

KONVERSION FLIEGERHORST LEIPHEIM | STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Erläuterungsbericht Februar 2010 | **Kurzfassung**





Konversion Fliegerhorst Leipheim | Städtebauliches Entwicklungskonzept
Kurzfassung | Erläuterungsbericht Februar 2010

im Auftrag der ARGE Konversion Fliegerhorst Leipheim

Stadt Leipheim
Markstraße 5 | 89340 Leipheim
Fon 08 221/707-0 | Fax 08 221/707-90
stadt@leipheim.de
www.leipheim.de

Stadt Günzburg
Schloßplatz 1 | 89312 Günzburg
Fon 08221/903-0 | Fax 08221/903-117
Stadtverwaltung@rathaus.guenzburg.de
www.guenzburg.de

Gemeinde Bubesheim | Verwaltungsgemeinschaft Kötz
Schloßplatz 1 | 89359 Kötz
Fon 08221 2070-0 | Fax 08221 2070-20
info@vg-koetz.de
www.vg-koetz.de

Projektsteuerung
Kling Consult
Planungs- und Ingenieurgesellschaft für Bauwesen mbH
Dipl.-Ing. Hans-Günter Kanderske
Dipl.-Geogr. Dr. Susanne Wolf | Dipl.- Ing. Christoph Stöberl
Burgauer Straße 30 | 86381 Krumbach
Fon 08282/994-0 | Fax 08282/994-110
kc@klingconsult.de | www.klingconsult.de

pp a|s pesch partner
architekten stadtplaner BDA SRL
Prof. Dr. Franz Pesch
Dipl.-Ing. Mario Flammann | Dipl.-Ing. Gudrun Neubauer | Dipl.-Ing. Anna Sendlewska
Dipl.-Ing. Christine Röger | cand. arch. Anja Elsässer
Holger Everz (Redaktion) | Doris Fischer-Pesch (Layout)
Firnhaberstraße 5 | 70174 Stuttgart
Fon 07 11/99 33 07-1 | Fax 07 11/99 33 07-2
pps@pesch-partner.de | www.pesch-partner.de

WGF Landschaft
Aufmkolk – Hintermeier – Voit – Ziesel
Landschaftsarchitekten GmbH
Prof. Gerd Aufmkolk
Dipl.-Ing. Michael Voit | Dipl.-Ing. Christoph Tauscher
Vordere Cramergasse 11 | 90478 Nürnberg
Fon 0911 / 94 60 30 | Fax 0911 / 94 69 310
wgf@wgf-nuernberg.de | www.wgf-nuernberg.de

INHALT

Vorwort	4
1. Planungsanlass und Vorgehensweise	6
2. Bestandsaufnahme und Analyse	7
2.1 Bevölkerungsentwicklung und Bedarfsprognosen	7
2.2 Stärken-Schwächen-Analyse Weiteres Untersuchungsgebiet	7
2.3 Stärken-Schwächen-Analyse Engeres Untersuchungsgebiet	8
3. Kommunale Zielbestimmung	12
4. Strukturkonzept Engeres Untersuchungsgebiet	14
4.1 Leitlinien des Strukturkonzepts	14
4.2 Nutzungskonzept	14
4.3 Erschließungskonzept	18
4.4 Freiraumkonzept	19
4.5 Technische Infrastruktur	20
4.6 Auswirkungen der Planung	20
5. Entwicklungsstufen der Konversion	21
5.1 Stufenkonzept und Verkehrsnetzergänzung	21
5.2 Umsetzungsstrategie und Impulsprojekte der ersten Entwicklungsstufe	25
6. Flächenbilanz	26
7. Umsetzung der Sanierungsziele	27
8. Kosten der Stadtumbaumaßnahme	28
9. Strukturkonzept Weiteres Untersuchungsgebiet	30
10. Zukunftsaufgabe Konversion	36
Abbildungsverzeichnis	38

VORWORT



Christian Konrad
Vorsitzender ARGE Konversion
Fliegerhorst Leipzig
Erster Bürgermeister
der Stadt Leipzig



Gerhard Jauernig
Oberbürgermeister
der Stadt Günzburg



Walter Sauter
Erster Bürgermeister
der Gemeinde Bubesheim

Die Auflösung des traditionsreichen Fliegerhorst Leipzig, die im November 2004 durch das Bundesministerium für Verteidigung bekannt gegeben und mit dem Abzug der Bundeswehr zum 31. Dezember 2008 vollzogen wurde, stellt die drei Standortkommunen Leipzig, Günzburg und Bubesheim im Landkreis Günzburg vor enorme Herausforderungen. Mit einer Größe von ca. 256 ha entspricht das ehemalige Fliegerhorstgelände der bestehenden Siedlungsfläche der in direkter Nachbarschaft liegenden Stadt Leipzig. Die Konversionsfläche wird durch die militärische Sondernutzung als Flugplatz geprägt. Der Bestand weist 224 Gebäude, darunter massive Flugzeughelmer und Bunker sowie die dominante, ca. 2.500 m lange Start- und Landebahn auf.

Die Standortkommunen haben die Konversionsaufgabe frühzeitig als Chance begriffen und sich bereits 2005 zur kommunalen Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Konversion Fliegerhorst Leipzig zusammengeschlossen, um die Nutzungsplanung gemeinsam voran zu bringen. Mit der Aufnahme des Fliegerhorst Leipzig in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ durch die Regierung von Schwaben wurde eine weitere wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Konversionsplanung geschaffen. Dadurch konnte sowohl die Bearbeitung des nun vorliegenden interkommunalen Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (SEK), als auch die begleitende Projektsteuerung finanziell gefördert werden.

Aufgabe des querschnittsorientierten SEK, das neben dem Fliegerhorstgelände die gesamtäumlichen Zusammenhänge der Konversion in den drei Standortkommunen betrachtet, ist die Vorbereitung von Stadtumbaumaßnahmen gemäß Baugesetzbuch (BauGB). Als informelle Planung definiert das SEK zudem die städtebauliche Grundlage für die nachfolgende Bauleitplanung.

Im SEK ist die gemeinsame Zielsetzung der Standortkommunen für die Konversionsliegenschaft festgelegt. Durch die stufenweise Entwicklung von insgesamt ca. 90 ha Gewerbeflächen sollen die wirtschaftlichen Potentiale der Kommunen sowie der gesamten Region gestärkt und damit langfristig Verluste aus dem Abzug der Bundeswehr kompensiert werden. Die Wiedernutzung der militärisch geprägten Liegenschaft mit zahlreichen für die zukünftige zivile Nutzung nicht geeigneten Bestandsgebäuden und Flächenversiegelungen sowie die städtebauliche Integration der geplanten Gewerbeflächen erfordert dabei hohe finanzielle Anstrengungen. Die gemeinsame Gewerbeentwicklung auf dem Fliegerhorstgelände macht aber nicht zuletzt deshalb Sinn, da sie dem raum- und landesplanerischen Ziel zur Wiedernutzung von Konversionsflächen und Vermeidung neuer Siedlungsentwicklungen auf der „grünen Wiese“ Rechnung trägt und flächenintensive Gewerbeentwicklungen in der Region stärker an einem geeigneten Standort konzentriert.

Ein wesentliches Planungsziel der Standortkommunen war zudem, integriert in die Nachnutzungsplanung die interkommunale Abstimmung der Verkehrsentwicklung im Standortraum sicherzustellen. Das im Rahmen einer begleitenden Verkehrsuntersuchung definierte gemeinsame Verkehrskonzept erfordert in einem ersten Schritt die geplante Herstellung der Südumfahrung Leipheim zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Leipheim und äußeren Verkehrsanbindung des Fliegerhorstgeländes. Dabei ist bereits heute klar, dass mit zunehmender Entwicklung der Konversionsfläche weitere regional bedeutsame Verkehrsnetzergänzungen realisiert werden müssen.

Der intensiv geführte Planungsprozess, der Mitte 2007 begonnen wurde, hat deutlich zur Akzeptanz der vorliegenden Planung beigetragen. Neben der eigentlichen Projektbearbeitung, die in Abstimmung zwischen der Verwaltung der ARGE-Kommunen, Stadt- und Landschaftsplanern, Fachgutachtern und Projektsteuerung erfolgte, waren in die Planung von Anfang an auch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben als Grundstückseigentümer und die Regierung von Schwaben als Förderstelle eingebunden. Die Planung wurde zudem regelmäßig mit den kommunalen Gremien erörtert sowie der Öffentlichkeit vorgestellt.

Parallel zur städtebaulichen Planung wurden von den Kommunen Modelle entwickelt, wie das Fliegerhorstgelände auf Grundlage des SEK zukünftig gemeinsam entwickelt werden kann. Die drei Standortkommunen konnten dabei mit dem Landkreis Günzburg einen wichtigen zusätzlichen Partner für die nachhaltige Entwicklung des Standortes gewinnen. Mit der Ende 2009 erfolgten Gründung des Zweckverbandes „Interkommunales Gewerbegebiet Landkreis Günzburg“, der für einen Großteil der Liegenschaft die kommunale Planungshoheit inklusive öffentlicher Erschließungsaufgaben übernimmt und die Liegenschaft erwerben und vermarkten soll, ist ein entscheidender Meilenstein für die Umsetzung der Planung gesetzt. Mit Durchführung der Bauleitplanung können nun die Voraussetzungen für eine zeitnahe Ansiedlung von Gewerbeunternehmen auf der Konversionsliegenschaft geschaffen werden.

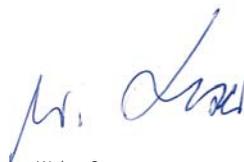
Die Beschlussfassung des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes und Festlegung eines Stadtbaugebietes durch die Kommunen bildet die Grundlage für die Weiterführung der Konversionsmaßnahme im Städtebauförderungsprogramm „Stadtbau West“.



