist vor allem im Bestand auch die energetische Gebäudesanierung ein zentraler Punkt und muss vorangebracht werden.

ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELE „ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT“

→ Natur und Luft

- erhalten, sichern und ausbauen von öffentlichen Grünflächen und Frischluftschneisen
- Stärkung und Ausbau von Gründächer, Retentionsdächer und begrünten Fassaden
- CO₂ Neutralität durch höhere Energieeffizienz und / oder regenerativen Energien
- straßenbegleitende Bäume und prägende Gehölzgruppen erhalten, sichern und ausbauen
- Einsparung von fossilen Energieträgern durch effiziente und nachhaltige technische Gebäudeeinrichtungen und energetisch hochwertiger Gebäudehülle
- Erhalt und Stärkung geschützter Landschaftsteile und der naturschutzrechtlichen Kompensationsflächen

→ Flächenpotenziale

- ökologische Dach- und Fassadenflächennutzung (Gründach, Fassadenbegrünung, Retentionsdach, etc.)
- energetische Dachflächennutzung (Photovoltaik, Solarthermie, etc.)
- Bündelung von gemeinschaftlichen Nutzungen wie z.B. Pkw- und Lkw-Stellplätzen

→ Bauausführung

- CO₂ Neutralität durch höhere Gebäude-Energieeffizienz (Dämmwirkung und Verdunstungskühlung durch Vegetationsschicht) und/oder regenerative Energieerzeugung
- energetische Gebäudesanierung voranbringen

→ Energiekonzepte

- Wasser- & Abwassermanagement
- Vernetzung von Unternehmen in der Energieversorgung (Wärmegewinnung aus Abwasser oder thermischer Abwärme)

1.1.3. Flächensparen

Die rechtlichen Rahmenbedingungen aus dem Baugesetzbuch (§ 1 Absatz 5 BauGB) geben eindeutig vor, dass mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden muss sowie die Innenentwicklung Vorrang hat. Zur Verringerung von zusätzlich benötigter Fläche für bauliche Nutzungen, sind daher Maßnahmen zur Wiedernutzbarmachung von Flächen,

Nachverdichtung und die Innenentwicklung heranzuziehen. Dazu zähle unter anderem Reaktivierung von Brachflächen und Gebäudeleerstand sowie die Nachverdichtung von innerörtlichen Baulücken und andere Nachverdichtungsmöglichkeiten.

Die im Zusammenhang bebauten Innenbereich des UG ermittelten ungenutzten Flächen sind bei Verfügbarkeit vorrangig zu verwenden. Besondere Anreize wie z.B. eine flächensparende Bauweise können durch eine begünstigte Grundstücksvergabe belohnt werden. Neben den noch unbebauten Grundstücken, liegt im UG ein riesiges Potenzial an untergenutzten Flächen. Durch Maßnahmen wie einer mindestens zulässigen baurechtlichen Höchstgrenze oder auch von betriebsübergreifenden intelligenten und zentralen Einrichtungen, lassen sich neue Flächen zur gewerblichen Entwicklung schaffen. Zu guter Letzt können aber auch bestehende Gebäudestrukturen durch eine Aufstockung, An- und Erweiterungen oder durch einen Rückbau und eines effizienteren Neubaus innerörtliche Entwicklungen vorangetrieben werden. Dass Unternehmen auch Lager- und Umschlagplätze weiterhin benötigen, schließt eine Nachverdichtung nicht aus. Durch z. B. aufgeständerte Verwaltungsgebäude, bleibt unterhalb Rangierraum und/oder Parkierungsflächen weiterhin bestehen.

Gemeinschaftliche Nutzungen können durch eine Kombination aus städtebaulicher Verdichtung (z.B. mehrgeschossige Bauweise) und einer Integration von branchenübergreifenden Nutzungen (z. B. Kantinen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Kinderbetreuung, Pkw- und Lkw-Stellplätze) dazu beitragen, neue Flächen für betriebliche Expansionen zu ermöglichen.

ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELE „FLÄCHENSPPAREN“

- Nachverdichtung ungenutzter Flächen
- Nachverdichtung untergenutzter Flächen: intelligente Flächennutzung
 - Erhöhung der baulichen Dichte
 - betriebsübergreifende zentrale Einrichtungen zur Schaffung von freien Flächen, insbesondere der Pkw- und Lkw-Stellplätze
- Nachverdichtung bereits genutzter Flächen (Aufstockung, Erweiterungen)
- Bauweise (mehrgeschossig, flächensparend, modular und multifunktional)
- gemeinschaftliche Nutzungen
 - z. B. Kantinen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Kinderbetreuung
 - zentrale Einrichtungen des ruhenden Verkehrs

1.1.4. Mobilität

Die Mobilitätswende spielt auch in einem zukunftsfähigen und nachhaltigen Gewerbe und Industriegebiete sowie im gesamten Stadtgebiet eine wichtige Rolle. Hierbei sollte ein besonderes Augenmerk auf den ÖPNV und SPNV gelegt werden. Positiv ist die Anbindung an die Bahnstrecke „München – Donauwörth“. Nun liegt der Bahnhof der Stadt Gersthofen nicht zentral im Stadtkern, sondern am Randbereich des im Westen gelegenen GE/GI. Daher ist es umso wichtiger, die Verbindungsachse „Bahnhof – Stadtmitte“ zu stärken und zu attraktiveren. Neben dieser Achse gilt es auch das bestehende ÖPNV Angebot auszubauen, sodass neben der Anbindung des Bahnhofes auch die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriebetriebe gesichert ist. Durch die Attraktivierung des ÖPNV Anschlusses für Beschäftigte, kann der MIV reduziert werden.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie die Flotten aus der Logistikbranche sind derzeit das dominierende Element in der Mobilität. Dies spiegelt sich vor allem auch bei den vielen im UG verteilten Stellplatzflächen wieder. Durch eine Konzentration dieser Flächen in mehrgeschossigen Quartiersparkhäuser/Mobilitäts-HUBs, können wertvolle Flächenpotenziale einer anderen Nutzung (Gewerbe, Freiflächen, etc.) zugeführt werden. Durch innovative Mobilitätsangebot an den HUBs (Serviceeinrichtungen wie Ladestationen für E-Autos oder Pedelecs, Reparaturservice, Fahrradgaragen mit Verleih, E-Skooter, ÖPNV Anbindung, Ruftaxi/bus, etc.) kann die Mobilität im Quartier auf ein neues Level gehoben werden.

In einem Stadtgebiet der kurzen Wege ist es unverzichtbar die Fuß- und Radwegeverbindung zu betrachten und auszubauen. Während die fußläufigen Verbindungen über eigene Fußwege bereits ausreichend vorhanden sind, ist das Radwegenetz nur unzureichend ausgebaut. Insbesondere werden eigenständige Radwege durch die zunehmende Elektrifizierung von Fahrrädern immer wichtiger, insbesondere da dadurch auch die Geschwindigkeit sich erhöht. Eine Vernetzung des östlichen Wohngebietes mit dem westlichen GE/GI ist bisher nur über die vorhandenen Brücken / Unterführungen möglich. Zusätzliche Angebote über sogenannte Grünbrücken (siehe hierzu auch Abschnitt D Nr. 1.1.5) würden die starke Zäsur der B2 deutlich mindern. Zentraler Baustein ist hier auch die sichere Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Fahrrad. Der aktuelle Ausbau der Bahnhofstraße ist hierzu unzureichend und für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Radfahrer, gefährlich.

Innehalb des GE/GI könnten die vorhandenen und bisher ungenutzten Dachflächen in Verbindung mit den Zielen aus Abschnitt D Nr. 1.1.2 ökologische Nachhaltigkeit zu einer fußläufigen Wegeverbindung in 3. Dimension genutzt werden. Brücken zwischen den Gebäuden sowie an verschiedenen Knotenpunkten angebrachte Auf- und Abgänge bieten eine ganz neue Art und Erlebnis einer Wegebeziehung und Begegnungsflächen.

ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELE „MOBILITÄT“

→ ÖPNV / SPNV

- Ausbau und teilautonomes Angebot für die Verbindung „Bahnhof – Stadtmitte“
- Ausbau und stärkere Frequentierung der ÖPNV Verbindungen im GE/GI

→ zentrale Einrichtungen des ruhenden Verkehrs

- Quartiersparkhäuser/Mobilitäts-HUBs
- Serviceeinrichtungen
- Moderne Logistik- und Carsharing-Systeme
- Anpassung der Stellplatzsatzung
- Zentrale Lkw-Stellplätze mit Serviceeinrichtungen und Rampenmanagement

→ gemeinsames Parkraummanagement / Flottenmanagement

→ Anpassung der Stellplatzsatzung

→ motorisierter Individualverkehr

- Bahnhofstraße zwischen Stadtmitte und B2 Anschlussstelle: Rückbau, Verkehrsberuhigung und getrennter Fahrradweg mit attraktiver Gestaltung und Begrünung
- Bahnhofstraße zwischen Bahnhof – Anschlussstelle B2: Umgestaltung und Begrünung mit Fahrradweg und angepasster Verkehrsführung

→ Fußverkehr

- fußläufige Anbindungen ausbauen und stärken, insbesondere über die B2 (Grünbrücken)
- Verbindungsachsen in 3. Dimension über die Dächer des GE/GI

→ Radwege

- Ausbau und Stärkung der Radwegeverbindungen, unter anderem auch über die B2
- getrennte Radwege
- straßenbegleitender Fahrradweg entlang der Bahnhofstraße herstellen

1.1.5. Immissionsschutz

Die Hauptverkehrsachsen im UG bieten einerseits eine gute Anbindung an den überregionalen Verkehr, verursachen aber gleichzeitig auch eine starke Zäsur der Stadtstruktur und Immissionsbelastung (Lärm) der angrenzenden Bebauung. Durch die Maßnahmen wie einer Deckelung der B2 oder einer geschlossenen Bauweise zur Bahnlinie lassen sich diese Probleme in Teilbereichen in den Griff bekommen. Neben der Lärmbelastung, ist im UG auch mit einer Luftbelastung (Schadstoffe durch Abgase) zu rechnen. Der Ausbau von Elektromobilität aber auch der erneuerbaren und CO₂ neutralen Energien sind daher wichtig. Die Stärkung und der Ausbau von privaten wie auch öffentlichen Grünflächen aber auch Fassaden- und Dachbegrünungen sind zielführende Maßnahmen um die Schadstoffbelastung der Luft zu minimieren.

ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELE „IMMISSIONSSCHUTZ“

→ Lärmschutz

- Deckelung der B2
- geschlossene Bebauung zur Bahnlinie

→ Luftreinhaltung

- Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur und E-Mobilität
- Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -verbesserung
- Ausbau der erneuerbaren und CO₂ neutralen Energien
- Stärkung und der Ausbau der Grünthemen (Freiflächen, Fassen- & Dachbegrünung)

1.1.6. übergeordnetes Gewerbe- und Industrieparkmanagement

Die Transformation eines bestehenden Gewerbe- und Industriegebietes in ein nachhaltiges und zukunftsfähiges GE/GI benötigt die Bereitschaft aller Akteure. Ein übergeordnetes Gewerbe- und Industrieparkmanagement kann hierbei unterstützend sein. Es gibt feste Ansprechpartner welche die Unternehmen beraten, Kontakte vermitteln, Informationen bündeln und durch externes Fachwissen unterstützen können. Neben der Information und Unterstützung der Unternehmen fungiert das Gebietsmanagement auch als Sprachrohr zwischen Unternehmen und Verwaltung sowie der Öffentlichkeit. Als zentrale Stelle mit Vernetzung zu allen Unternehmen, können Schnittstellen und Abstimmungen besser und zielgerichtet koordiniert und Entwicklungen frühzeitig erarbeitet werden. Dazu zählen auch Entwicklungskonzepte.

ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELE „ÜBERGEORDNETES GE/GI MANAGEMENT“

- Organisation
 - Dienstleistungen und Einrichtungen unternehmensübergreifend gemeinsam nutzen (Fuhrpark Pkw & Lkw, Mobilitätshub, Kantine, Betreuungsangebote, etc.)
 - Ausbau der Information- und Kommunikationstechnologie (Industrie 4.0)
- Menschen / Personal
 - flexible, kooperative Arbeitszeitmodelle
 - soziale Einrichtungen in Gewerbegebiete integrieren
- betriebsübergreifendes Energiemanagement zur Erreichung eines autarken Quartiers
- Material- und Stoffkreisläufe aufbauen und koordinieren

1.1.7. Gebietscharakter

Nördlich und südlich der Bahnhofstraße, zwischen B2 und Bahnhof, fehlt es teilweise an raumbildenden Kanten und Nutzungen. Durch die geplante Stärkung und Attraktivierung der Verkehrsachse „Bahnhof – Stadtmitte“, in Verbindung mit einer städtebaulichen Nachverdichtung, wären im Bereich der jeweils nördlich und südlich gelegenen Gebäudezeilen der Bahnhofstraße gemischte Nutzungen in Form von Gewerbe, Handwerk, Dienstkleidung, Gastronomie und Wohnen denkbar. Weiter nördlich im Bereich des Hery Parks, könne dann eine Übergangszone in Form von Gewerbe, Einzelhandel und Dienstleitung sowie in einem Teilbereich mit untergeordnetem und nicht dominanten Wohnen stattfinden, welches in das nördliche reine GE/GI übergeht. Wichtig hierbei ist, dass es zu keiner Konkurrenz mit der Stadtmitte kommt. Auch auf die südlich angrenzenden Folgegrundstücke der Bahnhofstraße ist ein Übergang zum südlichen reinen GE/GI mit einer untergeordneter und nicht dominanten Wohnnutzung denkbar.

Östlich der Bahnlinie ist die Wohnnutzung dominierend, welche durch vereinzelte Dienstleistungen unterbrochen bzw. durchmischt wird. Hier sollte der vorherrschende Gebietscharakter erhalten und durch Schließung von vorhandenen Baulücken gestärkt werden.

ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELE „GEBIETSCHARAKTER“

- prägende Raumkanten entlang der Bahnhofstraße sowohl westlich als auch östlich der B2 erhalten und sichern
- fehlende Raumkanten durch Nachverdichtung schaffen
- gemischte Nutzungsstrukturen in erster Gebäudereihe entlang der Bahnhofstraße westlich der B2
- Übergang zum nördlichen wie auch südlichen GE/GI in Form einer Nutzungsmischung u.a. aus Gewerbe, Handwerk, Einzelhandel, Dienstleitung, ggf. Gastronomie und untergeordnetem Wohnen
- keine Konkurrenz zur Stadtmitte

1.1.8. Vision & Zukunftsszenarien

Aufgrund der Nähe zum Universitätsklinikum Augsburg steigt neben dem Wohnbedarf in der Umgebung, auch der Bedarf an gewerblichen Flächen im Bereich der Medizin und Forschung. Die Internationale Schule Augsburg (ISA) ist aktuell auf der Suche nach einem neuen Standort im Stadtgebiet Gersthofen. Als zentraler und überregional angeschlossener Bahnhof, bieten sich die Flächen in der Umgebung des Bahnhofes für eine visionäre städtebauliche Entwicklung an.

ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELE „VISION & ZUKUNFTSSZENARIEN“

- visionäre städtebauliche Entwicklung der Flächen westlich der Bahnlinie
- Stärkung der Bildungs- und Forschungseinrichtungen im Stadtgebiet Gersthofen

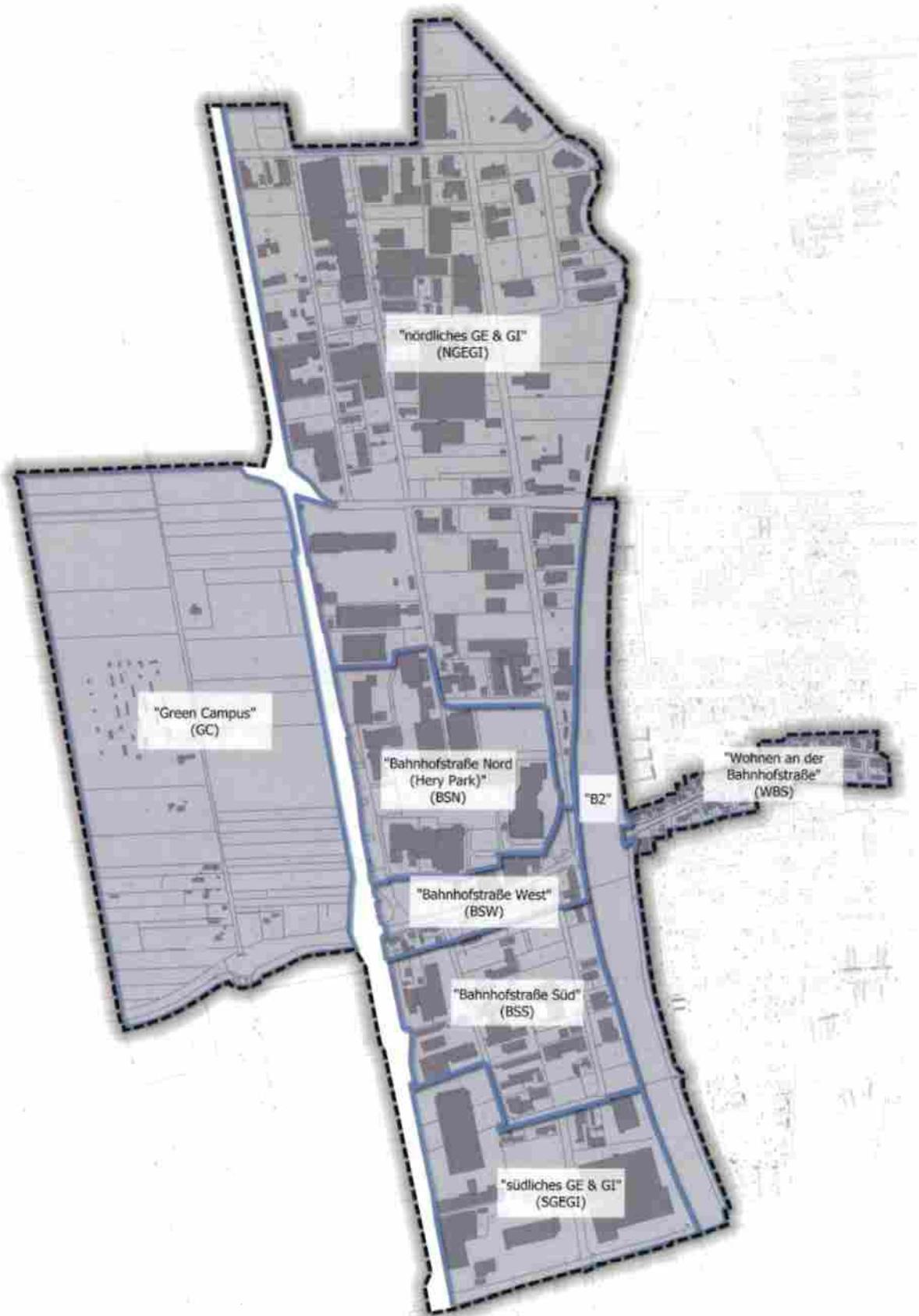
1.2 Ableitung von Handlungsfeldern

Anhand der übergeordneten Ziele wurden Handlungsfelder abgeleitet, um einerseits die Ziele genauer zu definieren, andererseits um Maßnahmen konkreter und besser verorten zu können. Insgesamt wurden sieben Handlungsfelder sowie allgemeine Ziele, die das gesamte UG betreffen, ermittelt. Hierbei wurden Bereiche ausgewiesen, die in der detaillierten Betrachtung der Ziele besondere Schwerpunkte für die zukünftige Entwicklung des Gewerbe- und Industriegebietes von Gersthofen darstellen.

Legende

- Untersuchungsgebiet
-  Gebäude innerhalb UG
-  Gebäude außerhalb UG
-  Flurstücksgrenzen mit Flurnummern
-  Handlungsfelder

Plan 21: Handlungsfelder, o.M.



1.2.1. Handlungsfeld „nördliches GE & GI“ und „südliches GE & GI“

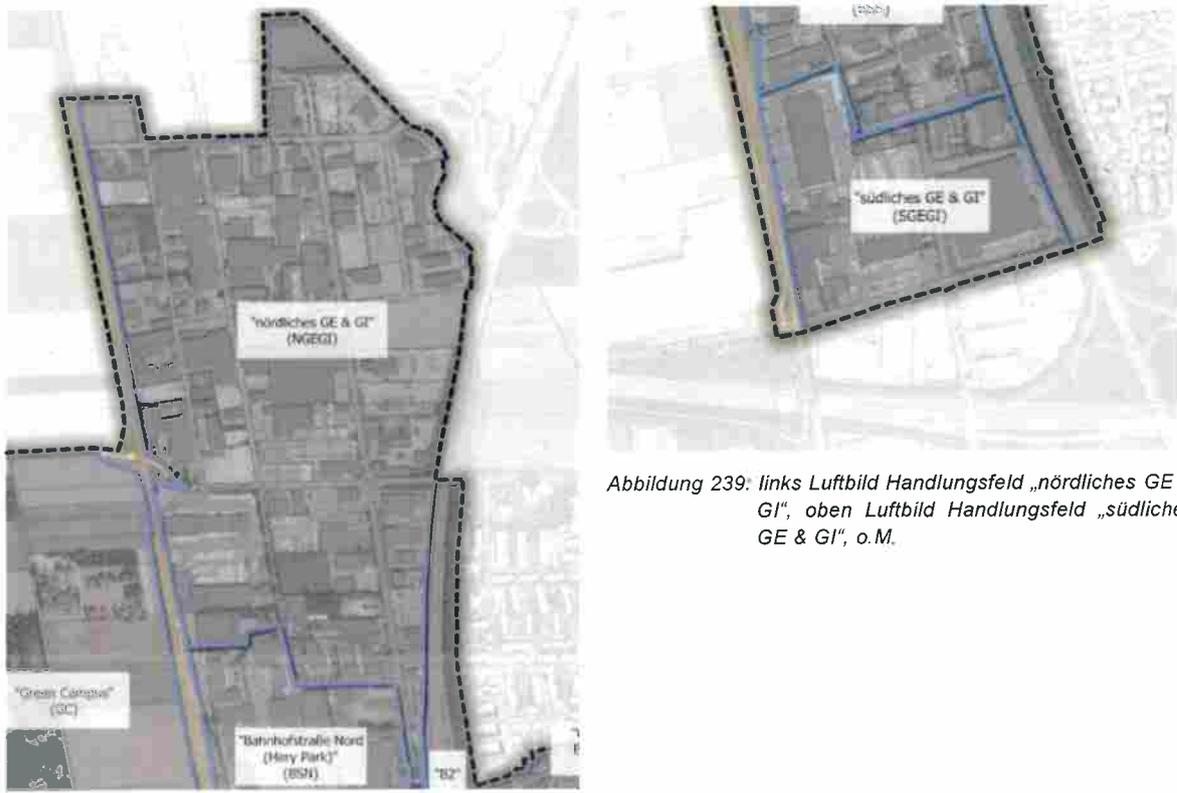


Abbildung 239: links Luftbild Handlungsfeld „nördliches GE & GI“, oben Luftbild Handlungsfeld „südliches GE & GI“, o.M.

LEITZIEL /-BILD

Transformation des bestehenden Gewerbe- und Industriegebietes in ein nachhaltiges und zukunftsfähiges GE/GI u. a. durch intelligente Bündelung und Nutzung der untergenutzten Flächen, sowie durch die Stärkung ökologischer und klimatischer Maßnahmen

HAUPTZIELE

- ökologische und energetische Dachflächennutzung (Grün- und Retentionsdächer, PV, Solarthermie)
- Fassadenbegrünung, vor allem der großen Lager- und Produktionshallen
- Sicherung und Ausbau der vorhandenen Grünstrukturen (Gehölzstrukturen und Freiflächen)
- gewerbliche Nachverdichtung von ungenutzten und untergenutzten Flächen
- gewerbliche Nachverdichtung von bereits genutzten Flächen durch Aufstockung, Erweiterung oder Rückbau und Neubau
- mehrgeschossige, flächensparende, modulare und multifunktionale Bauweise
- Schaffung betriebsübergreifender zentraler Einrichtungen (Kantine, Betreuungsangebote, Freiflächenangebote zum Verweilen etc.)
- CO₂ Neutralität durch höhere Energieeffizienz der Gebäude (Sanierung), regenerativen Energien und kompakter Bauweise

- zentrale Einrichtungen des ruhenden Verkehrs für Pkw und Lkw mit Serviceeinrichtungen, Ladeinfrastruktur (Pkw, Pedelecs), Sharing Angeboten (Pedelecs, E-Scooter, Auto, Lkw), Ruftaxi/bus
- Fußwegeverbindung in 3. Dimension in Verbindung mit den Gründächern zur weiteren Vernetzung des GE/GI und zur Schaffung eines GE/GI der kurzen Wege
- Stärkung der „Stadt der kurzen Wege“ durch zusätzliche Wegeverbindungen „Ost-West“ durch Grünbrücken über der B2
- Ausbau und mehr Sicherheit bei den Radwegeverbindungen
- Energiekonzepte zur Nutzung von überschüssiger Energie im GE/GI (Abwasser, Abwärme, PV in Verbindung mit zentraler Brennstoffzellenversorgung und Energiepufferung, etc.)
- Regenwassermanagement zur Entlastung der städtischen Kanalisation (Grün- bzw. Retentionsdach, Vorort-Versickerung von unverschmutztem Niederschlagswasser, etc.)
- übergeordnetes Gewerbe- und Industrieparkmanagement
- Ausbau des ÖPNV

1.2.2. Handlungsfeld „Wohnen an der Bahnhofstraße“



Abbildung 240: Luftbild Handlungsfeld „Wohnen an der Bahnhofstraße“, o.M.

LEITZIEL / BILD

Gestalterische Aufwertung der Bahnhofstraße u.a. zur Stärkung der Verbindungsachse Bahnhof – Stadtmitte sowie Regulierung des Verkehrsflusses und Aufwertung der Stadtgestalt

HAUPTZIELE

- Schließen der identifizierten Baulücken
- Neugestaltung und Aufwertung des Straßenraumes als attraktive Verbindungsachse „Stadtmitte – Bahnhof“
- Durchgrünung des Straßenraumes durch Gehölze
- Schaffen eines Radweges
- Verkehrsberuhigung
- teil- bzw. vollautonomes ÖPNV Angebot zwischen Bahnhof und Stadtmitte
- Minderung der Straßen- und Immissionszäsur

1.2.3. Handlungsfeld „Bundesstraße 2 (B2)“



Abbildung 241: links nördlicher Ausschnitt und oben südlicher Ausschnitt Luftbild Handlungsfeld „Bundesstraße 2“, o.M.

LEITZIEL /-BILD

Minderung der verkehrlichen und räumlichen Zäsur zwischen den Stadträumen Wohnen im Osten und GE/GI im Westen, durch eine Teildeckelung bis hin zur Gesamtdeckelung.

HAUPTZIELE

- Lärmschutz durch Deckelung der B2
- Stärkung der „Stadt der kurzen Wege“ durch zusätzliche Wegeverbindungen „Ost-West“ über Grünbrücken
- Schaffung von zusätzlichen Grünstrukturen mit öffentlichen Aufenthaltsbereichen und Verbesserung des Micro Klimas
- Integration von großflächigen PV-Anlagen
- Minderung der Straßen- und Immissionszäsur

1.2.4. Handlungsfeld „Bahnhofstraße West“



Abbildung 242: Luftbild Handlungsfeld „Bahnhofstraße West“, o.M.

LEITZIEL /-BILD

Gestalterische Aufwertung der Bahnhofstraße u.a. zur Stärkung der Verbindungsachse Bahnhof – Stadtmitte sowie Regulierung des Verkehrsflusses und Aufwertung der Stadtgestalt durch Schließung vorhandener Baulücken und Schaffung von Grünstrukturen.

HAUPTZIELE

- Schließen der identifizierten Baulücken und Schaffung von raumbildenden Kanten
- Neugestaltung und Aufwertung des Straßenraumes und Attraktivierung der Verbindungsachse „Bahnhof – Stadtmitte“
- autonomer Shuttleservice: Bahnhof <> Stadtmitte
- Schaffen eines Radweges
- Anpassung der Verkehrsführung, insbesondere der Zufahrtssituation „Hery-Park“
- Nachverdichtung mit Nutzungsmischungen (Gewerbe, Handwerk, Dienstleistung, Wohnen, Gastronomie)
- Erhaltung, Stärkung und Ausbau der Grünflächen und Strukturen
- Minderung der Straßen- und Immissionszäsur

1.2.5. Handlungsfeld „Bahnhofstraße Nord (Hery Park)“

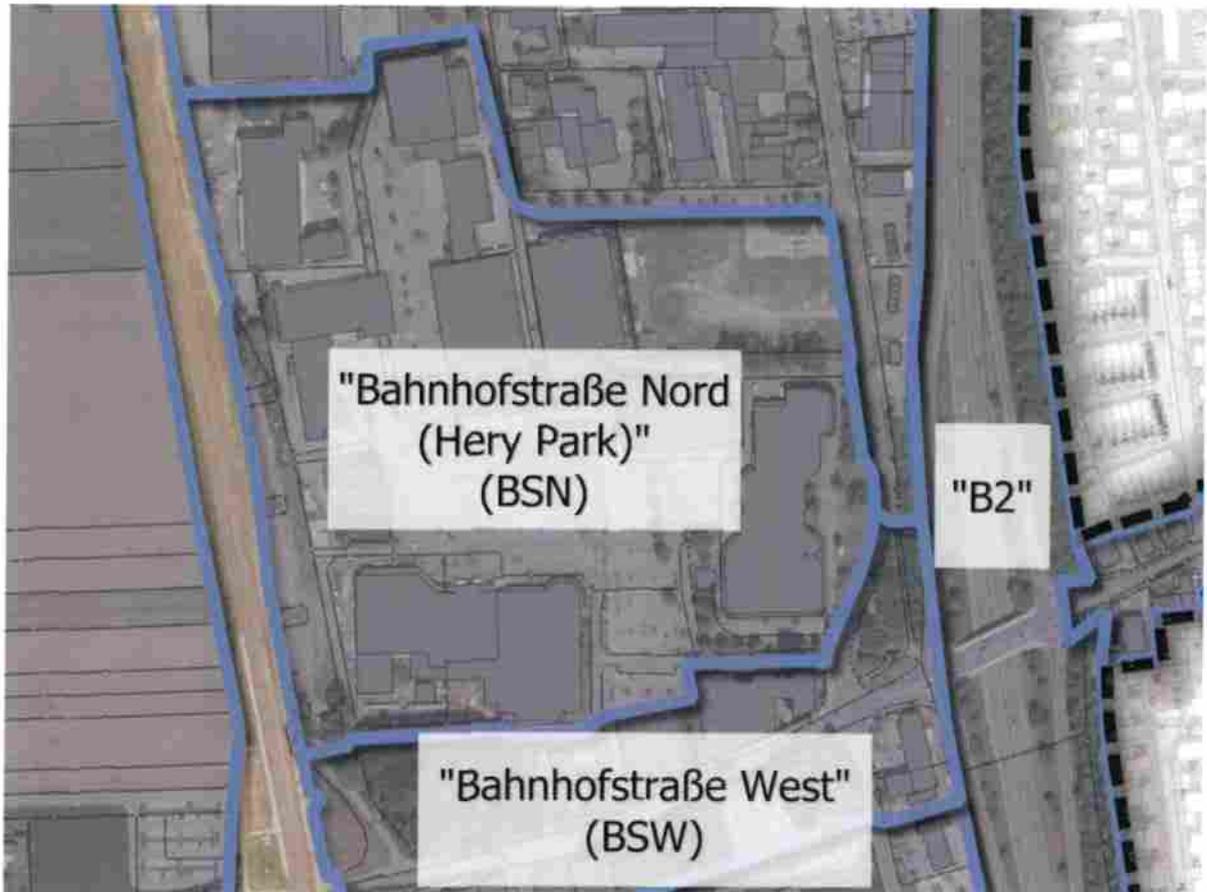


Abbildung 243: Luftbild Handlungsfeld „Bahnhofstraße Nord (Hery Park)“, o.M.