Christian Konrad
Vorsitzender ARGE Konversion Fliegerhorst Leipheim
Erster Bürgermeister der Stadt Leipheim



Gerhard Jauernig
Oberbürgermeister
der Stadt Günzburg



Walter Sauter
Erster Bürgermeister
der Gemeinde Bubesheim

1. PLANUNGSANLASS UND VORGEHENSWEISE



Blick über Leipheim, im Hintergrund die Konversionsfläche

Im Zuge der Neuausrichtung der Bundeswehr hat die Bundesrepublik Deutschland im November 2004 die Auflösung des ca. 260 ha großen Fliegerhorsts Leipheim beschlossen. Die Freigabe der militärischen Nutzung erfolgte zum 31.12.2008.

Gemarkungsüberschreitend in den Gemeindegebieten der Stadt Leipheim, der Stadt Günzburg und der Gemeinde Bubesheim gelegen, stellt die Größe des Areals gemessen an der Investitionstätigkeit im Gesamttraum für alle Beteiligten eine große Herausforderung dar. Die Konversion des Fliegerhorstgeländes wird in den kommenden Jahren die zentrale Zukunftsaufgabe für die drei Standortgemeinden sein.

Gleichzeitig eröffnet die Wiedereinbindung des weiträumigen Militärgeländes in den städtebaulichen und landschaftlichen Kontext neue Perspektiven für die städtebauliche Entwicklung der beteiligten Kommunen und der Region. So verbindet sich mit der Konversion des Fliegerhorstgeländes die Erwartung, Segmentierungen und Entwicklungsbarrieren in der Siedlungs- und Freiraumstruktur zu überwinden und die durch hohe Verkehrsströme belasteten Zentren und Ortsdurchfahrten nachhaltig zu entlasten. Zukünftige Flächenbedarfe der Standortkommunen können gezielt auf das frei werdende Konversionsareal gelenkt und Entwicklungen in landschaftlich sensiblen Außenbereichen vermieden werden.

Vor diesem Hintergrund soll die interkommunale Entwicklungsplanung der drei Standortgemeinden dazu genutzt werden, die in Ansätzen bereits begonnene Diskussion über die Perspektiven des Gebiets zu intensivieren und zu verstetigen. Aufbauend auf den bereits vorhandenen Untersuchungen soll

das städtebauliche Entwicklungskonzept (SEK) Ziele und Maßnahmen für das Konversionsgelände (Engeres Untersuchungsgebiet) und dem in Zusammenhang stehenden Gesamttraum der Standortkommunen (Weiteres Untersuchungsgebiet) aufzeigen.

In einem kooperativen Planungsprozess zwischen den Standortkommunen Leipheim, Günzburg und Bubesheim und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) als Grundstückseigentümer wurde in enger Abstimmung mit der Regierung von Schwaben, der Projektsteuerung und den Fachplanern ein gemeinsames interkommunales Leitbild für die Nachnutzung des Fliegerhorstgeländes erarbeitet. Im Fokus des darauf aufbauenden Struktur- und Maßnahmenkonzepts stehen dabei sowohl die Nachnutzungspotentiale der Konversionsfläche selbst, als auch der gesamtäumliche und integrative Ansatz für die interkommunale Entwicklungsplanung der Standortkommunen. In einem intensiven Beteiligungsprozess mit zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen konnten sich Bürgerinnen und Bürger sowie die Träger öffentlicher Belange informieren und einbringen.

Die Kurzfassung stellt die wesentlichen Projektinhalte zusammen. Eine detaillierte Beschreibung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts u.a. zum kooperativen Planungs- und Beteiligungsprozess, zu Planungsgrundlagen, zur Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse, zum Strukturkonzept, zur Umsetzung und zum Maßnahmenkonzept sowie den Entwicklungsstufen kann dem Erläuterungsbericht „Konversion Fliegerhorst Leipheim – Städtebauliches Entwicklungskonzept“, Februar 2010 (Langfassung) entnommen werden.

2. BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

2.1 Bevölkerungsentwicklung und Bedarfsprognosen

Im Landkreis Günzburg leben insgesamt 122.450 Einwohner (Stand 2005). In den letzten Jahren verzeichnet der Landkreis eine stagnierende Bevölkerungsentwicklung mit z. T. sinkenden Bevölkerungszahlen. Laut Gutachten der BulwienGesa AG (2007) ist dies auf die mangelnde Attraktivität als Zuzugsraum zurückzuführen.

Um den zukünftigen Wohnbauflächenbedarf festzustellen, ist auf Grundlage von Prognosen die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in einer Minimal- und Maximalbetrachtung abgeschätzt worden. Die Minimalbetrachtung geht von einem Bevölkerungsrückgang von 1,2% bis zum Jahr 2020 aus. Die Maximalbetrachtung dagegen unterstellt bis 2010 ein Wachstum von 3,8%, zwischen 2010 und 2020 jedoch lediglich 0,7%.

Im Wesentlichen ist keine Veränderung der bisherigen Wohnraumnachfrage zu erwarten. Flächenpotenziale in den Außenbereichen werden zukünftig nur eine geringe Rolle spielen, Umstrukturierungsflächen in den Innenbereichen gewinnen dagegen an Bedeutung.

Der zukünftige Gewerbeflächenbedarf im Planungsraum ist stark konjunkturabhängig und daher nur schwer quantifizierbar. Für eine dynamische Entwicklung im Gesamttraum ist neben der langfristig zu erwartenden endogenen Entwicklung, die Neuansiedlung von Gewerbebetrieben wesentlich. Die vorhandenen Flächenpotenziale dienen vorrangig der Bestandssicherung, Flächenerweiterung oder Verlagerungsoption ortsansässiger Betriebe. Für Betriebsneuansiedlungen steht nur ein geringer Teil zur Verfügung.

Ziel des SEK ist es, die in den Kommunen bereits in der vorbereitenden Bauleitplanung dargestellten gewerblichen Entwicklungsflächen in Verbindung mit der Konversion des Fliegerhorstes zu überprüfen.

2.2 Stärken-Schwächen-Analyse | Weiteres Untersuchungsgebiet

Im Rahmen einer detaillierten Bestandsaufnahme und Analyse des Gesamttraums Günzburg – Leipheim – Bubesheim (weiteres Untersuchungsgebiet) wurden einzelne Handlungsfelder, darunter Wohnen und Soziales, Wirtschaft, Flächenpotenziale, Topografie / Historische Wege, Landschaft, Freizeit und Sport sowie Verkehr, Verbindungen, Trennungen eingehend untersucht und dargestellt (vgl. Konversion Fliegerhorst Leipheim – Städtebauliches Entwicklungskonzept, Februar 2010, Langfassung). Aufbauend auf diesen Grundlagen konnten folgende Stärken und Schwächen des Gesamttraums definiert werden:

Stärken

Historische Stadt- und Ortskerne: Die Stadtteile der Standortgemeinden zeichnen sich durch sehr reizvolle Stadtbilder aus. Insbesondere die in der flachen Riedellandschaft weit sichtbaren Kirchtürme sind wichtige Landmarken des Raums. Die zum Teil sanierten historischen Stadt- und Ortskerne sind wichtige Identifikationsorte. Hier sind die Stadterneuerungsmaßnahmen intensiv fortzuführen.

Verkehrliche Lagegunst: Der Raum Günzburg – Leipheim – Bubesheim verfügt über eine hohe Lagegunst zwischen den Wirtschaftsräumen Stuttgart und München sowie den Oberzentren Ulm und Augsburg. Die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur si-



Historische Bausubstanz: Schloss in Leipheim (oben)

Wertvoller Naherholungsschwerpunkt: Donauaue (unten)

chert eine sehr gute Erreichbarkeit über das überregionale Straßennetz und bietet Potenziale für Wirtschaft und Tourismus.

Flächenpotenziale im Bestand: Neben dem großen Flächenpotenzial des Fliegerhorsts bietet eine Vielzahl an unterschiedlichen Umstrukturierungs- und Aufwertungsflächen dem Gesamttraum gute Chancen, nachhaltige übergeordnete Zukunftsperspektiven im Bestand zu entwickeln. Insbesondere Aufwertungsmöglichkeiten entlang heute noch stark verkehrsbelasteter Straßen können langfristige Flächenpotenziale in integrierten Lagen eröffnen.

Donautal und Donauried als überregional bedeutender Landschafts- und Erholungsraum: Die Lage an der Hangkante des Donautals und die unmittelbare Nähe zu Donauaue und Donauried wirkt nicht nur identitätsstiftend, sondern bietet Günzburg und Leipheim einen überregional bedeutsamen Landschaftsraum und hochattraktive Naherholungsgebiete.

Naturnahe Bereiche der Riedellandschaft: Innerhalb der Riedellandschaft sind Täler und Wälder Bereiche, die besondere Qualität und eine wichtige Funktion als gliedernde Elemente besitzen.

Grün in der Stadt: Vor allem Günzburg ist in weiten Teilen eine grüne Stadt. In der radialen, fingerförmigen Stadtstruktur konnten stadtgliedernde Grünflächen erhalten werden.

Schwächen

Segmentierung des Raums: Die verkehrsgünstige Lage des Raums und die damit einhergehenden Verkehrsinfrastrukturen führen zu starken Trennwirkungen und Segmentierungen innerhalb der Siedlungs- und Freiraumstruktur. Die Zugänge zur Landschaft sind an vielen Stellen durch Barrieren unterbrochen. Nach Norden stellt vor allem die Bahnlinie eine Barriere zum Donautal und Donauried dar, der Bezug zur Landschaft im Süden und Westen wird durch die Autobahn A8 unterbrochen.

Trennwirkung durch Fliegerhorstareal: Der Fliegerhorst Leipheim ist eine Entwicklungsbarriere im heutigen Siedlungsgefüge. Die Trennung historischer Wegebeziehungen durch die Abgrenzung der militärischen Liegenschaft wirkt sich auf die Siedlungsentwicklung ebenso nachteilig aus wie die Dimensionierung einzelner militärischer Gebäudestrukturen in direkter Nachbarschaft zu den bestehenden Siedlungskörpern.

Expansive Siedlungsentwicklung: Beschränkungen durch geographisch und siedlungsstrukturell bedingte „Entwicklungsbarrieren“ hat die Siedlungsentwicklung im Raum in den vergangenen Jahrzehnten stark expansiv beeinflusst, insbesondere in den sensiblen Landschaftsbereichen. Flächenpotenziale im Außenbereich sind stark begrenzt.

Verkehrsbelastungen der Zentren und Ortsdurchfahrten: Lärm- und Luftbelastung durch hohes Verkehrsaufkommen in den Zentrumsbereichen der Standortgemeinden führt zu erheblichen Gestaltungsdefiziten im öffentlichen Raum, Investitionen in an-

grenzende Wohnquartiere bleiben aus. Funktionsverluste in den Bereichen Einzelhandel und Wohnen sind erkennbar.

Konzentration Einzelhandelsstandorte: Aufgrund zunehmender großflächiger Einzelhandelsangebote und der räumlichen Nähe zum Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm sind kleinere dezentrale Nahversorgungseinrichtungen zunehmend gefährdet. Wenn diese Entwicklung anhält, sind spürbare Kaufkraftabflüsse auch für die historischen Ortslagen zu erwarten. Zudem wirkt sich das erhöhte Verkehrsaufkommen infolge der großflächigen Einzelhandelsangebote negativ auf die innerörtlichen Bereiche aus.

Nachbarschaftskonflikte innerörtlicher Gewerbestandorte: Aufgrund der begrenzten Flächenalternativen verbleiben zahlreiche Gewerbebetriebe trotz sich verändernder Rahmenbedingungen an Raumbedarf und Erschließung in innerstädtischen Lagen. Dabei sorgen vor allem Emissionen durch Betrieb und Andienung zu Nachbarschaftskonflikten.

Gewerbeentwicklung in ökologisch sensiblen Räumen: Die Entwicklung großflächiger Gewerbegebiete innerhalb des Donaurieds, aber auch im Günztal ist aus landschaftsplanerischer Sicht als Defizit zu beurteilen. Diese Entwicklung führte zu deutlichen Flächenverlusten auf ökologisch wertvollen Standorten und zum Verlust der Identität des Landschaftsraums.

Zersiedelte Täler: An vielen Stellen konnten die Talräume nicht von Bebauung freigehalten werden. Durchgehende Wegeverbindungen vor allem entlang Donau und Günz sind kaum möglich.

2.3 Stärken-Schwächen-Analyse | Engeres Untersuchungsgebiet

Die Bestandsaufnahme des engeren Untersuchungsgebiets untersuchte unter anderem Handlungsfelder wie Gebäudeeignung, Verkehr- und Versorgungsinfrastrukturen sowie Freiraumstrukturen auf dem Fliegerhorstgelände. Stärken und Schwächen der Konversionsfläche wurden zusammengestellt und wichtige Hinweise zu vorhandenen Restriktionen gegeben (vgl. Konversion Fliegerhorst Leipheim – Städtebauliches Entwicklungskonzept, Februar 2010, Langfassung).

Unter dem Gesichtspunkt einer nachhaltigen Neunutzung stellte sich die Frage, welche Chancen oder Beschränkungen sich für die Planung aus den Stärken und Schwächen des Raums ergeben. Es erscheint daher sinnvoll, die Stärken-Schwächen-Analyse um die Begriffe Potenziale und Bindungen zu ergänzen.

Stärken und Potenziale

Bauliche Vorprägung: Aufgrund der unterschiedlich vorgeprägten Nutzungsbereiche bietet die Konversion des Fliegerhorsts grundsätzlich die Möglichkeit,

die Qualitätsmerkmale einzelner Funktionsbereiche gezielt für eine bestandsorientierte Nachnutzung herauszuarbeiten. So können Gebäude im nord-westlichen Bereich grundsätzlich nach- oder zwischengenutzt werden. Die unmittelbare Lage am Siedlungskörper Leipheims ermöglicht die direkte Einbeziehung in die Siedlungsentwicklung.

Standortprägende Gebäude: Mit dem denkmalgeschützten Casino und dem Stabsgebäude verfügt der Fliegerhorst über identitätsstiftende Gebäudebestände. Zudem befinden sich standortprägende Gebäude wie die Flugzeug-Shelter und die große Werfthalle im südlichen Bereich des Fliegerhorsts.

Start- und Landebahn: Als Alleinstellungsmerkmal der Konversionsfläche bietet die rund 2.500 m lange Start- und Landebahn Potenzial für spezifische Sondernutzungen bei Integration in ein Gesamtkonzept.

Erschließungsnetz: Das Areal des Fliegerhorsts ist grundsätzlich erschlossen, der Umfang des Erneuerungs- bzw. Neuerschließungsbedarfs ist im Rahmen der weiteren Nachnutzung zu prüfen. Für eine optimale Anbindung und zur verkehrlichen Entlastung

des Stadtgebiet Leipheims sollte die Theodor-Heuss-Straße als wichtige Hauptsammelstraße an das übergeordnete Erschließungsnetz angebunden werden. Die Konversion bietet zudem die Chance, durch Verkehrsnetzergänzungen die Stadt- und Ortszentren der Standortgemeinden zu entlasten.

Technische Infrastrukturen: Aufgrund der militärisch-gewerblichen Nutzung sind auf dem Fliegerhorstgelände zahlreiche Infrastrukturen vorhanden. Die zivile Nutzung dieser Infrastrukturen ist jeweils mit der konkreten Nachnutzung abzustimmen.

Betriebsgleis: Mit dem Betriebsgleis verfügt der Fliegerhorst über eine Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG in Richtung Günzburg. Der Gleisanschluss kann als Potenzial bei der Standortentwicklung herangezogen werden.

Parkartige Grünstrukturen: Der Freiraum des Fliegerhorsts ist zum Teil erhaltenswert und bietet Potenziale für die Nachnutzung. So kann sich u. a. der parkartige Charakter im nord-westlichen Bereich des Gebiets adressbildend auf zukünftige Nutzungen auswirken. Er bietet jene räumliche Qualität, die

Erhaltenswerte Bausubstanz: ehemaliges Stabsgebäude (Fliegerhorstgelände)

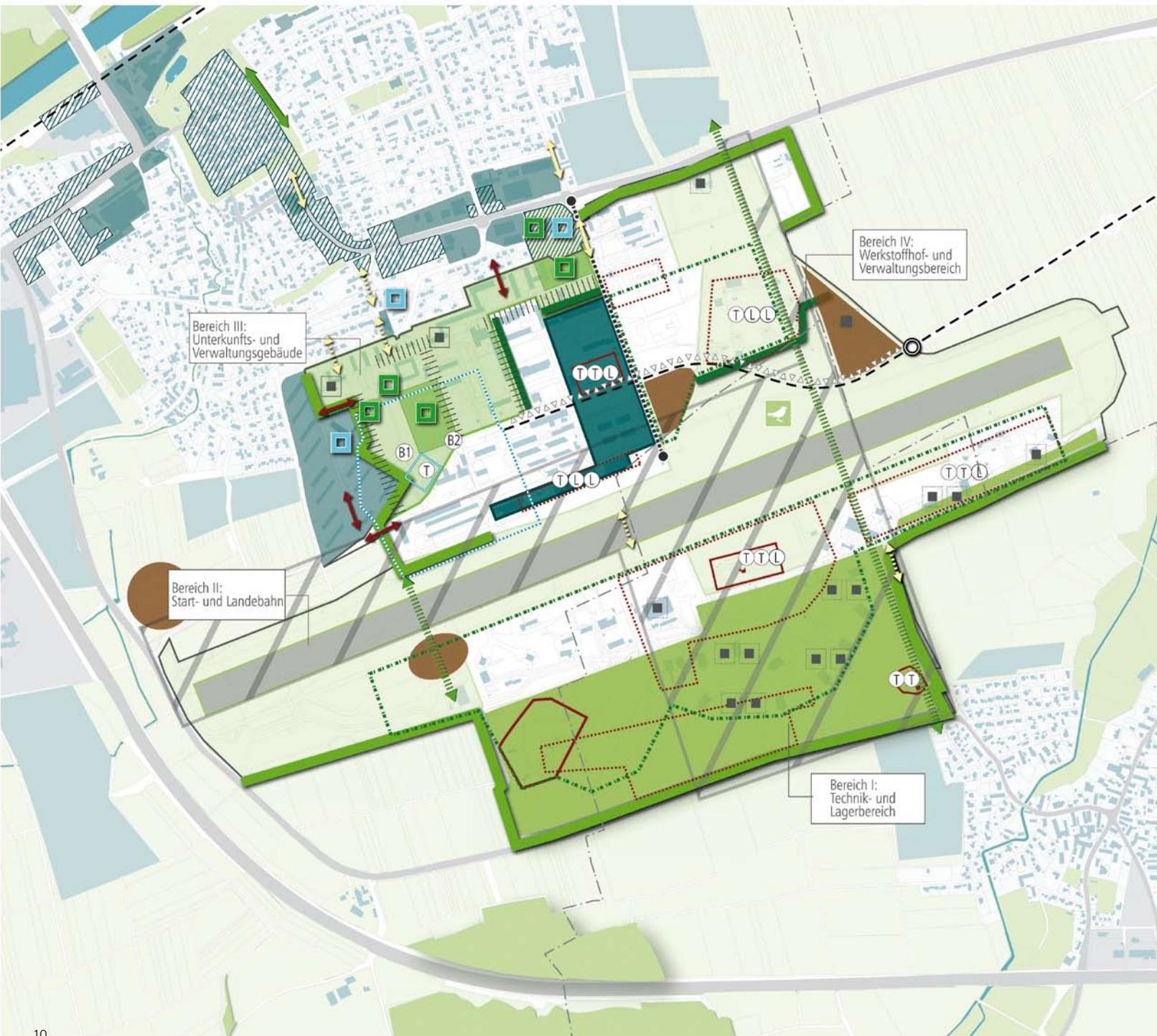


Freizeitpotenzial: Aufwertung und Erweiterung der Sportflächen (Fliegerhorstgelände)



Die Shelteranlagen im Süden liegen innerhalb wertvoller Landschaftsräume.