LEITZIEL /-BILD

Transformation des größten Fachmarktzentrums Gersthofens, in ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Quartier u. a. durch Neustrukturierung des Raumes, Modernisierung und einer effizienteren Flächenausnutzung.

HAUPTZIELE

- Neuordnung und Neustrukturierung des Raumes
- Kombination aus städtebaulicher Verdichtung durch mehrgeschossige Bauweise und Integration von gemischten, betriebsübergreifenden gemeinsamen Nutzungen (Gewerbe, Handwerk, Dienstleistung, Gastronomie, Wohnen)
- moderate und untergeordnete Nutzungsmischung mit Wohnen im südlichen Bereich des Handlungsfeldes möglich, Details siehe Abschnitt D Nr. 2.5.1
- Rückbau der versiegelten Flächen und Schaffung von Räumen mit Aufenthaltsqualität und durchgrünten Korridoren
- weniger Flächenverbrauch durch mehrgeschossige Bauweise
- zentrale Einrichtungen des ruhenden Verkehrs (Mobilitäts-HUB, Tiefgarage) zur Verringerung des Flächenverbrauches und Versiegelung

- Flächenpotentiale intelligent ausnutzen
- raumbildende Kanten sichern und ausbauen
- Einzelhandel im Einklang mit der Stadtmitte
- Grün- / Retentionsdach in Verbindung mit Photovoltaik
- Fassadenbegrünungen
- deutliche Attraktivierung des überbauten und nichtüberbauten Raumes
- Energiekonzepte zur Nutzung von überschüssiger Energie im UG (Abwasser, Abwärme, PV in Verbindung mit zentraler Brennstoffzellenversorgung und Energiepufferung, etc.)
- übergeordnetes Gewerbe- und Industrieparkmanagement

1.2.6. Handlungsfeld „Bahnhofstraße Süd“

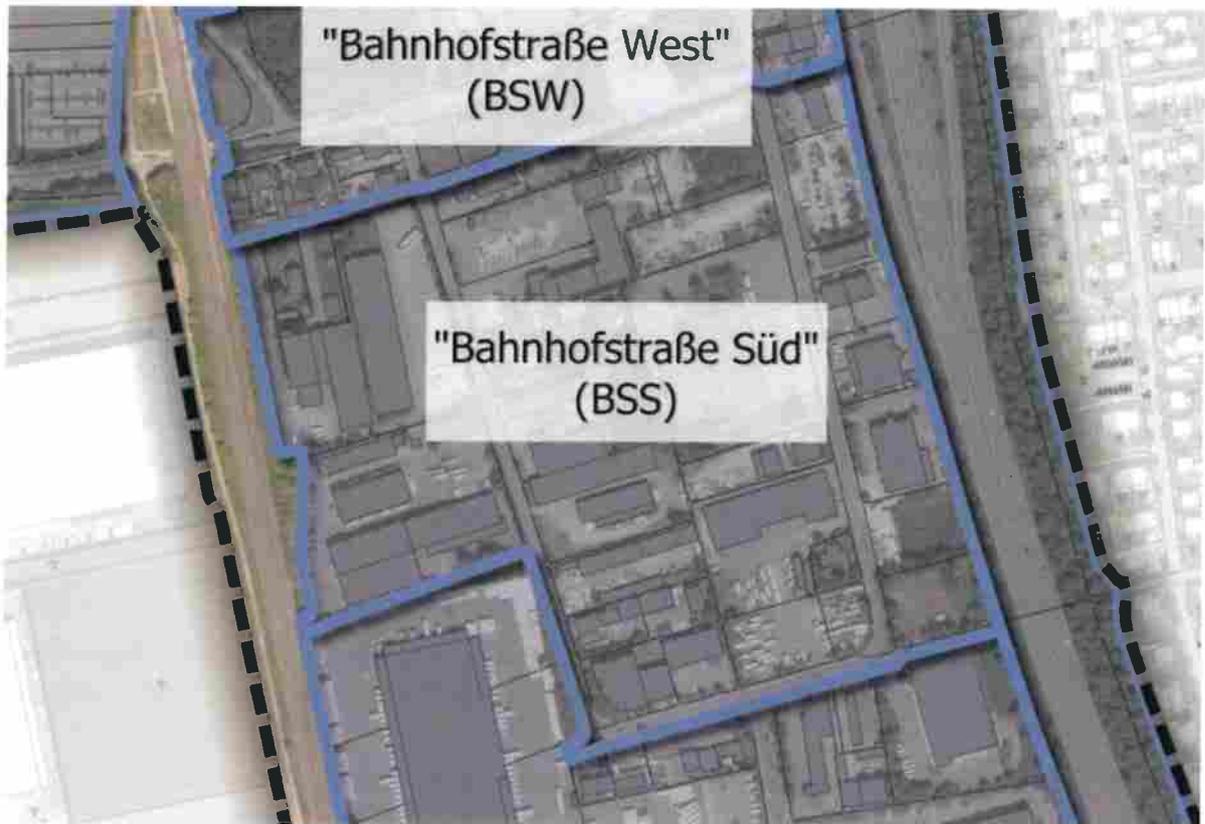


Abbildung 244: Luftbild Handlungsfeld „Bahnhofstraße Süd“, o.M.

LEITZIEL /-BILD

Transformation des bestehenden Gewerbe- und Industriegebietes in ein nachhaltiges und zukunftsfähiges GE/GI u. a. durch intelligente Bündelung und Nutzung der untergenutzten Flächen und Übergang zur gemischten Nutzung entlang der Bahnhofstraße

HAUPTZIELE

- verträgliche Nachverdichtung mit gemischten Nutzungen im nördlichen Bereich des Quartiers und immissionsschutzfachlich angepasstem Übergang zum südlich bestehenden GI J1
- moderate und untergeordnete Nutzungsmischung mit Wohnen im nördlichen Bereich des Handlungsfeldes möglich, Details siehe Abschnitt D Nr. 2.6.1
- ökologische und energetische Dachflächennutzung (Grün- und Retentionsdächer, PV, Solarthermie)
- Fassadenbegrünung, vor allem der großen Lager- und Produktionshallen
- Sicherung und Ausbau der vorhandenen Grünstrukturen (Gehölzstrukturen und Freiflächen)
- gewerbliche Nachverdichtung von ungenutzten und untergenutzten Flächen

- gewerbliche Nachverdichtung von bereits genutzten Flächen durch Aufstockung, Erweiterung oder Rückbau und Neubau
- mehrgeschossige, flächensparende und modulare Bauweise
- Schaffung betriebsübergreifender zentraler Einrichtungen (Kantine, Betreuungsangebote, Freiflächenangebote zum Verweilen etc.)
- CO₂ Neutralität durch höhere Energieeffizienz der Gebäude, regenerativen Energien und kompakter Bauweise
- zentrale Einrichtungen des ruhenden Verkehrs für Pkw und Lkw mit Serviceeinrichtungen, Ladeinfrastruktur (Pkw, Pedelecs), Sharing Angeboten (Pedelecs, E-Scooter, Auto, Lkw), Ruftaxi/bus
- Fußwegeverbindung in 3. Dimension in Verbindung mit den Gründächern zur weiteren Vernetzung des GE/GI und zur Schaffung eines GE/GI der kurzen Wege
- Stärkung der „Stadt der kurzen Wege“ durch zusätzliche Wegeverbindungen „Ost-West“ durch Grünbrücken über der B2
- Ausbau und mehr Sicherheit bei den Radwegeverbindungen
- Energiekonzepte zur Nutzung von überschüssiger Energie im GE/GI (Abwasser, Abwärme, PV in Verbindung mit zentraler Brennstoffzellenversorgung und Energiepufferung, etc.)
- übergeordnetes Gewerbe- und Industrieparkmanagement
- Ausbau des ÖPNV

1.2.7. Handlungsfeld „Green Campus“



Abbildung 245: Luftbild Handlungsfeld „Green Campus“, o.M.

LEITZIEL /-BILD

Entwicklung eines innovativen und nachhaltigen Green Campus für Forschung und Entwicklung der Bereiche Hightech, Medizin und Bildung.

HAUPTZIELE

- Verzahnung von Bebauung, Infrastruktur in einer ökologisch hochwertigen Parklandschaft
- Standort der Internationalen Schule Augsburg
- autarke Energieversorgung
- öffentliche und vernetzte Freiflächen zum Verweilen für umliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sowie Bürger und Bürgerinnen
- mehrgeschossige, flächensparende, modulare und multifunktionale Bauweise
- Schaffung betriebsübergreifender zentraler Einrichtungen (Kantine, Betreuungsangebote, Freiflächenangebote zum Verweilen etc.)
- CO₂ Neutralität durch höhere Energieeffizienz der Gebäude, regenerativen Energien und kompakter Bauweise
- zentrale Einrichtungen des ruhenden Verkehrs für Pkw mit Serviceeinrichtungen, Ladeinfrastruktur (Pkw, Pedelecs), Sharing Angeboten (Pedelecs, E-Scooter, Auto), Ruf taxi/bus
- autofreier Campus mit autonomem Shuttle-Service
- einrichtungsübergreifendes Fuhrparkmanagement für Gewerbe

1.3 Fazit Ziele und Leitbilder

Anhand der Bestandsaufnahme sowie der Analyse und Bewertung, konnten detaillierte übergeordnete städtebauliche Ziele und Handlungsfelder abgeleitet und erarbeitet werden. Die übergeordneten Ziele sowie die Leitbilder mit Hauptzielen der Handlungsfelder, können im weiteren Bearbeitungsverlauf als Sanierungsziele herangezogen werden können.

2. ENTWICKLUNGSSZENARIEN

Die Erstellung von städtebaulichen Entwicklungsszenarien für die einzelnen Handlungsfelder dient der vertieften Untersuchung dieser Bereiche. Hierbei sollen mögliche und beispielhafte Maßnahmen für die städtebauliche Sanierung abgeleitet werden. Gleichzeitig werden die Machbarkeit und Umsetzbarkeit der Maßnahmen überprüft.

Im Bereich des Untersuchungsgebietes wurde eine Vielzahl an Potenzialflächen identifiziert und sind aufgrund der räumlichen Einordnung und den darauf abgestimmten Zielen, entsprechend Untergliedert und finden sich in den vorausgehend erläuterten räumlichen Abgrenzungen der Handlungsfelder wieder.

Sämtliche Flächen östlich der Bahnlinie sind bereits bauplanungsrechtlich geordnet. Die teilweise aus den 60er und 80er Jahren stammenden baurechtlichen Vorgaben, entsprechen teilweise nicht mehr den Zielen einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Transformation. Aufgrund der Komplexität einer solchen Transformation (Flächenverfügbarkeit, Akzeptanz der Akteure, Koordination von Schnittstellen, etc.) wurden für die Handlungsfelder, insbesondere dem nördlichen und südlichen GE/GI sowie der Bahnhofstraße Süd, einzelne Zielbausteine exemplarisch aufgegriffen und für mögliche Potentialflächen überprüft. Diese lassen sich auch auf weitere Flächen im GE/GI in unterschiedlicher Größe abbilden.

Innerhalb der Handlungsfelder *Bahnhofstraße West und Nord* sowie dem *Wohnen an der Bahnhofstraße* gibt es aktuell bereits Planungen zur Umstrukturierung. Hier finden derzeit Gespräche zwischen den jeweiligen Eigentümern und der Stadt Gersthofen statt. Zudem wurden einige Teilbereiche bereits städtebaulich untersucht und sind im nachfolgenden nochmals zusammengefasst dargestellt.

2.1 Entwicklungsszenarien „nördliches und südliches GE / GI“ (NGEGI / SGEGI)

In den folgenden Szenarien werden einige übergeordnete Bausteine, zur Transformation in ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Gewerbe- und Industriegebiet, beispielhaft an identifizierten Potenzialflächen näher betrachtet.

2.1.1. NGEGI / SGEGI Beispiel Mobilitätshub

Plan 22: Entwicklungsszenario NGEGI / SGEGI: Beispiel Mobilitätshub, o. M.



Für das Beispiel eines Mobilitätshubs wurde die Potenzialfläche 2.1 herangezogen, da diese aktuell einen Leerstand aufweist und zentral an der nördlichen Mobilitätsdrehscheibe GE/GI - B2 liegt.

Die zentrale Einrichtung des ruhenden Verkehrs ermöglicht es den einzelnen Unternehmen im GE/GI, Stellplatzflächen für deren Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen bedarfsgerecht und tagesaktuell anzumieten. Dadurch lassen sich die im Bestand des UG vorhandenen ebenerdigen Stellplatzflächen reduzieren und die frei gewordenen Flächenpotenziale können für eine Expansion oder Neuansiedlung von Unternehmen aber auch zur Umsetzung von Grünstrukturen genutzt werden. Ein solcher Mobilitätshub sollte in seiner Nutzungsstruktur flexibel bleiben, sodass je nach Nachfrage darauf reagiert werden kann. Darunter zählt unter anderem ob Flächen als Parkdeck oder als gemischte Arbeits- und Mobilitätsnutzung Verwendung finden. Auch Service Einrichtungen wie etwa Ladeinfrastruktur, Reparaturservice sowie verschiedene Car-Sharing Angebote als Ergänzung oder sogar Ersatz von Firmenflotten ist zu berücksichtigen. Damit die Mitarbeitenden im GE/GI zuverlässig von A nach B kommen sind entsprechende Mobilitätslösungen vorzusehen, wie z. B. der Verleih von Fahrrädern, E-Scooter oder ein teil- bis hin zu vollautonomem Shuttle-Service. Da es sich um eine Transformation in ein zukunftsfähiges und nachhaltiges GE/GI handelt sollten auch Flächen für zukünftige Themen wie neuer Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Hier geht es zum Beispiel um Flug-taxis oder Lieferdrohnen.