Stärken - Schwächen - Analyse

- Engeres Untersuchungsgebiet Fliegerhorst
 - - - Gemarkungsgrenze
- Flächenpotenziale
- Umstrukturierungsfläche
 - Aufwertungsfläche
 - Entwicklungsfläche (Flächennutzungsplan)
- Potenziale
- Flächen für Gemeinbedarf
 - Sportflächen
 - Stadtbildprägendes Gebäude
 - Prägende Gebäude im Außenraum
 - Anschluss an DB Netz im Bahnhof Günzburg
 - - - Bahn- / Betriebsgleis
 - Start- und Landebahn
 - Vorhandene landschaftliche Gliederung
 - Eingrünung
 - Artenschutz
 - Bestehende Verbindungen
 - Aufzuwertende Verbindungen
 - Bestehende Grünverbindungen
- Qualitätvolle Bereiche für eine Nachnutzung
- Wohnen im Park
 - Sportflächen
 - Gewerbeflächen an der Theodor-Heuss-Straße
 - Landschaftsraum
 - Wald- und Aufforstungsflächen
- Mängel
- Fehlende Verbindungen
 - Fehlende Grünverbindung
 - Trennwirkung
 - Mögliche Nachbarschaftskonflikte
 - Zerschneidung wertvoller Landschaft
- Bindungen
- Sonderbauwerk Militär
 - Anhäufung kontaminationsverdächtiger Flächen, sowie Tankanlagen und Leichtflüssigkeitsabscheider (vgl. Bewertung Boden und Sonderbauwerke)
 - Sonderbauwerk Wasserwerk
 - Vordimensionierung Wasserschutzgebiet (Stand Juni 2008)
 - Tiefbrunnen
 - Bodendenkmale
 - Nachnutzung Theodor-Heuss-Straße
 - Trassenkorridor Südumfahrung Leipheim

eine Ansiedlung hochwertiger Nutzungen erst ermöglicht.

Eingrünung der Randbereiche: Die Eingrünung des Fliegerhorsts nach außen und die teilweise vorhandene Durchgrünung im Inneren stellen ebenfalls erhaltenswerte Qualitäten dar. Die Randeingrünung könnte bei der Ansiedlung von Gewerbe- oder Sondernutzungen einen akzeptablen Sichtschutz bieten.

Naturnahe Vegetationsstrukturen: Im ökologischen Sinne stellen die naturnahen Vegetationsstrukturen, d. h. die Wald- und Gehölzbestände sowie die großflächigen Wiesen, wertvolle und grundsätzlich erhaltenswerte Bereiche dar. Die naturnahen Bereiche besitzen damit ein eigenes Nachnutzungspotenzial für die Entwicklung als Landschaftsraum, d. h. als Fläche für Land- und Forstwirtschaft bzw. für den ökologischen Ausgleich.

Sportflächen: Die vorhandenen Sportflächen sowie die Sporthalle sind grundsätzlich für eine zivile Nachnutzung geeignet. Auch die Fläche für eine bedarfsgerechte Erweiterung ist vorhanden. Der Sanierungsaufwand ist aufgrund des schlechten Bauzustandes der Sporthalle allerdings sehr hoch.

Schwächen

Mangelhafte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz: Das Fliegerhorstgelände ist aktuell nicht ausreichend an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen. Zusätzliche Belastungen der Ortsdurchfahrten durch neu entstehende Ziel- und Quellverkehre auf der Konversionsfläche können nur durch sinnvolle Netzergänzungen vermieden werden.

Baustruktur Unterkunftsgebäude: Der bauliche Zustand der Unterkunftsgebäude erfordert für eine Wohnnutzung umfangreiche Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen. Insbesondere erscheint aufgrund des Gebäudetyps eine nachhaltige Integration in den vom Einfamilienhausbau geprägten Leipheimer Wohnungsmarkt nur schwer möglich.

Nutzungskonflikte: Im nord-westlichen Bereich des Fliegerhorsts sind aufgrund der vorhandenen Struktur und Dichte bei einer bestandsorientierten Nachnutzung, Nachbarschaftskonflikte zwischen den Nutzungen Wohnen, Gewerbe sowie Freizeit- und Sporteinrichtungen zu erwarten. Bei der konzeptionellen Entwicklung des Gesamtgebietes ist auf die Verträglichkeit direkt benachbarter Nutzungen zu achten (Immissionen, Überlagerung der Erschließung).

Fehlende Anbindung zu benachbarten Quartieren: Voraussetzung für die Integration der Konversionsfläche in den Gesamttraum sind optimale Verbindungen zwischen Konversionsgelände, Stadtquartieren und dem Umland.

Zerschneidung qualitätvoller Landschaftsbereiche: Aufgrund seiner Größe und Lage zerschneidet das Fliegerhorstareal qualitätvolle Landschaftsbereiche.

Bindungen

Sonderbauwerke Tank und Pipelinesystem: Bindungen im Sinne des Nachnutzungskonzepts sind vorwiegend auf die militärische Nutzung zurückzuführen. Zu nennen wären unter anderem die militärischen Sonderbauwerke wie Tanklager, Munitionsdepot oder NATO-Pipeline. Sie führen zu einem zu

Restriktionen innerhalb des Flächenlayouts, zum anderen bieten sie Potenziale für spezifische Nutzungsinteressen.

Altlastenverdachte, Kampfmittel: Aufgrund der langjährigen militärischen Nutzung des Fliegerhorstes sind auf der Liegenschaft eine größere Anzahl lokal begrenzter Altlastenverdachtsflächen vorhanden und ggf. Kampfmittelfunde zu erwarten. Zeit- und Kostenaufwand zur Erkundung der Verdachte sowie der Kampfmittelfreimessung sind bei der Nachnutzung der Liegenschaft zu berücksichtigen.

Wasserversorgung: Auf dem Fliegerhorstgelände sind Brunnen zur Wasserversorgung vorhanden. Für eine mögliche Nachnutzung der beiden Brunnen im Sinne der öffentlichen Wasserversorgung muss die Abgrenzung eines Wasserschutzgebietes geprüft und festgelegt werden.

Bodendenkmale: In heute unversiegelten Bereichen des Fliegerhorsts liegen drei in der Denkmalliste kartierte Bodendenkmale. Die aufgeführten Bodendenkmale sind im Nachnutzungskonzept zu berücksichtigen und können möglicherweise bauliche Entwicklungen in diesen Bereichen verhindern oder ihre Umsetzung verzögern.

Freiraum: Der wünschenswerte Erhalt der genannten Grünstrukturen stellt gleichzeitig eine Restriktion in Hinblick auf die Nachnutzungen dar. Vor allem die Belegung großer Teile des Fliegerhorsts mit Wald im Sinne des Waldgesetzes, sowie waldrechtlichen und naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen schränkt die planerische Freiheit im südlichen Teil des Fliegerhorsts deutlich ein.

3. KOMMUNALE ZIELBESTIMMUNG

Die Dimension des Projekts erfordert es, gestützt auf eine umfassende Bestandsaufnahme und Analyse, die Ziele der gemeindlichen Entwicklung zu überprüfen und wo nötig neu zu definieren. Aus der Entwicklungsperspektive des Gesamttraums heraus sind kommunale Ziele für die Nachnutzung des Fliegerhorsts zu entwickeln, die die Kommunen in die Lage versetzen sollen, zielgerichtet zu handeln und ihre Interessen gegenüber dem Grundstückseigentümer und unterschiedlichen Ansiedlungsinteressenten vertreten zu können.

Ziel der Entwicklung ist es, das Areal des Fliegerhorsts zu einem zukunftsfähigen, in die Siedlungs- und Raumstruktur verträglich integrierten Standort weiterzuentwickeln, der im Zuge der zivilen Nachnutzung nunmehr neu zu definierende Funktionen, etwa in den Bereichen Wohnen, Gewerbeansiedlung, Verkehr und Freiraum, übernehmen kann.

Durch eine nachhaltige Verwertung vorhandener Flächen- und Gebäuderessourcen und die Beseitigung vorhandener Mängel und Missstände sollen die Voraussetzungen für Neuinvestitionen und Ansiedlungen geschaffen werden.

Während das Gelände des Fliegerhorsts für die Stadt Leipheim als Entwicklungsraum für eine langfristige Stadtentwicklung zur Verfügung steht, können die Flächenpotenziale für die Stadt Günzburg als Entlastungsraum insbesondere für gewerbliche Entwicklungsperspektiven genutzt werden. Die Gemein-

de Bubesheim kann von der Konversion des Fliegerhorsts durch Verbesserung der Infrastruktur und des Gewerbeflächenangebots profitieren.

Zur Beseitigung der Defizite im Untersuchungsbereich ergeben sich folgende Oberziele und Teilziele der Stadterneuerung:

I. Stärkung der historischen Stadt- und Ortskerne

- Stabilisierung und Intensivierung der vorhandenen Nutzungsvielfalt
- Sicherung der Nahversorgung in den Stadt- und Ortszentren
- Ergänzende Kultur- und Freizeitangebote in den Stadt- und Ortszentren
- Beseitigung gestalterischer Missstände und Qualifizierung des Gebäudebestands
- Integration stadtbildprägender Altbauten und Entwicklung geeigneter Nutzungskonzepte
- Qualitätsoffensive für die Gestaltung der öffentlichen Räume

II. Flächenrecycling und bestandsorientierte Nachnutzung

- Aktivierung vorhandener Flächenpotenziale
- Bestandsorientierte Nachnutzung geeigneter Gebäude und Infrastrukturen auf dem Fliegerhorstgelände

III. Behutsame Wohnbauflächenentwicklung

- Schwerpunkt Wohnbauflächenentwicklung in integrierten Lagen
- Aufwertung und Umstrukturierung bestehender Wohnquartiere mit Erneuerungsbedarf
- Entwicklungsperspektive für das Quartier Hermann-Köhl-Straße in enger Abstimmung mit der Gesamtkonzeption Fliegerhorstgelände
- Nutzung parkähnlicher Grün- und Freibereiche als Erholungsraum für angrenzende Wohnquartiere (Leipheim/Bubesheim)

IV. Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung zur Stärkung des Wirtschaftsraums

- Kommunale „Vorratspolitik“ für Gewerbeentwicklung, sukzessive Entwicklung der Konversionsfläche
- Einpassung der Gewerbeentwicklungsflächen in das Siedlungsgefüge der Stadt Leipheim und des Gesamttraums
- Vermeidung von Nachbarschaftskonflikten zwischen Wohnen und Gewerbe (Leipheim, Bubesheim)
- Entwicklung eines zukunftsfähigen Standortprofils
- Adressbildung zur Gewinnung hochwertiger Nutzungen, Grün als Standortfaktor
- Schaffung geeigneter Eingangssituationen und Aufwertung der Gebietseingänge

- Nutzung der besonderen Standortqualität zur Profilierung als hochwertiger Gewerbestandort
- Beachtung der Wertschöpfung von Ansiedlungen (Arbeitsplatzzahl und -qualität)
- Entwicklung eines zentralen gemeinsamen Gebietsauftritts (Öffentlichkeitsarbeit, Standortwerbung, Beschilderung, Namensgebung, Gestaltung hochwertiger Werbeflächen)

V. Sicherung von Erweiterungsmöglichkeiten für ortsansässige Betriebe

- Bereitstellung geeigneter Flächenangebote und Reserveflächen für lokale Unternehmen
- Flächenangebote zur Verlagerung störender Gewerbebetriebe aus innerörtlichen Bereichen
- Qualifizierung der Grundstücke für differenzierte Nutzeransprüche

VI. Entlastung und Aufwertung der innenstädtischen/-örtlichen Bereiche

- Entwicklung eines interkommunalen Verkehrssystems der drei Standortgemeinden
- Entlastung der Stadt Leipheim durch eine Umgehungsstraße über das Fliegerhorstgelände mit Anschluss Günzburger Straße/Ulmer Straße; Notwendigkeit einer zeitnahen Realisierung bedingt Trassenführung unter Verzicht auf Zugriff privater Grundstücke
- Vermeidung zusätzlicher Verkehrsbelastung und Entlastung für die Stadt Günzburg und ihrer Stadtteile

- Entlastung der Gemeinde Bubesheim durch Verkehrsnetzergänzung
- Verbesserung der gebietsinternen Verkehrsführung
- Funktionale und gestalterische Aufwertung der Straßenräume (Parkierung, Straßenbeläge, Beleuchtung)
- Aufwertung der Haltepunkte Öffentlicher Nahverkehr

VII. Sicherung und Stärkung der Landschaftsräume

- Entwicklung eines „landschaftlichen Netzes“ zwischen Donau, Waldflächen im Süden und Bubesheimer Bach
- Sicherung der Landschaftsräume zur Vermeidung eines Zusammenwachsens der Siedlungsbereiche Leipheim – Bubesheim („Regionaler Grünzug“ gemäß Regionalplan Donau-Iller)

VIII. Ausbau und Vernetzung innerstädtischer Freiraumstrukturen

- Aufbau eines äußeren „Grünen Rings“ um Leipheim
- Ausbau und Stärkung der Quermöglichkeiten in Nord-Süd-Richtung
- Wiederherstellung unterbrochener Wegebeziehungen zwischen den Kommunen
- Verknüpfungen zu angrenzenden Quartieren
- Verknüpfung mit dem überörtlichen Fuß-/Fernradweg entlang der Donau

IX. Entwicklung geeigneter Bereiche der Konversionsfläche als Landschaftsraum

- Schaffung gebietsinterner Freiräume und größtmöglicher Erhalt wichtiger landschaftlich geprägter Freiflächen auf dem Fliegerhorstgelände
- Erhalt der Wald- und Aufforstungsflächen auf dem Fliegerhorstgelände
- Begrenzung der baulichen Entwicklung auf dem Fliegerhorst; Gewährleistung des notwendigen ökologischen Ausgleichsflächenbedarf infolge baulicher Eingriffe
- Abriss nicht mehr zu nutzender Gebäude und Infrastrukturen
- Sicherung und Sanierung von Altlasten
- Nachnutzung geeigneter Freiflächen für die Landwirtschaft

X. Stärkung und Verknüpfung bestehender Einrichtungen für Sport und Freizeit

- Verbesserung des Angebots an Erholungsflächen und Freizeiteinrichtungen
- Nachnutzung und Ausbau der Sporteinrichtungen am Fliegerhorst
- langfristige Konzentration der Sport- und Freizeiteinrichtungen der Stadt Leipheim auf dem Fliegerhorstgelände
- Aufwertung und Vernetzung der Sport- und Freizeiteinrichtungen im Donautal

4. STRUKTURKONZEPT | ENGERES UNTERSUCHUNGSGEBIET

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und der kommunalen Zielbestimmung wurden grobe Entwicklungsszenarien für das Fliegerhorstgelände erarbeitet, die als konzeptioneller Ausgangspunkt für die Ausarbeitung eines Strukturkonzeptes dienen. In einer detaillierten Prüfung wurden Vor- und Nachteile der räumlichen Entwicklung geprüft und Nutzungskonflikte aufgezeigt

Das Strukturkonzept stellt die wichtigen strategischen Maßnahmen für eine langfristig tragfähige räumliche und funktionale Entwicklung des Fliegerhorstgeländes zusammen. Es bildet einen fachübergreifenden Orientierungsrahmen für alle Einzelmaßnahmen, die im Verlaufe der städtebaulichen Erneuerung geplant und umgesetzt werden sollen. Als informelles Planwerk besitzt es ein hohes Maß an Flexibilität, das eine Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen im Verlauf des Prozesses möglich macht, ohne die kommunalen Ziele aus den Augen zu verlieren.

4.1 Leitlinien des Strukturkonzepts

Das Strukturkonzept für das Fliegerhorstgelände (engeres Untersuchungsgebiet) strebt an, die neuen Bauflächen in tragfähigen Proportionen gegenüber dem bestehenden Stadtkörper von Leipheim und dem Landschaftsraum zu entwickeln. Schwerpunkt der Nachnutzung ist Gewerbe, um langfristig Gewerbeflächen vorhalten und dadurch dem Flächenverbrauch in sensiblen Bereichen entgegenwirken zu können. Die angestrebte Neuordnung soll einen flexiblen Zuschnitt zukünftiger Gewerbegrundstücke ermöglichen, mit dem auf unterschiedliche Bedarfslagen nachfragebezogen reagiert werden kann. Mit dem Abriss für die Nachnutzung ungeeigneter oder nur mit erheblichem Kostenaufwand umzurüstender Funktionsgebäude und der Räumung minderge-

nutzter Flächen können die Voraussetzungen für eine neue geeignete Gewerbenutzung und Folgeinvestitionen geschaffen werden. Der Siedlungskörper von Leipheim wird in diesem Sinne in südlicher Richtung erweitert. Die bestehenden bzw. geplanten Siedlungsränder werden aufgenommen und weitergeführt, Randbereiche des Fliegerhorsts im Westen, Süden und Osten werden dem Landschaftsraum zugeschlagen. Zur Vermeidung von Konflikten werden die unterschiedlichen Nutzungsarten (Wohnen, Gewerbe, Sport und Freizeit) und Gebäudedimensionen durch Freiraumzäsuren räumlich voneinander abgegrenzt. Bestehende und erhaltenswerte Baumbestände und Freiraumelemente werden in das neue Freiraumsystem integriert und für die Qualität der neu entstehenden Freiräume genutzt. Mit der gestalterischen Schwerpunktsetzung im öffentlichen Raum soll ein zukunftsfähiger Gewerbe- und Dienstleistungsstandort mit eigener Identität entstehen, der sich mit den angrenzenden Quartieren verknüpft und mittels neuer Sicht- und Wegebeziehungen räumliche Trennungen überwindet.

4.2 Nutzungskonzept

Hinsichtlich der Vorprägung durch den baulichen Bestand und der Maßstäblichkeit der künftigen Ansiedlungen lassen sich vier gewerblich geprägte Nutzungsbereiche unterscheiden:

Gewerbeflächen westlich der Theodor-Heuss-Straße (Teilbereiche 1.1-1.5): In dem baulich stark vorgeprägten Bereich ist eine bestandsorientierte mittlere bis kleinteilige Parzellierung vorgesehen. Einzelne Gewerbehallen und Wartungsgebäude können ggf. in das Nachnutzungskonzept integriert werden (Teilbereiche 1.1 bis 1.3). Bauliche Strukturen, die

für eine Nachnutzung nicht oder nur wenig geeignet sind, sollten zugunsten einer besseren Vermarktung der Flächen zurückgebaut werden. Dies betrifft u. a. das Tanklager Nord sowie das Betriebsgleis im nördlichen Bereich.

Generell ist eine Beschränkung der zulässigen Emissionen zugunsten der benachbarten Wohnbereiche erforderlich. Durch die Nachnutzung des Wasserwerks und der beiden Tertiär-Brunnen (Teilbereich 5.4 und 5.5) sind weitere Restriktionen bei der Flächenentwicklung zu berücksichtigen: für die östlich an die Sportflächen und das Wasserwerk angrenzenden Gewerbeflächen (Teilbereich 1.4 und 1.5) ist nur eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung vorzusehen (vgl. Kapitel 4.5 | Wasserversorgung).