Beispiele zur Verdeutlichung der Idee:



Abbildung 246: Konzeptbeispiel eines Mobility Hubs,
 © <https://www.e-mobility-hub.com/>

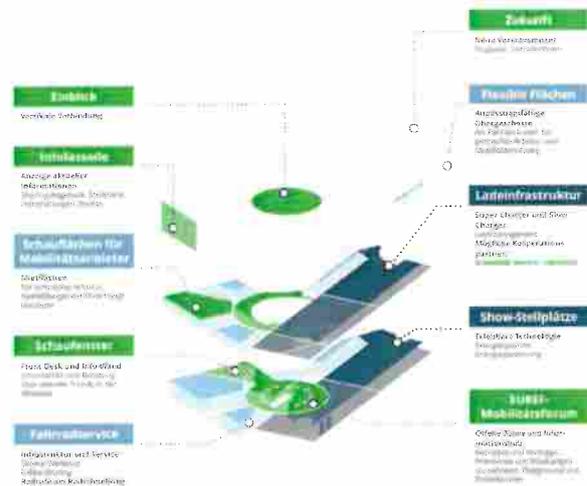
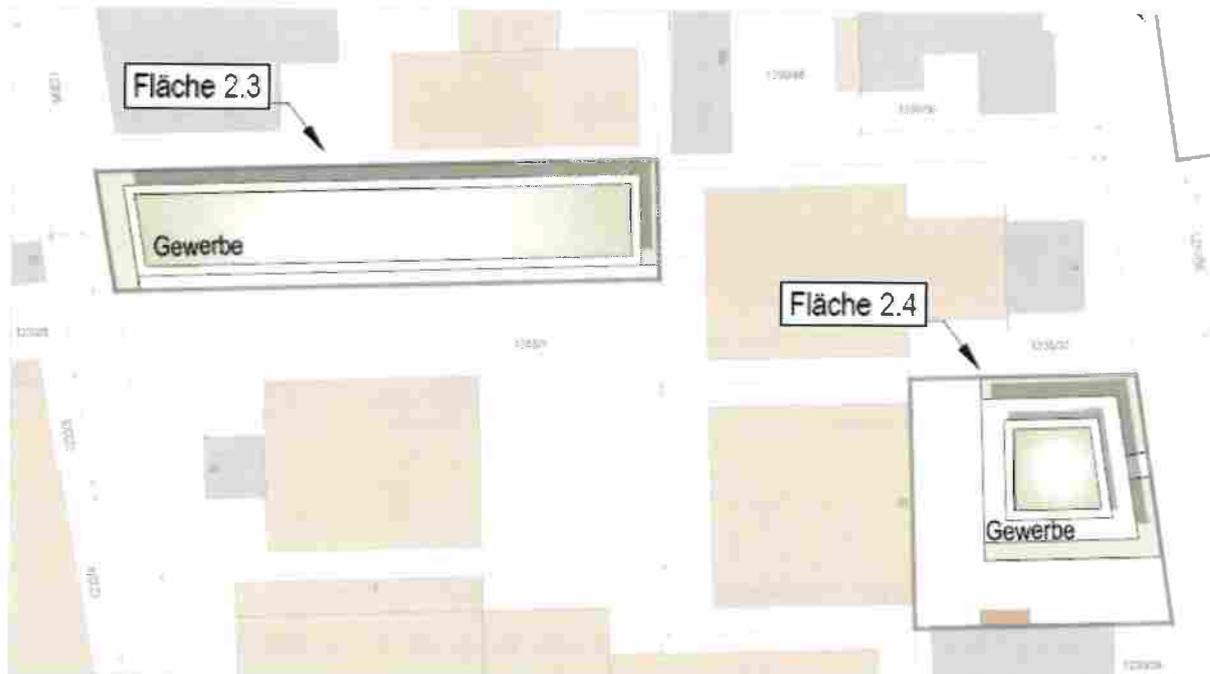


Abbildung 247: Beispiel Bestandteile eines Mobilitätshubs,
 © EUREF Campus Düsseldorf

2.1.2. NGEGI / SGEGI Beispiel „Gewerbliche Nachverdichtung“

Plan 23: Entwicklungsszenario NGEGI / SGEGI: Bsp. gewerbliche Nachverdichtung, o. M.



Im UG befinden sich viele ungenutzte aber auch untergenutzte Flächen, welche durch ein intelligentes und vernetztes Flächenmanagement einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden können. Eine gewerbliche Nachverdichtung in einem zukunftsfähigen und nachhaltigem GE/GI setzt voraus, dass bei der Bauweise auf mehrgeschossige, flächensparende, ressourcenschonende und auch modulare Bauweise geachtet wird. Durch eine Kombination von Fassaden- und Dachbegrünungen sowie der Nutzung von Photovoltaik, kann neben den Synergieeffekten zwischen der kühlenden Grünstruktur und der dadurch gesteigerten Systemleistung auch eine CO₂ Reduktion bewirkt werden.

Einige der ermittelten Flächen sind derzeit als Stellplatzflächen genutzt, andere als Lagerflächen. Erstere können durch die Nutzung der vorangegangenen erläuterten Mobilitätshub zur weiteren Nachverdichtung zur Verfügung stehen. Letztere Nutzung wird nicht so einfach ausgelagert werden können. Durch eine aufgeständerte Bauweise des Gebäudes, können die notwendigen ebenerdigen Flächen weiterhin als Rangierraum bzw. Lager- oder Parkierungsflächen genutzt werden.

Beispiele zur Verdeutlichung der Idee:



Abbildung 248: Beispiel eines aufgeständertes Verwaltungsgebäude mit darunterliegendem Rangierraum und Parkierungsflächen, Kreuer Edelstahl GmbH



Abbildung 249: Dach- und Fassadenbegrünung am Beispiel des Kö-Bogens-II In Düsseldorf, © welt.de, Brutale grüne Architektur

2.1.3. NGEGI / SGEGI Beispiel „gemeinschaftliche Nutzungen“

In einem großen Gewerbe- und Industriegebiet, etwa wie in Gersthofen West, gibt es viele unternehmensübergreifende Nutzung, welche gebündelt und zentral von allen bei Bedarf gleichermaßen genutzt werden könnten. Hier spielen unter anderem gastronomische Angebote oder auch Angebote für die Kinderbetreuung eine Rolle. Die übergeordneten Mobilitätsbus wurden bereits unter Abschnitt D Nr. 2.1.1 beschrieben. Im UG befinden sich auch einige große Logistik Unternehmen mit großen LKW Flotten. Auch hier könnten analog zum Mobilitätshub der Mitarbeitenden und Besucher ein ähnliches Konzept für LKW Flotten der Unternehmen etabliert werden.

Eine weitere große Schwäche im UG sind die fehlenden Freiflächenanlagen, welche gemeinschaftlich von Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sowie den Bürgern und Bürgerinnen zur Erholung, Verweilen und der Kommunikation genutzt werden können. Maßnahmen wie Trockenmauern und Hochbeete, Sitzsteine oder Errichtung von Feuchtbiotopen und Blühflächen steigert die Aufenthaltsqualität auf privaten Firmengeländen und öffentlichen Freiflächen.

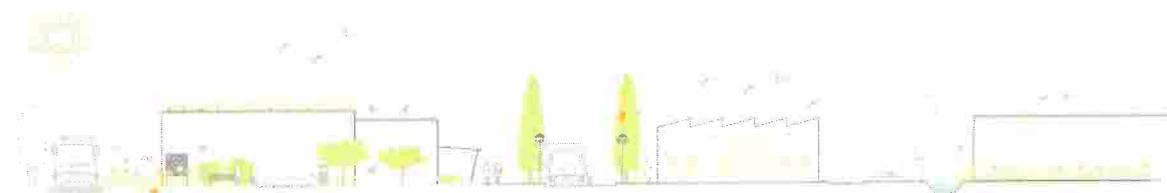
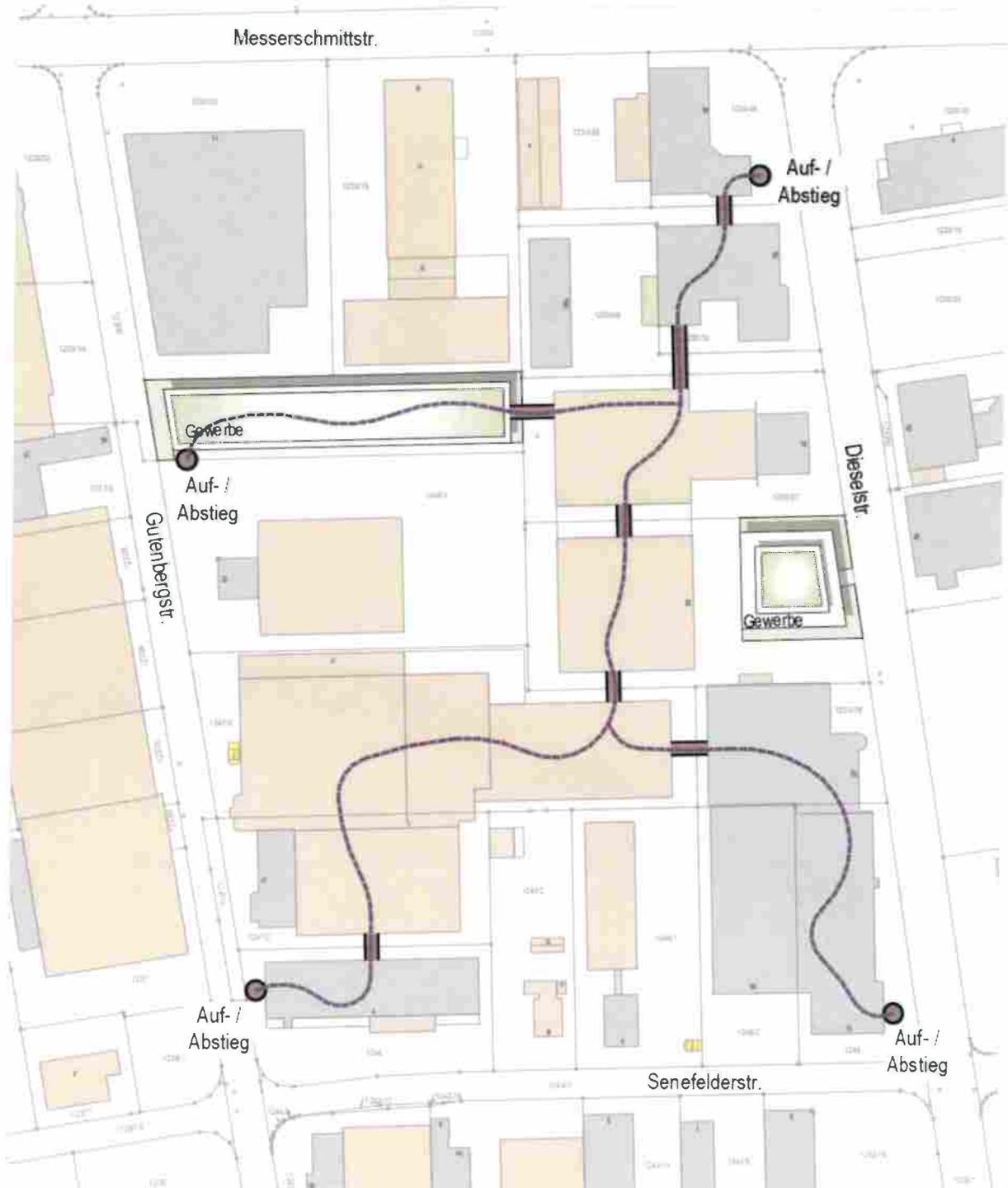


Abbildung 250: schematische Darstellung von Potenzialen in einem grünem GE/GI, unter anderem durch Aufenthaltsbereiche, Quelle: Grün statt Grau, GEWERBEGEBIETE im Wandel, Verbundpartner: WILA Bonn, Stadt Remscheid, Stadt Frankfurt am Main, Stadt Mar, Technische Universität Darmstadt, Universität Osnabrück, Global Nature Fund

2.1.4. NGEI / SGEI Beispiel „Wegeverbindung in 3. Dimension“

Plan 24: Entwicklungsszenario NGEI / SGEI: Bsp. Wegeverbindung in 3. Dimension, o. M.



Die Gewerbeflächen im UG sind überwiegend von Flachdächern geprägt, welche zudem nur die Funktion als Schutz vor Witterung einnimmt. Eine Begrünung oder Nutzung zur Stromerzeugung ist in den seltensten Fällen vorhanden. Ziel ist es zudem das GE/GI der kurzen Wege zu schaffen und die Aufenthalts- sowie Erlebnisqualität zu steigern. Einen innovativen Ansatz

bietet hier eine Wegevernetzung in 3. Dimension. Kombiniert mit einer Dachbegrünung können so Begegnungs- sowie Aufenthaltsflächen geschaffen werden.

Beispiele zur Verdeutlichung der Idee:



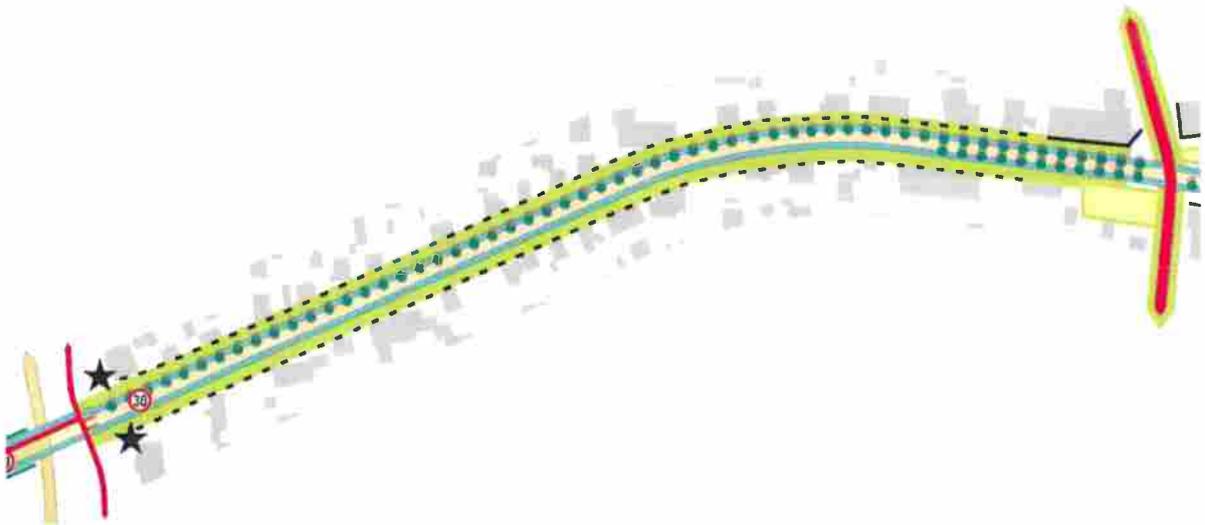
Abbildung 251: Beispiel Wegeverbindung in 3. Dimension, High Line New York, © <https://www.thehigh-line.org>



Abbildung 252: Beispiel City-Roofwalk in Hannover/, © Chora Blau Landschaftsarchitektur

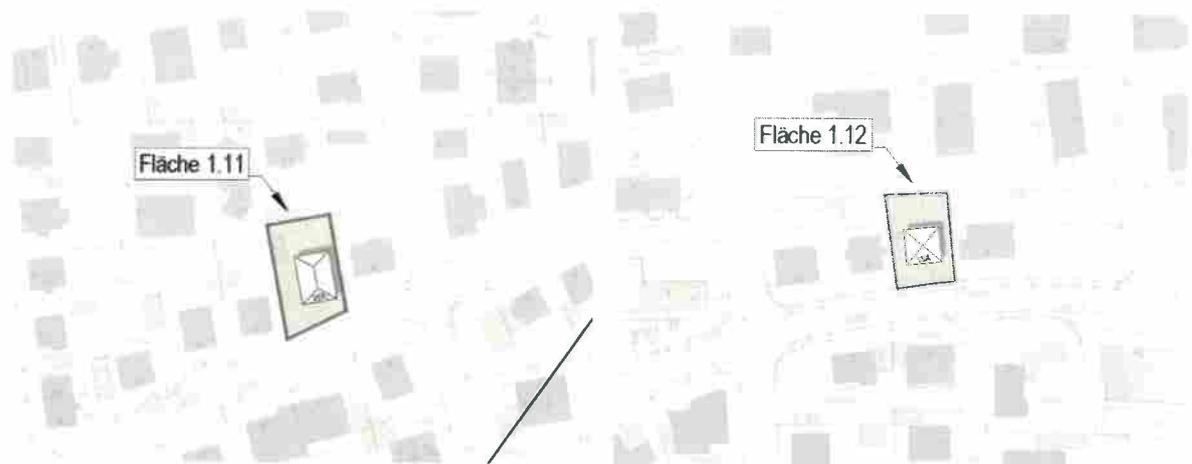
2.2 Entwicklungsszenarien „Wohnen an der Bahnhofstraße“ (BSO)

Plan 25: Entwicklungsszenario BSO: Neugestaltung des Straßenraumes , o. M.



© Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, 2018

Plan 26: Entwicklungsszenario BSO: Schließen der identifizierten Baulücken, o. M.



Die Bahnhofstraße westlich der B2 ist geprägt von angrenzender Wohnbebauung mit Vorgärten. Die Verkehrsachse ist ein wichtiges Bindeglied zwischen der Stadtmitte und dem Bahnhof. Aktuell fehlt es an Aufenthalts- und Gestaltungsqualität sowie an einem sicheren Fahrradweg. Durch eine Umstrukturierung, Verkehrsberuhigung und Durchgrünung des öffentlichen Verkehrsraumes, kann die Verbindungsachse „Stadtmitte – Bahnhof“ gestärkt und attraktiviert werden.

Neben dem Straßenraum gilt es die vorhandenen Flächenpotenziale zur Nachverdichtung im Wohnungsbau zu nutzen. Dies betrifft die Potenzialflächen 1.11 sowie 1.12. Die angrenzenden Vorgärten können in Bezug auf die Attraktivierung des Straßenraumes einen entscheidenden Beitrag leisten.

Beispiele zur Verdeutlichung der Idee:



Abbildung 253: Beispiel Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße zwischen B2 und Stadtmitte, © Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß Part-GmbH, 2018

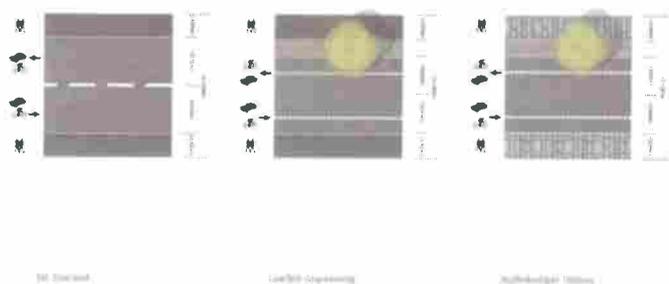


Abbildung 254: Beispiel verschiedener Straßenquerschnitte für den Bereich Bahnhofstraße zwischen B2 und Stadtmitte, Ist-Zustand, von Links: leichte Anpassung und aufwendiger Umbau, © Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß Part-GmbH, 2018

2.3 Entwicklungsszenarien „Bundesstraße 2“ (B2)

Die Bundesstraße 2 bietet eine hervorragende Anbindung an den überregionalen Verkehr und ist zugleich eine starke Zäsur für das Stadtbild. Die B2 teilt das Stadtgebiet in den östlichen

Wohnbereich und den westlichen Gewerbestandort auf und stellt eine Emissionsbelastung der angrenzenden Bereiche dar. Eine Deckelung der B2 hätte den großen Vorteil zum einem die immissionsschutzfachlichen Themen der angrenzenden Gebiete zu verbessern, zusätzliche Wegeverbindungen von Ost nach West und öffentliche Grünflächen zu schaffen. In den nachfolgenden Betrachtungen werden unterschiedliche Ausbaustufen einer Deckelung untersucht.

2.3.1. B2 Variante 1 – Grünbrücken

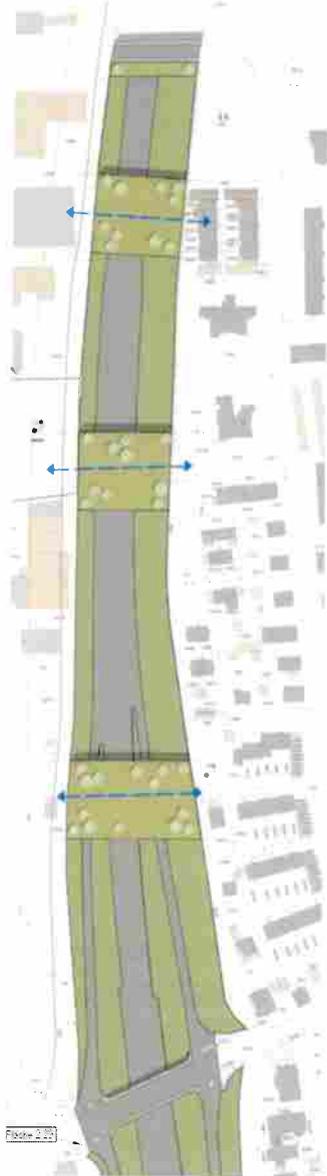


Abbildung 255: Blick von Süden, 3D Animation von Grünbrücken über die B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung



Abbildung 256: Blick von Südwesten, 3D Animation von Grünbrücken über die B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung

Plan 27: Entwicklungsszenario B2 Variante 1, nördlicher B2 Abschnitt mit einer mögliche Anordnung von Grünbrücken zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, o. M.



Plan 28: Entwicklungsszenario B2 Variante 1, südlicher B2 Abschnitt mit einer mögliche Anordnung von Grünbrücken zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, o. M.



Variante 1 fungiert in erster Linie als Wegevernetzung des östlichen und westlichen Stadtgebietes. Durch die „Grünbrücken“ können punktuell öffentliche Grünflächen mit Wegebeziehungen geschaffen werden, welche die strukturelle Zäsur mindert und die Stadt der kurzen Wege fördert. Die vorherrschende Lärmbelastung wird dadurch allerdings nicht verbessert.

2.3.2. B2 Variante 2 – Vision Teildeckelung

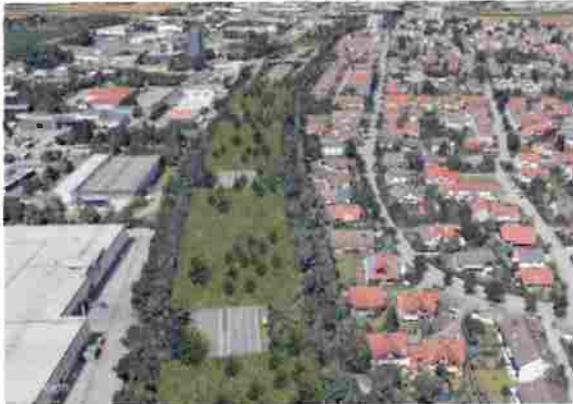


Abbildung 257: Blick von Süden, 3D Animation von einer Teildeckelung der B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung



Abbildung 258: Blick von Südwesten, 3D Animation von einer Teildeckelung der B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung



Abbildung 259: 3D Animation von einer Teildeckelung der B2 in Verbindung mit PV-Modulen für die Zwischenbereiche, zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung

Variante 2 nimmt sozusagen die Freiräume aus Variante 1 und schafft so eine Teildeckelung mit kleineren offenen Zwischenräumen. Die Trennwirkung durch die B2 im Siedlungsraum wird dadurch deutlich gemindert und die Vorteile aus Variante 1, die Wegeverbindung und öffentlichen Grünflächen, werden noch stärker ausgebaut. Die offenen Teilbereiche könnten zudem mit Photovoltaikanlagen überspannt werden und einen Beitrag zur nachhaltigen Energieversorgung der Stadt Gersthofen beitragen. Zusätzlich wird voraussichtlich durch die längeren Brückenabschnitte der Immissionsschutz im Vergleich zum Ist-Zustand verbessert werden können.

Allerdings sind ab einer bestimmten Länge (mindestens 80 m) Anforderungen an den Tunnelbau gegeben. Neben höheren Investitionskosten ist auch das Thema Tunnelsicherheit zu beachten.

2.3.3. B2 Variante 3 – Vision Gesamtdeckungung



Abbildung 260: Blick von Süden, 3D Animation von einer Gesamtdeckungung der B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung



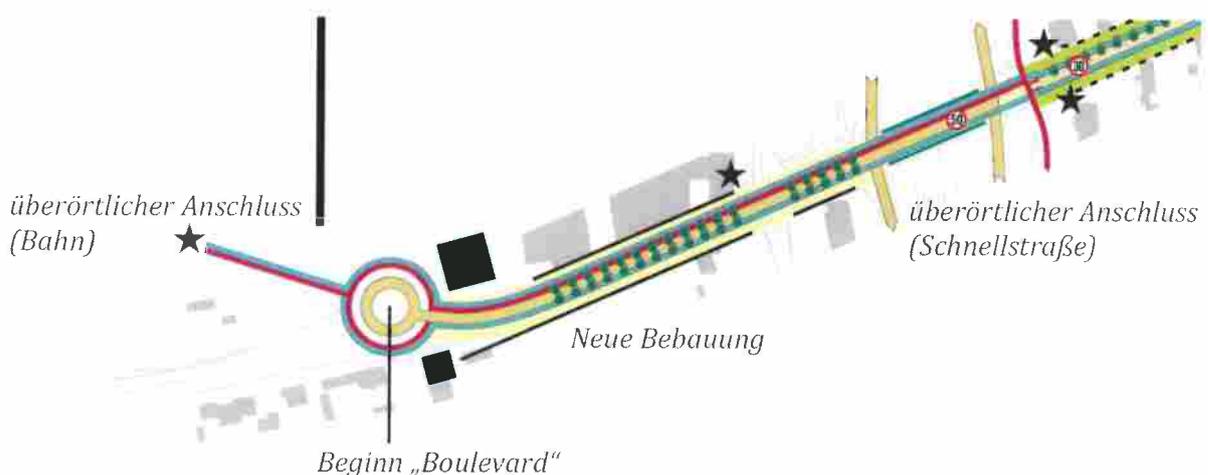
Abbildung 261: Blick von Südwesten, 3D Animation von einer Gesamtdeckungung der B2 zur Vernetzung des westlichen GE/GI mit der östlichen Wohnbebauung, Google Earth, eigene Bearbeitung

Variante 3 zeigt die Gesamtdeckungung der B2 im Bereich zwischen der Daimlerstraße im Süden und der Thyssenstraße im Norden. Hier wird die vorhandene Zäsur in allen Bereichen (Trennung, Lärm, Luftbelastung durch Abgase) überwunden und schafft ein attraktives Bindeglied zwischen Gersthofen West und Ost.

Die Vorzüge haben natürlich auch einen Preis. Wie bereits in Variante 2 angesprochen wird es hier definitiv Anforderungen an den Tunnelbau geben, was zur Folge hat, dass vergleichsweise hohe Investitionskosten, ein großer Energieverbrauch im Betrieb für Beleuchtung und Lüftung, sicherheitstechnische Anlagen, hohe sonstige Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie eine lange Bauzeit anfallen werden. Mit zunehmender Tunnellänge steigt der Aufwand für Sicherheitseinrichtungen.

2.4 Entwicklungsszenarien „Bahnhofstraße West“ (BSW)

Plan 29: Entwicklungsszenario BSW: Neugestaltung des Straßenraumes und neuer Bebauung zur Schaffung raumbildender Kanten, o. M.



© Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, 2018

Die Bahnhofstraße westlich der B2, ist vor allem aufgrund der südlichen Baulücken von einem undefinierten öffentlichen Raum geprägt und weist einen mittleren Gestaltungswert mit überwiegend ungestaltetem Restgrün auf. Durch die Schließung der Baulücken sowie einer Neugestaltung des Straßenraumes, wird der Verbindungsachse „Bahnhof – Stadtmitte“, in dem Teilabschnitt bis zur B2, eine neue Nutzung und ein attraktives und einladendes Erscheinungsbild zugeschrieben. Die Neugestaltung des Straßenraumes beinhaltet auch eine Überarbeitung des Knotenpunktes „Beethovenstraße – Bahnhofstraße – Hery Park“. Die Verbindung des Bahnhofes mit der Innenstadt wird zukünftig immer wichtiger und es sollte daher bereits auf einen gut ausgebauten Shuttle- oder Busservice geachtet werden. Dieser könnte auch teil- bzw. vollautonom funktionieren.

Ziel ist es die vorhandenen Flächenpotenziale zu nutzen und durch die Bebauung raumbildende Kanten zu schaffen. Für die nördlich und südlich angrenzenden Gebäudekomplexe ist es durchaus vorstellbar, gemischte Nutzungsstrukturen zu entwickeln. So könnten Gewerbe und Dienstleistung im Erdgeschoss und erstem Obergeschoss Platz finden und mit einer darüber liegenden Wohnnutzung ergänzt werden.

Beispiele zur Verdeutlichung der Idee:



Abbildung 262: Beispiel Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und B2, aufwendiger Umbau © Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, 2018

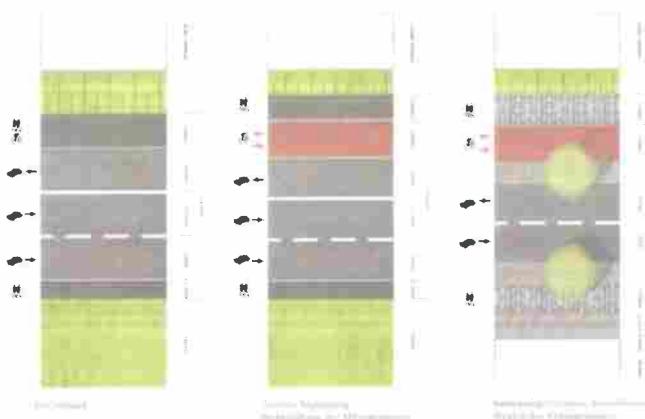


Abbildung 263: Beispiel verschiedener Straßenquerschnitte für den Bereich Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und B2, von links: Ist-Zustand, leichte Anpassung mit Beibehaltung der Abbiegespuren und aufwendiger Umbau mit neuem Kreuzungspunkt beim Hery Park und Wegfall Abbiegespuren, © Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, 2018



Abbildung 264: Beispiel Bebauung südlich der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und B2 © Stadt Gersthofen in Zusammenarbeit mit MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, 2018

2.5 Entwicklungsszenarien Bahnhofstraße Nord (Hery Park) (BSN)

Der größte Fachmarktstandort in Gersthofen ist in die Jahre gekommen und entspricht nicht mehr den Zielen eines nachhaltigen Städtebaus. Neben den fast vollständig versiegelten Flächen besteht Potenzial in der Gebäudehöhe, welches nur unzureichend ausgenutzt wird.

Eine Neuordnung und Neustrukturierung des Raumes (u. a. weniger Flächenverbrauch durch Stellplätze) in Kombination mit einer städtebaulichen Verdichtung durch mehrgeschossige Bauweise und Integration von gemischten Nutzungen ist das Ziel und nutzt so die vorhandenen Flächenpotenziale aus. Bestehende und prägende Raumkanten sollten hierbei gesichert werden (evtl. auch durch Neubau) und durch entsprechende Neubauten ergänzt werden.

Die benötigten Stellplatzflächen im Quartier sind flächensparend zu konzentrieren, sei es durch Parkdecks, Tiefgaragen oder Mobilitäts-Hub's. Zugleich ist eine Durchgrünung des Raumes von entscheidender Bedeutung für die Aufenthaltsqualität und dem Klimaschutz im Quartier. Öffentliche und grüne Freiräume laden zum Verweilen ein und leisten einen ökologischen Beitrag zur Natur. Die vorhandenen Dachflächenpotenziale sind mindestens mit Photovoltaik zu bestücken oder als Grün- bzw. Retentionsdach auszuführen, am besten aber als Kombination. Eine autarke und nachhaltige Energieversorgung im Quartier ist anzustreben.