Unter Berücksichtigung der Restriktionen und der prägenden, erhaltenswerten Baumbestände sind für den Teilbereich 1.4 Dienstleistungs- und Forschungseinrichtungen als Nutzungsschwerpunkt vorzusehen.

Die unmittelbar an die Theodor-Heuss-Straße angrenzenden Bauflächen (Teilbereiche 1.1 –1.3) sind uneingeschränkt für eine gewerbliche Nutzung geeignet. Sicherung und Ergänzung des bestehenden Baumbestands sorgen für eine räumliche Trennung zwischen den differenzierten Gewerbeeinheiten und einem Abschluss zur „Grünen Fuge“ im Süden.

Die Theodor-Heuss-Straße bildet den südlichen Stadteingang sowie die Haupteinfahrt zu den Gewerbeflächen nördlich der Umgehungsstraße.

Durch die Umsetzung des Impulsprojekts „Gewerbe Stadteingang Süd“ (Teilbereich 1.3) kann die Attraktivität des Umfelds und die Adresse des Standorts insgesamt gesteigert werden.

Gewerbeflächen östlich der Theodor-Heuss-Straße (Teilbereich 3.1 und 3.2): Der baulich nur gering vorgeprägte Bereich zwischen Theodor-Heuss-Stra-



Strukturkonzept mit Handlungsfeldern

Handlungsfeld Landschaft und Freiraum

- ① Ausbildung eines äußeren "Grünen Rings" um Leipheim als äußerer/ innerer Ortsrand
- ② Nachnutzung und Ausbau der Sportflächen am Fliegerhorst zu einem Sport- und Freizeitzentrum
- ③ Integration des Hallenbads in den Grünen Ring
- ④ "Grüne Fuge" entlang der Start- und Landebahn als siedlungsgliedernder Grünzug
- ⑤ Flächen für den ökologischen Ausgleich. Rückbau versiegelter Flächen und Regenwasserrückhaltung
- ⑥ Erhalt der Wald- und Aufforstungsflächen
- ⑦ Schaffung eines Netzes von Grün- und Wegeverbindungen

Handlungsfeld Ortsbild und Siedlungsstruktur

- ⑧ Organische Entwicklung von Wohnbauflächen nach Bedarf
- ⑨ Aufwertung des Bahnhofumfeldes
- ⑩ Stärkung des historischen Zentrums von Leipheim
- ⑪ Verlagerung von Gewerbe und Umstrukturierung zu Wohnen
- ⑫ Aufwertung des Bereichs der Stadtmauer und des inneren Grünen Rings um die Altstadt von Leipheim
- ⑬ Aufwertung des Straßenraums der B10
- ⑭ Nachnutzung der versiegelten Fläche der Start- und Landebahn als Verkehrsfläche und Betriebs Hof
- ⑮ Entlastung und Aufwertung des Ortskerns Bubesheim

Handlungsfeld Verkehr

- ⑯ Umgehungsstraße Leipheim
- ⑰ Abhängen der B10
- ⑱ Neue Nord- Süd- Spange
- ⑲ Ortsumgehung Bubesheim (Trassenführung in Abhängigkeit der vertiefenden Verkehrsuntersuchung)

Themenfelder Fliegerhorst

- I Bestandsorientierte Nachnutzung gewerblich geprägter Bebauung
- II Campusbereich. Ansiedlung von Forschung und Dienstleistung
- III Langfristige Gewerbereservefläche (größere und mittlere Einheiten)
- IV Gewerbe- und Industrieflächen, Ansiedlung großflächiger Einheiten
- V Sanierung, Aufwertung des Wohnumfeldes. Teilrückbau der Housing Area

ße und geplanter Umfahrung Leipzig im Osten wird als langfristige Reservefläche (ca. 30 ha) für mittlere bis großflächige Ansiedlungen freigehalten. Als langfristige Optionsfläche für die städtebauliche Entwicklung stellt sie eine wichtige Flächenreserve dar, die deutlich über den Förderzeitraum hinaus reicht. Durch den Rückbau der wenigen baulichen Strukturen ist eine Zwischennutzung als Grünland mit landwirtschaftlicher Bewirtschaftung denkbar. Nach vollständiger Entwicklung der Fläche sorgen Eingrünungen im Osten und Süden für einen räumlichen Abschluss zum Landschaftsraum.

Gewerbeflächen südlich der Umfahrung Leipzig (Teilbereiche 2.1-2.3): Die Flächenpotenziale südlich der Start- und Landebahn werden für großflächige gewerbliche Ansiedlungen – insbesondere für

erforderliche Betriebsverlagerungen und -erweiterungen aus den drei Standortkommunen – bereitgestellt. Im Teilbereich 2.3 soll mit der Verlegung des Betriebsgleisanschlusses ein wichtiger Standortvorteil gesichert werden. Eine geeignete Nachnutzungsoption für das Tanklager Süd scheint aktuell nicht gegeben. Um möglichst flexibel und zeitnah auf zukünftige Ansiedlungsinteressen reagieren zu können, wird der Rückbau der Anlagen empfohlen.

Die Start- und Landebahn wird als unbebaute Fuge weitestgehend erhalten und kann u. a. als Teil der Betriebsgelände als Stellplatz- oder Ladefläche genutzt werden. In besonderen Fällen kann die Fläche der Start- und Landebahn auch als Baufläche genutzt werden. Der Anti-Skid-Belag ist auf der Gesamtfläche zu entfernen. Die gewerbliche Entwicklung in westlicher und östlicher Richtung wird im Bereich der Köpfe der Start- und Landebahn durch Flächen für Ausgleichsmaßnahmen begrenzt. Eingrünungsmaßnahmen sorgen für einen Abschluss zur Landschaft.

Anlagen regenerativer Energien u. a. Photovoltaik sind als freistehende Anlagen, integriert in die Gewerbeflächen, möglich. In den Freiräumen und insbesondere den Ausgleichsflächen sollte darauf verzichtet werden.

Sonderflächen Shelter und Munitionslager (Teilbereiche 4.1-4.3): Die bestehenden Shelter sowie wesentliche Teile des Munitionslagers sollen in den Landschaftsraum integriert werden. Der vorhandene Bestand an Spezialgebäuden soll für Lagerzwecke nachgenutzt werden. Bauliche Maßnahmen sind in diesen Bereichen nicht vorgesehen.

Unter der Schwerpunktsetzung der gewerblichen Nachnutzung wird auf eine Wohnflächenentwicklung auf dem Fliegerhorstgelände verzichtet. Dies trägt

dem geringen prognostizierten Bedarf nach Wohnbauflächen Rechnung und berücksichtigt die geringe Eignung vorhandener Gebäude für eine Umnutzung zu Wohnzwecken. Weiterhin sollen so Nachbarschaftskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe minimiert werden:

Wohnquartier Hermann-Köhl-Straße: Für das benachbarte Wohnquartier Hermann-Köhl-Straße wird im südlichen Bereich ein teilweiser Rückbau der Bestandsgebäude empfohlen. Der Rückbau dient der Realisierung des grünen Freiraumrings auf dem Fliegerhorstgelände. Im westlichen Bereich ist eine einzeilige Ergänzung mit Wohnungsneubauten möglich. Mit einer Umstrukturierung einzelner Wohngebäude kann das Quartier zudem mittelfristig typologisch ergänzt und aufgewertet werden.

Entwicklungsflächen im Außenbereich: Die weitere Wohnentwicklung von Leipzig erfolgt gemäß der bisherigen Bauleitplanung durch maßvolle Erweiterungen nach Osten (Am Grasigen Weg).

Als weitere Nutzungen sind auf dem Fliegerhorstgelände vorgesehen:

Flächen für Sport und Freizeit (Teilbereich 5.4): Für die bestehenden Sportflächen am Fliegerhorst sieht das Strukturkonzept den Erhalt und eine zivile Nachnutzung vor. In einem mittelfristigen Planungshorizont ist eine Erweiterung des Sportflächenangebots (Anlage von Rasenspielfeldern und Kleinsportfeldern) vorgesehen. Die bestehende Sporthalle ist für eine Nachnutzung nicht geeignet und soll zurückgebaut werden. Für einen eventuellen späteren Bau eines Vereinsheims wird ein Standort freigehalten, ebenso für den Ausbau von Parkplätzen.

Darstellung der Teilbereiche





Geographische Merkmale

- Gewässer
- Wald
- Landwirtschaftliche Fläche
- Gewerbefläche Bestand
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze
- Abgrenzung Fliegerhorst

Landschaft und Freiraum

- Aufwertung / Erstellung von Wegeverbindungen
- Baumreihe / Einzelbäume
- Grünfläche extensiv
- Sportfläche / Park
- Regenwasserversickerung
- Rückbau der Start- und Landebahn
- Lärmschutzmaßnahmen

Stadtbild / Ortsbild

- Aufwertung historischer Stadt- / Ortskern
- Aufwertung wichtiger Straßenräume
- Weitere Umstrukturierungs- und Aufwertungsflächen

Siedlungsstruktur

- Gewerbefläche
- Langfristige Gewerbeflächenentwicklung
- Vorhaltefläche für Betriebsweiterungen
- Flächenpotenzial Start- und Landebahn
- Start- und Landebahn
- Wohnflächenenerweiterung
- Sondergebietsfläche (Gewerbe / Nato-Pipeline)
- Fläche des Wasserwerks
- Abgrenzung Wasserschutzgebiet (Fassungsbereich I, Schutzzone II+III), Grundlage: HyGeMo Partnerschaft, Lageplan mit vorgeschlagenen Schutzgebietsgrenzen, Stand 4/2009 (Innerhalb der Schutzzonen eingeschränkte Nutzung für Gewerbeentwicklung)

Baustruktur

- Prägender Gebäudebestand / Nachnutzung empfohlen
- Nachnutzung des Gebäudebestands möglich
- Bestand für Nachnutzung nicht geeignet / Gebäuderückbau empfohlen

Verkehr

- Bahnlinie / Bahnhof
- Teilverlegung Betriebsgleis
- Teilrückbau Betriebsgleis
- Umgehungsstraße Leipheim
- Mögliche Verkehrsnetzergänzungen (weiterer Prüf- und Abstimmungsbedarf)
- Knotenpunkt Umgehungsstraße Leipheim
- Kreuzungspunkt Umgehungsstraße Leipheim
- Erschließungsnetz
- Parken Freizeit / Sport

Nordumfahrung Bubesheim -
Verkehrsnetzergänzung unabhängig von
Konversion Fliegerhorst
(Abstimmung Trassenführung erforderlich)

Infrastrukturmaßnahmen Regionales Verkehrskonzept
ab 2. Entwicklungsstufe Fliegerhorst erforderlich

Maßstab (im Original) 1:5.000



Grünflächen: Große Teile des ehemaligen Fliegerhorsts werden als Grünflächen unterschiedlichen Charakters entwickelt (vgl. Kapitel 4.4).

Angebote für Dienstleistung und Gemeinbedarf: In den beiden zu erhaltenden Bestandsgebäuden (Offiziersheim Gebäude-Nr. 119, Stabsgebäude Gebäude-Nr. 111) innerhalb der Grünzäsur zwischen der Stadt Leipheim und den zukünftigen Gewerbeansiedlungen können ergänzende Angebote für Dienstleistungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen integriert werden.

4.3 Erschließungskonzept

Das Strukturkonzept zielt darauf, für die neuen Nutzungsbereiche auf dem Fliegerhorstgelände eine optimierte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz zu sichern und die innere Erschließung effizient zu gestalten. Bei der Gestaltung eines einheitlichen Erschließungsnetzes innerhalb des zukünftigen Gewerbegebiets sind Gestaltungsrichtlinien für die unterschiedlichen Straßentypen zu empfehlen. Es ist darauf zu achten, dass durch die zusätzlichen Nutzungen keine nachteiligen Auswirkungen für die angrenzenden Siedlungsbereiche entstehen:

Haupterschließung: Die Theodor-Heuss-Straße – in Verlängerung der früheren Hauptwache – dient als innere Haupterschließung des Fliegerhorsts und verbindet ihn mit der geplanten Südumfahrung Leipheim. Sämtliche Gewerbeverkehrsachsen verlaufen über diese Verkehrsachse. Sie dient außerdem als zukünftiger Stadteingang Leipheim Süd. Ergänzt wird das System durch den Stadteingang Ost in Richtung Günzburg. Beide Stadteingänge sollen gestalterisch und funktional aufgewertet werden.

Innere Erschließung: Die innere Erschließung des Areals erfolgt überwiegend auf bereits bestehenden Straßen, die in Teilbereichen saniert und ausgebaut werden müssen. Das bestehende Erschließungsnetz aus Albert-Schweitzer-Straße, Ludwig-Uhland-Straße, Geschwister-Scholl-Straße und Gustav-Stresemann-Straße bildet zukünftig einen internen Erschließungsring, der die nördlich der Südumfahrung Leipheim gelegenen Gewerbeflächen erschließt. Die Gewerbeflächen südlich der Start- und Landebahn werden durch Netzergänzungen an die Theodor-Heuss-Straße und die Südumfahrung Leipheim angebunden. Durch Orientierung der zukünftigen Verkehrserschließung am Bestandsnetz sollen Erschließungsaufwendungen nach Möglichkeit minimiert werden.

Betriebsgleise: Das bestehende Betriebsgleis wird im nördlichen Teilbereich zurückgebaut und im östlichen Bereich der Start- und Landebahn nach Süden verschwenkt. Dadurch kann das Betriebsgleis ohne Kreuzung der neuen Südumfahrung geführt werden und die südöstlichen Gewerbeflächen erschließen.

Das Strukturkonzept berücksichtigt die kommunalen Zielsetzungen zur Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrten von Leipheim und Bubesheim sowie zur attraktiven übergeordneten Anbindung des Fliegerhorstgeländes. Auf Grundlage der „Vertiefenden Verkehrsuntersuchung Leipheim – Günzburg – Bubesheim“ sind folgende für die Konversion erforderliche sowie noch weiter abzustimmende Maßnahmen im Strukturkonzept enthalten:

Südumfahrung Leipheim: Eine technisch und wirtschaftlich sinnvolle Trassenführung der Südumfahrung Leipheim ist auf der nördlichen Schulter der

Start- und Landebahn vorgesehen. Dadurch können der naturschutzfachliche Eingriff sowie neue Flächenversiegelungen der Umfahrung deutlich reduziert werden. Anschlusspunkte sind in Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße, beim neuen östlichen Stadteingang Leipheim, in Verlängerung der Schleifstraße sowie der GZ 4 Bubesheimer Straße vorgesehen. Die bestehende Günzburger Straße wird von der B 10 abgehängt, da nur so die gewünschte Entlastungswirkung für Leipheim zu erzielen ist.

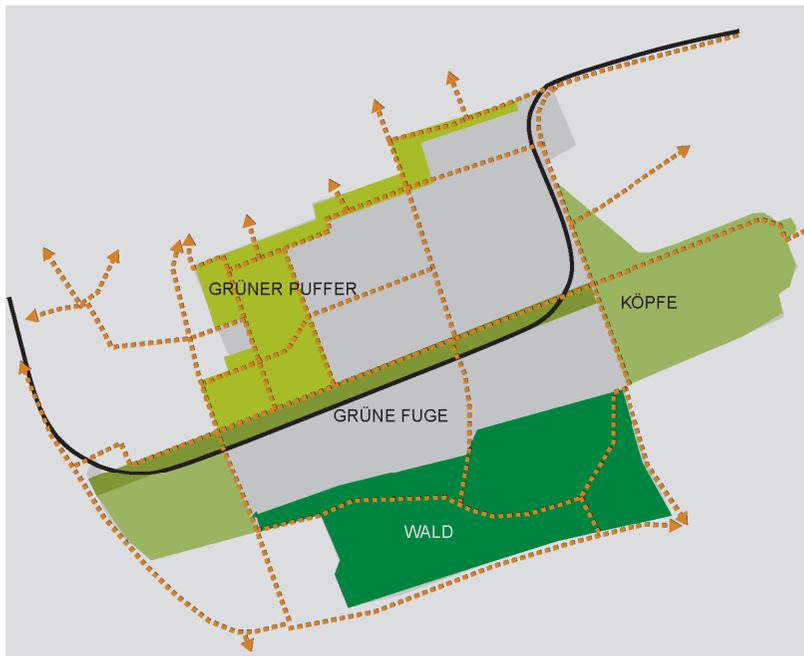
Entlang der Südumfahrung Leipheim, besonders im ca. 1,5 km langen geraden Abschnitt der ehemaligen Start- und Landebahn, ist eine ansprechende Gestaltung des Straßenraums zu berücksichtigen. Durch Abschnittsbildung, abwechslungsreiche Gestaltung des Freiraums mit unterschiedlichen Bepflanzungen und hochwertiger Bebauung kann eine attraktive Adresse für Leipheim und das neue interkommunale Gewerbegebiet geschaffen werden.

Infrastrukturmaßnahmen in weiteren Realisierungsabschnitten: Mit zunehmender Entwicklung des Fliegerhorstgeländes werden zusätzlich zur Südumfahrung Leipheim weitere Verkehrsnetzergänzungen erforderlich, um eine verträgliche und attraktive Anbindung der künftigen Gewerbeflächen zu gewährleisten (vgl. Kapitel 5: Entwicklungsstufen der Konversion). Die beste Wirksamkeit weist eine Querspange von der St 2020 zur B16 südlich der Autobahn mit einer Nord-Süd-Trasse zur Anbindung des Fliegerhorsts auf. Alternativ zu einer Querspange südlich der Autobahn kann die Entlastungswirkung für den Gesamttraum auch mit einem neuen Autobahnanschluss bei Bubesheim gewährleistet werden. Im Strukturkonzept werden mögliche Trassen für die erforderlichen zukünftigen Netzergänzungen berücksichtigt.

Nordumfahrung Bubesheim: Die Nordumfahrung Bubesheim stellt, trotz ihrer unbestrittenen Entlastungswirkung, keinen notwendigen Bestandteil der Verkehrsnetzergänzungen dar. Im Strukturkonzept wird entsprechend der Zielsetzung der Gemeinde Bubesheim eine mögliche Trassenlage einer Nordumfahrung Bubesheim als ergänzende Maßnahme berücksichtigt.

Aufgrund ihrer Verkehrswirkung im Gesamtnetz sollte eine Nordumfahrung Bubesheim nicht an das Verkehrsnetz des Fliegerhorstgeländes (Südumfahrung Leipzig) angebunden werden. Ein Anschluss der Nordumfahrung Bubesheim ist, unabhängig von der Konversion, an die GZ 4 möglich.

Freiraumkonzept



4.4 Freiraumkonzept

Entsprechend den kommunalen Zielen sieht das Strukturkonzept vor, die bauliche Entwicklung auf dem Fliegerhorst auf ein vertretbares Maß zu begrenzen und den angrenzenden Landschaftsraum zu ergänzen. Damit sollen die bisher durch das Konversionsgelände zerschnittenen Landschaftsräume gestärkt und innerstädtische Freiraumstrukturen ausgebaut und vernetzt werden.