Betriebsübergreifende Einrichtungen sind auch im Quartier des Hery Parks zu berücksichtigen. So können gemeinschaftliche Nutzungen gebündelt werden und Platz für anderweitige Expansionen oder grüne Freiräume schaffen.

Die gewerbliche Struktur im Hery Park ist von einem gemischten Nutzungsbesatz geprägt. Neben einer Nahversorgung ist auch ein großflächiger Einzelhandel vorhanden. Städtebauliches Ziel ist es einen Übergang von der mit Wohnungsbau gemischten Nutzung entlang der Bahnhofstraße zum Gewerbe und Industriestandort im Norden zu schaffen. Eine Entwicklung des Einzelhandels, hat hierbei immer im Einklang mit der Stadtmitte zu erfolgen.

2.5.1. Ziele bei integrierter Wohnnutzung:

Der Hery-Park bildet den Übergang von der Nutzungsmischung an der Bahnhofstraße hin zum nördlichen Gewerbe und Industriegebiet. Hierbei ist das städtebauliche Ziel einer verträglichen Nutzungsmischung mit Wohnen. Diese Mischung lässt sich wie folgt gliedern:

Mischnutzung mit Wohnen (Handlungsfeld „Bahnhofstraße West“ BSW)

Direkt nördlich der Bahnhofstraße ist eine gemischte Nutzung aus Gewerbe, Handwerk, Dienstleistung, Gastronomie und Wohnen vorgesehen.

Mischnutzung mit untergeordnetem Wohnen (südlicher und mittlerer Bereich des Handlungsfeldes BSN)

Angrenzend an die gemischte Nutzungsstruktur entlang der Bahnhofstraße nimmt die Dichte der Wohnbebauung im südlichen und mittleren Bereich weiter ab, sodass diese keine dominante Rolle spielt. Gewerbe, Handwerk, großflächiger Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie stehen im Fokus und werden durch Wohnnutzung ergänzt.

Mischnutzung ohne Wohnen (nördlicher Bereich des Handlungsfeldes BSN)

Im nördlichen Bereich des Handlungsfeldes ist eine Wohnnutzung nicht mehr vorgesehen. Durch Gewerbe, Handwerk, großflächiger Einzelhandel und Dienstleistung wird ein Übergang zum nördlich angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet gewährleistet.

2.6 Entwicklungsszenarien „Bahnhofstraße Süd“ (BSS)

Die Flächen südlich der an der Bahnhofstraße angrenzenden Grundstücke sind analog der Entwicklung aus Abschnitt D Nr. 2.1 zu sehen, mit dem Unterschied, hier einen Übergang von der mit Wohnungsbau gemischten Nutzung entlang der Bahnhofstraße zum Gewerbe und Industriestandort im Süden zu schaffen. Dies ist durch eine gemischte Nutzungsstruktur aus Gewerbe, Handwerk, Dienstleistung und einer nicht dominanten Wohnbebauung möglich.

2.6.1. Ziele bei integrierter Wohnnutzung:

Das Gebiet innerhalb des Handlungsfeldes „Bahnhofstraße Süd“ bildet den Übergang von der Nutzungsmischung an der Bahnhofstraße hin zum südlichen Gewerbe und Industriegebiet. Hierbei ist das städtebauliche Ziel einer verträglichen Nutzungsmischung mit Wohnen. Diese Mischung lässt sich wie folgt gliedern:

Mischnutzung mit Wohnen (Handlungsfeld „Bahnhofstraße West“ BSW)

Direkt südlich der Bahnhofstraße ist eine gemischte Nutzung aus Gewerbe, Handwerk, Dienstleistung, Gastronomie und Wohnen vorgesehen.

Mischnutzung mit untergeordnetem Wohnen (nördlicher und mittlerer Bereich des Handlungsfeldes BSS)

Angrenzend an die gemischte Nutzungsstruktur entlang der Bahnhofstraße nimmt die Dichte der Wohnbebauung im südlichen und mittleren Bereich weiter ab, sodass diese keine dominante Rolle spielt. Gewerbe, Handwerk und Dienstleistung stehen im Fokus und werden durch Wohnnutzung ergänzt.

Mischnutzung ohne Wohnen (südlicher Bereich des Handlungsfeldes BSS)

Im südlichen Bereich des Handlungsfeldes ist eine Wohnnutzung nicht mehr vorgesehen. Durch Gewerbe, Handwerk und Dienstleistung wird ein Übergang zum südlich angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet gewährleistet.

2.7 Entwicklungsszenarien „Green Campus“ (GC)

Die Flächen westlich der Bahnlinie sind aktuell durch einzelne Nutzungen wie der Splitter-siedlung, einer Feuerwerksfabrik und Freizeitfläche sowie dem Park & Ride Platz des Bahnhofs geprägt. Südlich der Hirblinger Straße ist bereits eine gewerbliche Erweiterung vorhanden.

Der Green Campus soll hier allerdings nicht als klassisches Gewerbegebiet entwickelt werden, sondern als eine Fläche für Forschung und Entwicklung in den Bereichen Hightech, Medizin und Bildung. Dabei ist großer Wert auf eine Verzahnung von einer neuen Bebauung und der Infrastruktur, in eine ökologisch hochwertige Parklandschaft zu legen, sowie die Ziele aus Abschnitt D Nr. 1.2.7 zu berücksichtigen.

Beim Thema Bildung zählt unter anderem die Internationale Schule (ISA) dazu, welche zeitnah einen Standort zur Expansion benötigt. Im nachfolgenden werden drei verschiedene Standorte für die ISA näher betrachtet, immer in Kombination mit einer möglichen Campus Entwicklung und der Entfernung zum Bahnhof.

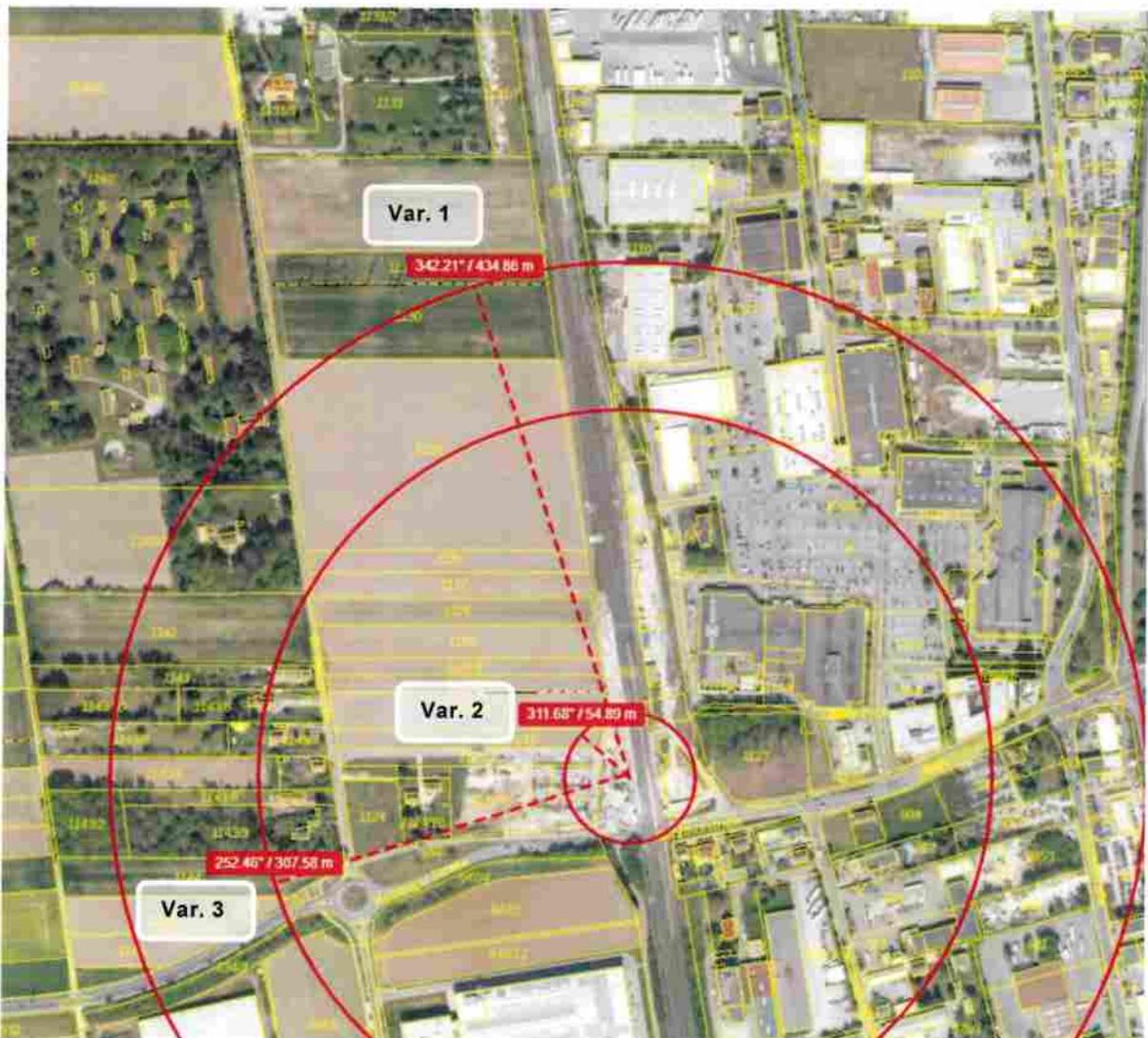


Abbildung 265: Luftlinienvergleich der ISA Standorte gemessen vom Bahnhof, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung

2.7.1. GC Variante 1

Variante 1 untersucht den nördlichen Standort, welcher direkt südlich an die Freizeitfläche der NaturFreunde angrenzt. Die direkte Nähe zur Freizeitfläche der NaturFreunde ist dabei der größte Vorteil des Standortes. Eine einrichtungsübergreifende Nutzung von Freizeitflächen bittet die Chance die Nutzungen zu Bündeln und die Nutzungszeit solcher Einrichtungen zu erhöhen. Zugleich reduziert sich der Flächenbedarf der ISA und kann so einer anderen Nutzung zur Verfügung stehen.

Der Standort liegt ca. 430 m Luftlinie vom Bahnhof entfernt und ist somit wie in Abbildung 265 zu sehen, von allen drei Standorten am weitesten entfernt. Da er sich direkt westlich der Bahnlinie befindet, ist hier mit entsprechenden immissionsschutzfachlichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Stufenweise kann dann zunächst der Zwischenraum von ISA und Bahnhof in Verbindung mit einem Ausbau des Park & Ride Angebotes ausgebaut werden und erste Unternehmen im Bereich Hightech, Medizin und Bildung ansiedeln. Nächster Schritt wäre dann die westlichen Flächen, welche südlich der Feuerwerksfabrik liegen, in die Campus Entwicklung einzubeziehen. Hierbei ist allerdings die bestehende Splittersiedlung zu berücksichtigen. Als letzte Ausbaustufe wären die nördlichsten Flächen vorgesehen.

Neben der Splittersiedlung ist auch die bestehende gewerbliche Nutzung westlich der Bahnlinie zu berücksichtigen. Die Feuerwerksfabrik hat Schutzradien, welche je nach Lagerung unterschiedlich ausfallen und die Bebauung einschränken können.

Hinweis: Das Gutachten der Schutzradien von der Feuerwerksfabrik wird derzeit überarbeitet.

Plan 30: Variante 1, nördlicher ISA Standort, Bestandssituation

Plan 31: Variante 1, nördlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 1: ISA

Plan 32: Variante 1, nördlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 2: Vision ISA & südöstlicher Green Campus



Plan 33: Variante 1, nördlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 3: Vision ISA & südlicher Green Campus



Plan 34: Variante 1, nördlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 4: Vision finale Gesamtlösung ISA & Green Campus



2.7.2. GC Variante 2

Variante 2 untersucht den südlichen Standort, welcher sich direkt nördlich des bestehend Park & Ride Parkplatzes befindet. Da dieser Standort sich nicht mehr direkt angrenzend an der Freizeitfläche befindet, werden voraussichtlich eigene Freiflächen für Sport und Freizeit benötigt. Der Charme einer Nutzungsbündelung zweier Einrichtungen und besserer Auslastung der Flächen ist dann nicht mehr gegeben.

Der Standort liegt in direkter Nähe zum Bahnhof, ca. 50 m Luftlinie, und ist somit wie in Abbildung 265 zu sehen, von allen drei Standorten der am nächsten gelegene. Auch in Variante 2 befindet sich die ISA direkt westlich der Bahnlinie und zudem nördlich des Mobilitäts-hubs und der nahegelegenen Hirblinger Straße. Daher ist hier, im Vergleich zur Variante 1 mit ggf. höheren immissionsschutzfachlichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Stufenweise kann dann wie auch bei Variante 1 zunächst der Zwischenraum von ISA und den NaturFreunden in Verbindung mit einem Ausbau des Park & Ride Angebotes ausgebaut werden und erste Unternehmen im Bereich Hightech, Medizin und Bildung ansiedeln. Nächster Schritt wäre dann die westlichen Flächen, welche südlich der Feuerwerksfabrik liegen, in die Campus Entwicklung einzubeziehen. Hierbei ist allerdings die bestehende Splittersiedlung zu berücksichtigen. Als letzte Ausbaustufe wären die nördlichsten Flächen vorgesehen.

Neben der Splittersiedlung ist auch die bestehende gewerbliche Nutzung westlich der Bahnlinie zu berücksichtigen. Die Feuerwerksfabrik hat Schutzradien, welche je nach Lagerung unterschiedlich ausfallen und die Bebauung einschränken können. Die ISA wäre in diesem Fall aber nicht mehr betroffen.

Hinweis: Das Gutachten der Schutzradien von der Feuerwerksfabrik wird derzeit überarbeitet.

Plan 35: Variante 2, südlicher ISA Standort, Bestandssituation

Plan 36: Variante 2, südlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 1: ISA

Plan 37: Variante 2, südlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 2: Vision ISA & südöstlicher Green Campus



Plan 38: Variante 2, südlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 3: Vision ISA & südlicher Green Campus



Plan 39: Variante 2, südlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 4: Vision finale Gesamtlösung ISA & Green Campus



2.7.3. GC Variante 3

Variante 3 untersucht den südwestlichen Standort, welcher sich in direkter Nachbarschaft der Splittersiedlung befindet. Auch hier lassen sich wie in Variante 2 keine Synergieeffekte einer gemeinsamen Freilächennutzung herstellen und haben zur Folge, dass voraussichtlich eigene Freiflächen für Sport und Freizeit hergestellt werden müssen.

Der Standort liegt ca. 300 m Luftlinie vom Bahnhof entfernt, und reit sich somit wie in Abbildung 265 zu sehen, auf dem Mittelfeld der Entfernungen ein. Vorteil hierbei im Vergleich zur Variante 1 und 2 ist der Abstand zur Bahnlinie. Allerdings befindet sich der Standort direkt nördlich der Hauptverkehrsachse „Hirblinger Straße“. Daher ist auch hier mit entsprechenden immissionsschutzfachlichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Stufenweise kann dann wie auch bei Variante 1 zunächst der Zwischenraum von ISA und den NaturFreunden in Verbindung mit einem Ausbau des Park & Ride Angebotes ausgebaut werden und erste Unternehmen im Bereich Hightech, Medizin und Bildung ansiedeln. Nächster Schritt wäre dann die westlichen Flächen, welche südlich der Feuerwerksfabrik liegen, in die Campus Entwicklung einzubeziehen. Hierbei ist allerdings die bestehende Splittersiedlung zu berücksichtigen. Als letzte Ausbaustufe wären die nördlichsten Flächen vorgesehen.

Neben der Splittersiedlung ist auch die bestehende gewerbliche Nutzung westlich der Bahnlinie zu berücksichtigen. Die Feuerwerksfabrik hat Schutzradien, welche je nach Lagerung unterschiedlich ausfallen und die Bebauung einschränken können. Die ISA wäre in diesem Fall aber nicht mehr betroffen.

Hinweis: Das Gutachten der Schutzradien von der Feuerwerksfabrik wird derzeit überarbeitet.

Plan 40: Variante 3, südwestlicher ISA Standort, Bestandssituation

Plan 41: Variante 3, südwestlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 1: ISA

Plan 42: Variante 3, südwestlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 2: Vision ISA & südöstlicher Green Campus



Plan 43: Variante 3, südwestlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 3; Vision ISA & südlicher Green Campus

Plan 44: Variante 3, südwestlicher ISA Standort, mögliche Ausbaustufe 4; Vision finale Gesamtlösung ISA & Green Campus



3. MASSNAHMENKATALOG

Die Einteilung der Handlungsfelder ist unter Abschnitt D Nr. 1.2 Plan 21 dargestellt und im weiteren Verlauf beschrieben.

3.1 Handlungsfeld „nördliches und südliches GE & GI“ (NGEGI & SGEGI)

Handlungsfeld – NGEGI & SGEGI							
Nr. Art	Maßnahmen	grobe Kosten	mögliche Förderprogramme	Träger / Akteure	Umsetzungszeitraum		
					bis 2028 - kurzfristig	bis 2033 - mittelfristig	bis 2038 - langfristig
0	Allgemein						
V / S	Übergeordnetes Gewerbe- / Industrieparkmanagement - Steuerung und Begleitung des Transformationsprozesses	ca. 96.000 € / a ca. 480.000 € / gesamt	StBauF	Stadt / ppp ²			
1	Mobilität						
O / B	Betriebsübergreifende Maßnahmen: - Errichtung von Mobilitätshub's - Reduktion / Auflösung der vorhandenen ebenerdigen Stellplatzflächen	ca. 5 Mio. €	Sonstige	Stadt/ ppp			
B / S	Optimierung und Attraktivierung der Wegevernetzung (insb. Fuß und Rad) - 2. und ergänzend 3. Dimension		StBauF	ppp / Stadt			
S	Ausbau des ÖPNV (Anbindung Mobilitätshub, Bahnhof und Stadtmitte)			Stadt			
2	bauliche Nachverdichtung						
V / O	Spar-/ Flächenrecycling Management (Flächenverfügbarkeit: Pan 17 „Flächenpotentiale“)			Privat			
B	- mehrgeschossige Bebauung der ungenutzten Flächen						
B	- bauliche Ergänzung / Verdichtung der untergenutzten Flächen (z. B. Stellplatzflächen)						
B	- bauliche Aufstockung von ein- oder zweigeschossigen Gebäuden						
V / S	- GE Management (siehe D 3.1, 0 Allgemein)	Beratung ca. 80.000 €		Stadt / ppp			
V / S	- Überprüfung und Anpassung der rechtskräftigen Bebauungspläne	ca. 80.000 €		Stadt			
3	attraktive Aufenthaltsbereiche						
B	- Parkanlagen (in Vernetzung mit Grünachsen)	ca. 300.000 €	StBauF	Stadt			
B / S	- Gastronomie (betriebsübergreifende Angebote schaffen)			Privat			

² ppp: private public partnership

4		Grünvernetzung					
B / S	- Einbindung der Gebäude (Dach- & Fassadenbegrünung / Retentionsdach)	ca. 450.000 €	Sonstige, ggf. kommunales Förderprogramm	Privat			
O / S	- Einbindung der Parkanlagen (siehe attraktive Aufenthaltsbereiche)						
S	- Optimierung der Grünachsen (Straßenraum) in Süd-Nord und Ost-West Richtung						
O / S	- Einbindung der Grünbrücken über der B2 (siehe Abschnitt D Nr. 3.6)						
5		Energiekonzept					
B / S	- Dachflächenpotenziale zur Stromerzeugung (Betriebe werden zu Energieversorgern)		Sonstige	Privat			
S	- Alternative Energieversorgung der Betriebe (Transformation von fossilen Brennstoffen zu Brennstoffzellen, bzw. Wasserstoff)						
V / S	- Intelligente Energieversorgung (Betriebsübergreifendes Energiemanagement (siehe 0 Allgemein GE/GI-Management)						
B	- energetische Sanierung der Gebäude						

Art der Maßnahmen

V = Vorbereitende Maßnahmen O = Ordnungsmaßnahmen B = Baumaßnahmen S = Sonstige Maßnahmen
 ☐ = Klimaanpassungsmaßnahmen

3.2 Handlungsfeld „Wohnen an der Bahnhofstraße“

Handlungsfeld – Wohnen an der Bahnhofstraße							
Nr. Art	Maßnahmen	grobe Kosten	mögliche Förderprogramme	Träger / Akteure	Umsetzungszeitraum		
					bis 2028 - kurzfristig	bis 2033 - mittelfristig	bis 2038 - langfristig
0	Verkehrsberuhigung mit Attraktivierung des Straßenraum						
O / B	Umbau des Straßenraumes der Bahnhofstraße von der Anschlussstelle B2 bis zur Stadtmitte - Verkleinerung des Straßenquerschnittes für den MIV ³ - Schaffung von attraktiven Fahrrad- und Fußwegen - intensive Durchgrünung - ca. 560 m Länge und ca. 11 m Breite (ca. 6.160 m ² Gesamtfläche)	ca. 2.5 Mio. €	StBauF	Stadt			
1	Flächenpotenziale						
B	Baulücken schließen			Privat			
2	Mobilität						
S	- Ausbau des ÖPNV (Anbindung Mobilitätshub, Bahnhof und Stadtmitte)	ca. 1,5 Mio. €	StBauF	Stadt			
V / S	- Teil- / Autonomes ÖPNV Angebot „Stadtmitte – Bahnhof – GE“						

Art der Maßnahmen

V = Vorbereitende Maßnahmen O = Ordnungsmaßnahmen B = Baumaßnahmen S = Sonstige Maßnahmen
= Klimaanpassungsmaßnahmen

³ MIV: motorisierter Individualverkehr

3.3 Handlungsfeld „Bahnhofstraße West“

Handlungsfeld – Bahnhofstraße West							
Nr. Art	Maßnahmen	grobe Kosten	mögliche Förderprogramme	Träger / Akteure	Umsetzungszeitraum		
					bis 2028 - kurzfristig	bis 2033 - mittelfristig	bis 2038 - langfristig
0	Verkehrsberuhigung mit Attraktivierung des Straßenraums						
B / O	Umbau des Straßenraumes der Bahnhofstraße von der Anschlussstelle B2 bis zum Bahnhof - Verkleinerung des Straßenquerschnittes für den MIV - Schaffung von attraktiven Fahrrad- und Fußwegen - intensive Durchgrünung und Anbindung an Grünflächen - ca. 400 m Länge, ca. 17 m Breite (ca. 6.800 m ² Gesamtfläche)	ca. 1,5 - 2 Mio.	StBauF	Stadt			
1	Neustrukturierung und Nachverdichtung der südlichen und nördlichen Bauzeilen						
O	- Entwicklung zu einem Urbanen Gebiet (Nutzungsmischung: Gewerbe, Handwerk, Dienstleistung, Wohnen, Gastronomie)			Privat			
B V	- Bildung von klaren Raumkanten - Überprüfung und Anpassung der rechtskräftigen Bebauungspläne	ca. 50.000 €		Stadt			
2	Mobilität						
S	- Ausbau des ÖPNV (Anbindung Mobilitäts-hub, Bahnhof und Stadtmitte)	siehe oben		Stadt			
S	- Teil- / Autonomes ÖPNV Angebot Stadtmitte – Bahnhof – GE		Sonstiges				
O / B	- Neuordnung des Knotenpunktes „Zufahrt Hery-Park“	ca. 1,2 Mio.	StBauF				

Art der Maßnahmen

V = Vorbereitende Maßnahmen O = Ordnungsmaßnahmen B = Baumaßnahmen S = Sonstige Maßnahmen
= Klimaanpassungsmaßnahmen

3.4 Handlungsfeld „Bahnhofstraße Nord (Hery Park)“

Handlungsfeld – Bahnhofstraße Nord (Hery Park)							
Nr. Art	Maßnahmen	grobe Kosten	mögliche Förderprogramme	Träger / Akteure	Umsetzungszeitraum		
					bis 2028 - kurzfristig	bis 2033 - mittelfristig	bis 2038 - langfristig
0 Allgemein							
V / O	Übergeordnetes Gewerbe- / Industrieparkmanagement - Steuerung und Begleitung des Transformationsprozesses	siehe oben	StBauF	Stadt / ppp			
1 Mobilität							
O / B	Betriebsübergreifende Maßnahmen - Errichtung eines Mobilitätshubs - Reduktion / Auflösung der vorhandenen ebenerdigen Stellplatzflächen	siehe oben	sonstige	Privat / ppp			
S / B	Optimierung und Attraktivierung der Wegevernetzung (insb. Fuß und Rad) - 2. und ergänzend 3. Dimension	ca. 1,1 Mio	StBauF				
S	Ausbau des ÖPNV (Anbindung Mobilitätshub, Bahnhof und Stadtmitte)	siehe oben		Stadt			
2 bauliche Umstrukturierung und Nachverdichtung							
B	Spar-/ Flächenrecycling Management - mehrgeschossige Bebauung der ungenutzten Flächen			Privat			
B	- bauliche Ergänzung / Verdichtung der untergenutzten Flächen (z. B. Stellplatzflächen)						
B	- bauliche Aufstockung von ein- oder zweigeschossigen Gebäuden						
V / S	- GE Management (siehe D 3.1, 0 Allgemein)	siehe oben		Stadt / ppp			
S	Integration von gemischten, betriebsübergreifenden gemeinsamen Nutzungen						
S	moderate und untergeordnete Nutzungsmischung mit Wohnen im südlichen Bereich des Handlungsfeldes (Details siehe Abschnitt D Nr. 2.5.1)						
V	Überprüfung und Anpassung der rechtskräftigen Bebauungspläne	ca. 50.000 €		Stadt			
3 Attraktive Aufenthaltsbereiche							
O / B	- Parkanlagen (in Vernetzung mit Grünachsen)	ca. 750.000 €		Stadt			
S	- Gastronomie (betriebsübergreifende Angebote schaffen)			Privat			
B	- Rückbau der versiegelten Flächen und Schaffung von Räumen mit Aufenthaltsqualität und durchgrüntem Korridoren						

4		Grünvernetzung					
B / S	- Einbindung der Gebäude (Dach- & Fassadenbegrünung / Retentionsdach)	siehe oben		Privat			
O / B	- Optimierung der Grünachsen (Straßenraum) in Süd-Nord und Ost-West			Stadt			
O / S	- Einbindung der Parkanlagen						
5		Energiekonzept					
S / O	- Dachflächenpotenziale zur Stromerzeugung (Betriebe werden zu Energieversorgern)	ca. 150.000 €	sonstige	Privat			
S	- Alternative Energieversorgung der Betriebe (Transformation von fossilen Brennstoffen zu Brennstoffzellen, bzw. Wasserstoff)						
V / S	- Intelligente Energieversorgung (Betriebsübergreifendes Energiemanagement (siehe 0 Allgemein GE/GI-Management))			ppp			
B	- energetische Sanierung der Gebäude			Stadt / Privat			

Art der Maßnahmen

V = Vorbereitende Maßnahmen O = Ordnungsmaßnahmen B = Baumaßnahmen S = Sonstige Maßnahmen
 ☐ = Klimaanpassungsmaßnahmen

3.5 Handlungsfeld „Bahnhofstraße Süd“

Handlungsfeld – Bahnhofstraße Süd							
Nr. Art	Maßnahmen	grobe Kosten	mögliche Förderprogramme	Träger / Akteure	Umsetzungszeitraum		
					bis 2028 - kurzfristig	bis 2033 - mittelfristig	bis 2038 - langfristig
0 Allgemein							
V / S	Übergeordnetes Gewerbe- / Industrieparkmanagement - Steuerung und Begleitung des Transformationsprozesses	siehe oben	StBauF	Stadt / ppp			
1 Mobilität							
O / B	Betriebsübergreifende Maßnahmen: - Errichtung Mobilitätshub - Reduktion / Auflösung der vorhandenen ebenerdigen Stellplatzflächen	siehe oben		ppp			
B / S	Optimierung und Attraktivierung der Wegenetz (insb. Fuß und Rad) - 2. und ergänzend 3. Dimension	siehe oben		ppp / Stadt			
S	Ausbau des ÖPNV (Anbindung Mobilitätshub, Bahnhof und Stadtmitte)	siehe oben		Stadt			
2 bauliche Umstrukturierung und Nachverdichtung							
V / O	Spar-/ Flächenrecycling Management			Privat			
B	- mehrgeschossige Bebauung der ungenutzten Flächen						
B	- bauliche Ergänzung / Verdichtung der untergenutzten Flächen (z. B. Stellplatzflächen)						
B	- bauliche Aufstockung von ein- oder zweigeschossigen Gebäuden						
V / S	- GE Management (siehe D 3.5, 0 Allgemein)	siehe oben		ppp / Stadt			
B / S	verträgliche Nachverdichtung mit gemischten Nutzungen im nördlichen Bereich des Quartiers und immissionsschutzfachlich angepasstem Übergang zum südlich bestehenden GI J1						
B / S	moderate und untergeordnete Nutzungsmischung mit Wohnen im nördlichen Bereich des Handlungsfeldes möglich, Details siehe Abschnitt D Nr. 2.6.1						
V	Überprüfung und Anpassung der rechtskräftigen Bebauungspläne	ca. 50.000 €		Stadt			
3 Attraktive Aufenthaltsbereiche							
B	- Parkanlagen (in Vernetzung mit Grünachsen)	siehe oben		Stadt			
B / S	- Gastronomie (betriebsübergreifende Angebote schaffen)			Privat			

B	- Rückbau der versiegelten Flächen und Schaffung von Räumen mit Aufenthaltsqualität und durchgrüntem Korridoren						
4 Grünvernetzung							
B / S	- Einbindung der Gebäude (Dach- & Fassadenbegrünung / Retentionsdach)	siehe oben		Privat			
O / S	- Optimierung der Grünachsen (Straßenraum) in Süd-Nord und Ost-West			Stadt			
S	- Einbindung der Parkanlagen (siehe oben)						
O / S	- Einbindung der Grünbrücken über der B2 (siehe Abschnitt D Nr. 3.6)						
5 Energiekonzept							
B / S	- Dachflächenpotenziale zur Stromerzeugung (Betriebe werden zu Energieversorgern)	siehe oben		Privat			
S	- Alternative Energieversorgung der Betriebe (Transformation von fossilen Brennstoffen zu Brennstoffzellen, bzw. Wasserstoff)						
V / S	- Intelligente Energieversorgung (Betriebsübergreifendes Energiemanagement (siehe GE-Management))			Stadt / Privat			
B	- Energetische Sanierung der Gebäude			Privat			

Art der Maßnahmen

V = Vorbereitende Maßnahmen O = Ordnungsmaßnahmen B = Baumaßnahmen S = Sonstige Maßnahmen
= Klimaanpassungsmaßnahmen

3.6 Handlungsfeld „B2“

Handlungsfeld – B2							
Nr. Art	Maßnahmen	grobe Kosten	mögliche Förderprogramme	Träger / Akteure	Umsetzungszeitraum		
					bis 2028 - kurzfristig	bis 2033 - mittelfristig	bis 2038 - langfristig
0 Mobilität							
O / B	Schaffung von Grünbrücken zur Vernetzung und Klimaanpassung: Vision: Gesamtdeckung der B2	ca. 3,5 Mio. €	StBauF	Stadt / Straßenbaulasträger			
V	- Erstellung einer Machbarkeitsstudie - aufzeigen technischer ingenieurbaulicher Machbarkeiten - erste Kostenszenarien	ca. 150.000 €	StBauF				
V	- Abstimmung Straßenbaulasträger						

Art der Maßnahmen

V = Vorbereitende Maßnahmen O = Ordnungsmaßnahmen B = Baumaßnahmen S = Sonstige Maßnahmen
 = Klimaanpassungsmaßnahmen

3.7 Handlungsfeld „Green Campus“

Handlungsfeld – Green Campus							
Nr. Art	Maßnahmen	Grobe Kosten	mögliche Förderprogramme	Träger / Akteure	Umsetzungszeitraum		
					bis 2028 - kurzfristig	bis 2033 - mittelfristig	bis 2038 - langfristig
0	Mobilität						
O / B	Betriebsübergreifende Maßnahmen: - Errichtung Mobilitätshub	siehe oben		Stadt / ppp / Privat			
B / S	Optimierung und Attraktivierung der Wegevernetzung (insb. Fuß und Rad)	siehe oben					
S	Ausbau des ÖPNV (Anbindung Mobilitätshub, Bahnhof und Stadtmitte)	siehe oben					
1	ISA (Internationale Schule Augsburg)						
V	- Standortanalyse von drei Standorten - Baurechtschaffung (VEP BP)	ca. 35.000 €		Privat / Stadt			
2	Green Campus						
V / O	Entwicklung einer teilbebauten Parklandschaft für Forschung und Entwicklung von Hightech und Medizin Strukturkonzept unter Berücksichtigung: - Emissionen Bahnlinie und Störfallbetrieb Feuerwerksfabrik - Einbindung der Freizeitparkanlage der Naturfreunde - Umgang mit vorhandener städtebaulicher Splittersiedlung im Außenbereich - zentrale Erschließung durch Mobilitätshub (autofreier Green Campus) - klimagerechte Bauweise - Grünanlagen mit Nord-Süd und Ost-West Vernetzung - Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft, Flächeninanspruchnahme nur bei zwingender Erforderlichkeit Baurechtschaffung in Abschnitten	ca. 45.000 €	Wirtschaftsförderung	Stadt / Privat			

Art der Maßnahmen

V = Vorbereitende Maßnahmen O = Ordnungsmaßnahmen B = Baumaßnahmen S = Sonstige Maßnahmen
= Klimaanpassungsmaßnahmen

E VORSCHLAG FÜR DIE ABGRENZUNG EINES SANIERUNGSGEBIETES

Der Vorschlag für die Abgrenzung des Sanierungsgebiets umfasst den Bereich der vorbereitenden Untersuchung östlich der Bahnlinie. Hier wurden städtebauliche Missstände festgestellt, die durch Sanierungsmaßnahmen behoben oder gemindert werden können.

1. SANIERUNGSRECHTLICHE EMPFEHLUNG

Der Erlass einer Sanierungssatzung ist Voraussetzung für die Förderung der Durchführung der Sanierung (Ordnungs- und Baumaßnahmen) innerhalb der städtebaulichen Gesamtmaßnahme (Ausnahme: mögliche Förderung einzelner vorgezogener Ordnungs- und Baumaßnahmen nach § 140 Nr. 7 i.V.m. Nr. 4.2 der Städtebauförderungsrichtlinien, StBauFR). Vor der förmlichen Festlegung können sonst nur die Kosten der Vorbereitung nach § 140 gefördert werden.

Allerdings ergibt sich aus der förmlichen Festlegung (oder der Änderung oder Erweiterung) eines Sanierungsgebiets kein Anspruch auf Förderung. Hierzu bedarf es vielmehr noch der Aufnahme der Maßnahme (oder der Änderung oder Erweiterung) in ein Städtebauförderungsprogramm.

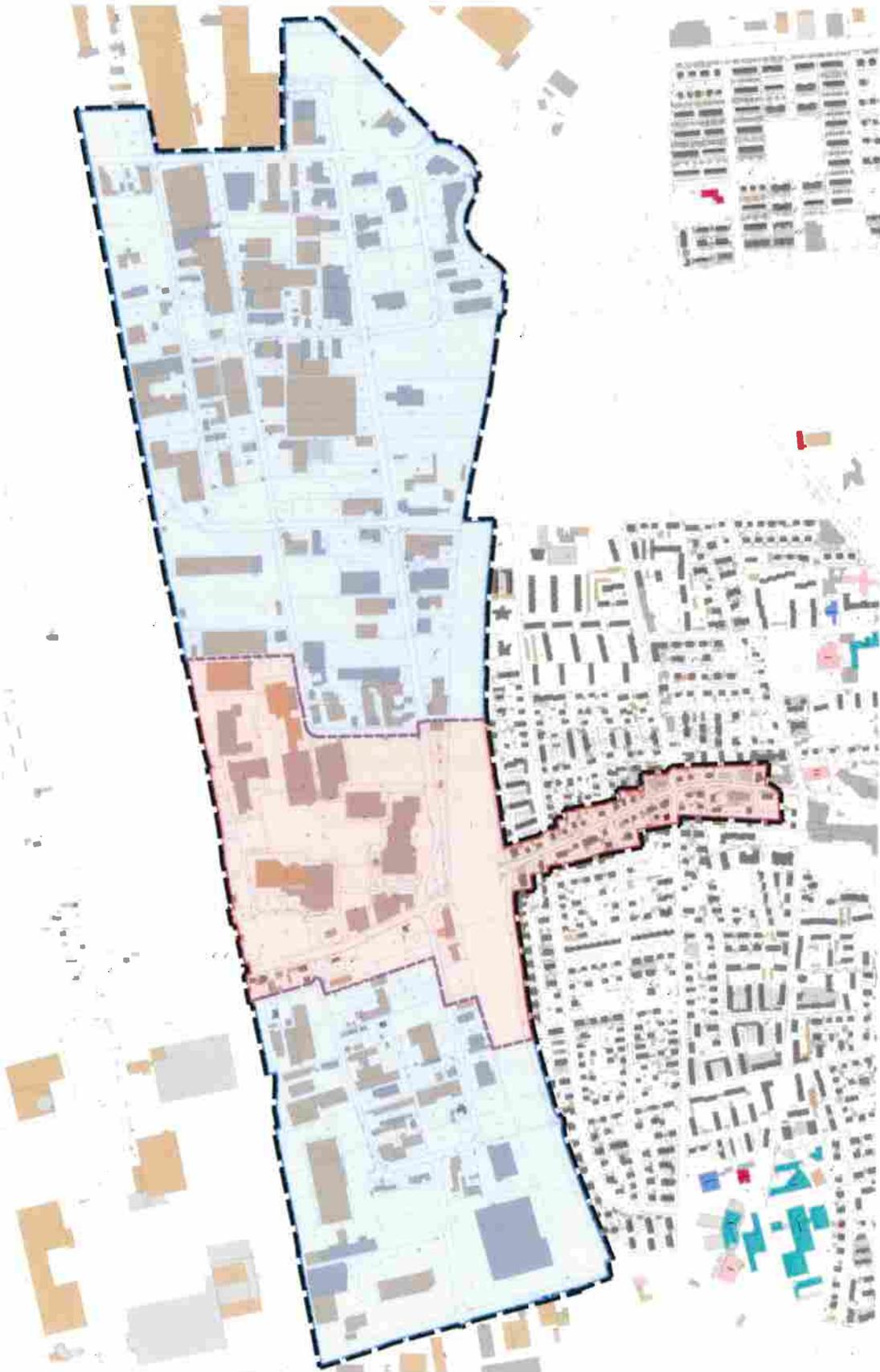
Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen Gersthofen West weisen nach, dass die Transformation des Gewerbe- und Industriegebietes in ein nachhaltiges GE und GI sowie die Stärkung der Verbindungsachse „Bahnhof – Stadtmitte“ über die Bahnhofstraße notwendig ist und im öffentlichen Interesse liegt.

Aufgrund der Größe des Gebietes und die damit verbundene Komplexität wird empfohlen, eine Untergliederung und Priorisierung vorzunehmen. Eines der zentralen Bausteine bildet hierbei die Bahnhofstraße sowie die angrenzenden Grundstücke. Weitere Themenpunkte bestehen im nördlichen und südlichen Bereich des Gewerbe- und Industriegebietes.

Aus planerischer Sicht wird empfohlen, das gesamte Gebiet östlich der Bahnlinie als einfaches Sanierungsgebiet festzusetzen und in zwei Geltungsbereiche zu untergliedern. Für den nördlichen und südlichen Bereich wird dabei empfohlen ein einfaches Sanierungsgebiet ohne § 144 Abs. 1 und 2 BauGB und für den zentralen Bereich um die Bahnhofstraße ein einfaches Sanierungsgebiet mit § 144 Abs. Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB aber ohne § 144 Abs. 2 BauGB abzugrenzen. Der mittlere Geltungsbereich um die Bahnhofstraße und dem Bahnhofsumfeld ein Mindestmaß an Einflussnahme an die Hand.

Im Folgenden ist das vorgeschlagene einfache Sanierungsgebiet schwarz umrandet und untergliedert sich in die zwei Geltungsbereiche. Rot umrandet und schraffiert das vorgeschlagene einfache Sanierungsgebiet mit § 144 Abs. Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB aber ohne § 144 Abs. 2 BauGB sowie blau umrandet und schraffiert das vorgeschlagene einfache Sanierungsgebiet ohne § 144 Abs. 1 und 2 BauGB.

Plan 45: Vorschlag für die Abgrenzung des Sanierungsgebietes, o.M.



Legende



Abgrenzung eines einfachen Sanierungsgebiets mit zwei Geltungsbereichen



Teilbereich I:
Abgrenzung Sanierungsgebiet mit § 144 Abs. 1 BauGB aber ohne § 144 Abs. 2 BauGB



Teilbereich II:
Abgrenzung einfaches Sanierungsgebiet ohne § 144 Abs. 1 und 2 BauGB

Erfüllung einer zweckmäßigen Durchführung

Das Sanierungsgebiet wird nach § 142 Satz 2 so begrenzt, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt (ggf. unter Ausnahme einzelner, nicht betroffener Grundstücke nach Satz 3 BauGB). Die Voraussetzungen für eine förmliche Festlegung liegen für das Sanierungsgebiet vor. Es wurden jedoch auch Grundstücke einbezogen, auf denen zwar nicht selbst städtebauliche Missstände vorliegen, die jedoch in deren unmittelbarem Einflussbereich liegen. (Die Stadt Gersthofen geht davon aus, dass für diese Grundstücke keine sanierungsbedingte Erhöhung des Grundstückswerts eintritt). Die in der vorbereitenden Untersuchung formulierten Ziele, Leitbilder und Maßnahmen geben den inhaltlichen Rahmen der Sanierungssatzung vor.

2. EMPFEHLUNG FÜR DAS SANIERUNGSVERFAHREN

Mit dem Beschluss der Sanierungssatzung entscheidet die Stadt auch darüber, ob die Sanierung im umfassenden Verfahren (Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB) oder im vereinfachten Verfahren (ohne Anwendung dieser Vorschriften) durchgeführt wird.

Das Baugesetzbuch geht zwar zunächst vom Grundsatz aus, dass das umfassende Verfahren zur Anwendung kommt. Die Anwendung dieses Verfahrens ist nach § 142 Abs. 4 Satz 1 BauGB jedoch dann „auszuschließen, wenn sie für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird (vereinfachtes Sanierungsverfahren)“. Das umfassende Verfahren ist entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel daher nur dann anwendbar, wenn zumindest eine dieser beiden Voraussetzungen vorliegt.

2.1 Empfehlung für das Sanierungsgebiet ohne § 144 Abs. 1 und 2 BauGB

Für die nördlichen und südlichen Gewerbe- und Industrieflächen geht es in erster Linie um die Transformation zu einem nachhaltigen und zukunftsfähigen Gewerbe- und Industriegebiet. Die Stadt bietet den Eigentümer durch das Sanierungsgebiet den Anreiz zu investieren, denn § 7 h EstG (Einkommensteuerrecht) bietet die Möglichkeit einer steuerlichen Abschreibung, wenn die Sanierungsziele eingehalten werden. Dazu muss zwischen dem Eigentümer und der Stadt eine Vereinbarung geschlossen werden.

Das Verfahren gem. § 144 Abs. 1 und 2 BauGB ist daher für diesen Bereich nicht nötig.

2.2 Empfehlung für das Sanierungsgebiet gem. § 144 Abs. 1 BauGB

Damit die Stadt Gersthofen mehr Einflussnahme im zentralen Bereich um die Bahnhofstraße besitzt, wie z.B. die Möglichkeit einer Veränderungssperre, sollte dieser Bereich des Sanierungsgebietes gem. § 144 Abs. 1 BauGB festgesetzt werden. Somit hat die Stadt zwar einen gewissen Einfluss auf die bauliche Gestaltung und die Nutzung der Neubebauungen innerhalb des Sanierungsgebietes, ein Eintrag in das Grundbuch als Sanierungsvermerk erfolgt jedoch nicht.

Auf die Anwendung des Abs. 2 des § 144 BauGB soll jedoch verzichtet werden, da dieser für die Sicherung der Ortsstrukturen und damit für eine erfolgreiche Sanierung nicht erforderlich ist.

Das Verfahren nach § 144 Abs. 1 BauGB ist durch folgende Kriterien begründet:

- klare ablesbare Bereiche mit einem hohen Anteil an inhomogener Struktur, sowohl durch die Stellung der Baukörper als auch durch ihre Bauweise;
- Bereiche mit hoher Bedeutung für die Identität der Stadt;
- Umnutzungsdruck durch Leerstand und Unternutzung der Gebäude und Baugrundstücke bzw. Umnutzungsinteresse seitens der Eigentümer;
- Anteil an Flächen im öffentlichen Eigentum mit Sanierungs- und Entwicklungspotential
- kein Erfordernis einer Sanierung mit Bodenordnung und / oder Sozialplanung

2.3 Verfahrensablauf

Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen mit dem Vorschlag zur Abgrenzung des förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes wurden den berührten Behörden und den Bürgern mitgeteilt und um Stellungnahme gebeten.

Die Anregungen der Träger öffentlicher Belange sowie der Bürger wurden nach Abwägung in die Planung mit eingestellt.

Der Stadtrat kann die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes als Satzung (Sanierungssatzung) gem. § 142 Abs. 3 BauGB beschließen. In der Sanierungssatzung wird das Sanierungsgebiet bezeichnet. In dem Beschluss über die Sanierungssatzung wird zugleich durch Beschluss die Frist festgelegt, in der die Sanierung durchgeführt werden soll. Die Laufzeit der Sanierungssatzung beginnt mit dem Datum des Satzungsbeschlusses und gilt für 15 Jahre, sofern sie nicht durch einen entsprechenden Beschluss verlängert wird.

In der Sanierungssatzung wird die Anwendung der Vorschriften des § 144 Abs. 2 BauGB ausgeschlossen, da diese zur Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Durchführung der Sanierung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird (vereinfachtes Sanierungsverfahren).

Der Stadtrat der Stadt Gersthofen beschließt die Sanierungssatzung und die Ziele und Maßnahmen der Sanierung. Diese werden öffentlich bekannt gemacht.