Das Strukturkonzept sieht folgende Bausteine für den Bereich Freiraum und Landschaft vor:

„Grüner Puffer“: Entlang der Nahtstelle zwischen den bestehenden Wohngebieten und dem Fliegerhorst sieht das Strukturkonzept die Ausbildung eines durchgängigen Grünzugs vor. Dieser Grünzug bildet einen wesentlichen Bestandteil des künftigen Leipheimer Freiraumsystems.

Der „Grüne Puffer“ wird – analog zu dem in weiten Teilen bestehenden „inneren grünen Ring“ im Bereich der ehemaligen Stadtbefestigung – Bestandteil eines „äußeren grünen Rings“ um die Stadt Leipzig. Die Grünzone integriert die bestehenden / geplanten Sport- und Freiflächen und sorgt für eine räumliche Trennung der Nutzungsbereiche Wohnen und Gewerbe. Mit dem neuen Grünssystem können bestehende Freiflächendefizite – insbesondere in der Stadt Leipzig – ausgeglichen werden. Hinsichtlich der geplanten Nutzungen gilt:

- Entlang der Nahtstelle zwischen dem Leipheimer Wohngebiet und dem Fliegerhorst entsteht ein lang gestreckter Park, der z. B. mit Spieleinrichtungen ausgestattet werden soll. Der schöne Baumbestand sorgt als raumbildendes Element für eine besondere Qualität dieses Parks.

- An den Park schließt sich der Sportpark an (vgl. Kapitel 4.2).
- Südlich des Sportparks folgen das zu erhaltende Wasserwerk mit den beiden Tertiär-Brunnen und ein Bereich, in dem aufgrund der künftigen Lage im Wasserschutzgebiet ein Rückbau der baulichen Anlagen und die Nachnutzung als Landschaftsgrün (Grünland) vorgesehen sind.

„Grüne Fuge“: Zwischen nördlichen und südlichen Gewerbeeinheiten entlang der geplanten Südumfahrung Leipzig wird eine „Grüne Fuge“ als siedlungsgliedernder Grünzug entlang der Start- und Landebahn vorgesehen. Die bestehenden Wiesenflächen werden hierfür um raumwirksame Bepflanzungen und eine neue Fuß- und Radwegführung ergänzt.

Ausgleichsflächen: Eine vorläufige Ermittlung von Eingriff und Ausgleichsbedarf sowie eigens durchgeführte Kartierungen zur Tierwelt auf dem Fliegerhorst haben gezeigt, dass die notwendigen Ausgleichsflächen auf dem Konversionsgelände umgesetzt werden können. Das Strukturkonzept verzichtet daher zugunsten der erforderlichen Ausgleichsflächen weitestgehend auf eine Bebauung der westlichen und östlichen Köpfe der Start- und Landebahn. Durch Rückbau sollen die westlichen und östlichen Bereiche des Flugfelds als Grünland / ökologische Ausgleichsfläche / Landschaftspark entwickelt werden.

Erhalt der Wald- und Aufforstungsflächen: Die Wald- und Aufforstungsflächen im Süden bleiben erhalten. Eine bestandsorientierte Nachnutzung der in diesem Bereich vorhandenen Shelter insbesondere für Lagerzwecke ist vorgesehen.

Schaffung von Grün- und Wegeverbindungen: Ein Netz von neu zu schaffenden oder aufzuwertenden Grün- und Wegeverbindungen durchzieht zukünftig das Konversionsgebiet und trägt zur Siedlungsgliederung, aber auch zur Einbindung in das Siedlungs- und Landschaftsgefüge der drei Standortgemeinden bei.

4.5 Technische Infrastruktur

Wasserversorgung: Im ehemaligen Fliegerhorst besteht eine eigenständige Wasserversorgungsanlage, die aus zwei Tertiär-Brunnen (südlich der Sportanlagen) gespeist wird (Teilbereich 5.4). Aufgrund des guten baulichen Zustands ist eine Nachnutzung der Brunnen und des Wasserwerks vorgesehen. Die beiden Brunnen sollen in die vorhandene Wasserversorgung Leipheims integriert und für eine öffentliche Wasserversorgung genutzt werden. Um die beiden Brunnen dauerhaft für eine Trinkwasserversorgung heranziehen zu können, muss ein entsprechendes Schutzgebiet ausgewiesen werden. Innerhalb der Schutzzonen ist lediglich eine eingeschränkte Gewerbenutzung möglich. Zulässig sind nur Gewerbenutzungen ohne Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. Dies ist bei der gewerblichen Entwicklung der Teilflächen 1.4 und 1.5 zu berücksichtigen. In der weiteren Schutzzone befinden sich die Schule an der Hermann-Köhl-Straße, Wohnbauflächen sowie Sport-, Grün- und Landwirtschaftsflächen. Diese Nutzungen sind mit den Anforderungen des Trinkwasserschutzes vereinbar.

Schmutz- und Regenwasserentsorgung: Schmutz- und Regenwasser vom Fliegerhorst wird bisher im modifizierten Mischsystem hauptsächlich der Kläran-

lage Leipheim zugeführt. Das Leitungsnetz der Liegenschaft erfordert eine Anpassung an die zukünftige Nutzung. Aus wasserwirtschaftlichen bzw. ökologischen Gründen soll künftig in deutlich größerem Umfang unverschmutztes Dach- und Oberflächenwasser getrennt erfasst und abgeführt werden. Insbesondere für die geplanten Baufelder südlich der Start- und Landebahn (Teilflächen 2.1 bis 2.3) ist eine großflächige Rückhaltung und ggf. Versickerung von unverschmutztem Niederschlagswasser am westlichen und östlichen Kopf der Start- und Landebahn geplant.

NATO-Pipeline: Der ehemalige Fliegerhorst ist an das NATO-Pipelinennetz angeschlossen, das auch künftig bestehen und betrieben wird. Die Flächen der Übergabestation im Südosten (Teilfläche 4.4) verbleiben im Eigentum des Bundes.

4.6 Auswirkungen der Planung

Lärmschutz: Die enge räumliche Nachbarschaft der Wohngebiete in Leipheim und Bubesheim zu den geplanten Gewerbeflächen, Straßen und Sportanlagen auf dem Fliegerhorst erfordert in der künftigen Bauleitplanung eine besondere Beachtung lärmschutzrechtlicher Belange. Eine erste überschlägige schalltechnische Begutachtung zum Gewerbelärm auf Grundlage des SEK Strukturkonzeptes zeigt, dass im Rahmen der Bauleitplanung für die geplanten Gewerbeflächen geeignete Emissionskontingente für eine gewerblich-industrielle Nutzung vorgesehen werden können. Eine leichte Einschränkung der Gewerbelärmemissionen ist dabei bei den in Nachbarschaft zu Leipheim liegenden Teilbereichen 1.1, 1.4 und 3.1 zu beachten.

Denkmalpflege, Bodendenkmale: Innerhalb des Fliegerhostgeländes ist das ehemalige Offiziersheim mit Teehaus einschl. der Skulptur der Europa als Baudenkmal in der Denkmalliste eingetragen.

Aufgrund früherer archäologischer Funde ist das Auffinden von Bodendenkmalen bei der Entwicklung der westlichen Vorhaltefläche für Betriebserweiterung (Teilfläche 2.3) sowie im südwestlichen Bereich der gewerblichen Reservefläche (Teilfläche 3.2) nicht auszuschließen.

Altlastenverdachte, Kampfmittel: Im Plangebiet befindet sich eine größere Anzahl lokal begrenzter kontaminationsverdächtiger Flächen, die hinsichtlich der geplanten Nachnutzung und unter dem Gesichtspunkt des sachgerechten Umgangs mit möglichen schädlichen Bodenveränderungen zu berücksichtigen sind. Eine abschließende Beurteilung der Altlastenverdachte und ggf. erforderlicher Sanierungsmaßnahmen hinsichtlich der geplanten Nachnutzung liegt aufgrund noch laufender Altlastenerkundungen bislang nicht vor (Stand November 2009). Für eine Gefährdung gem. BBodSchG bestehen nach bisherigen Kenntnisstand jedoch keine Anzeichen. Unabhängig davon müssen bei Rückbaumaßnahmen und Bodeneingriffen ggf. abfallrechtliche Aspekte berücksichtigt werden.

Aufgrund der Bombardierungen im 2. Weltkrieg und der militärischen Nutzung können Kampfmittelfunde auf der Liegenschaft trotz teilweise durchgeführter Entmunitionierungen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Bei Baumaßnahmen ist deshalb regelmäßig vom Bedarf einer baubegleitenden Kampfmittelfreimessung auszugehen.

5. ENTWICKLUNGSSTUFEN DER KONVERSION

5.1 Stufenkonzept und Verkehrsnetzergänzung

Die Konversion des Fliegerhorstgeländes eröffnet den Standortgemeinden neue Möglichkeiten zur Entlastung ihrer Ortsdurchfahrten. Insbesondere der Innenstadtbereich Leipheims entlang der heutigen B10 wird durch die geplante Südumfahrung im Bereich der heutigen Start- und Landebahn deutlich entlastet. Gleichzeitig bewirkt die Aufsiedlung der Konversionsfläche, dass das Verkehrsaufkommen im Gesamttraum deutlich ansteigen wird – und zwar deutlich über den in Folge der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung ohnehin bedingten Zuwachs des Verkehrsaufkommens (bis 2020 ca. +4 %). Ziel der Planung muss es daher sein, die zusätzlich entstehenden Verkehre verträglich für den Gesamttraum zu leiten. Parallel zum Städtebaulichen Entwicklungskonzept wurde deshalb im Auftrag der ARGE Konversion die „Vertiefende Verkehrsuntersuchung Leipzig – Günzburg – Bubesheim“ erarbeitet, in der für verschiedene Netzfalle der Verkehr im Gesamtnetz der drei Kommunen und unter Berücksichtigung der Verkehrserzeugung des Fliegerhorstgeländes für das Jahr 2020 prognostiziert wird.

Auf Grundlage der prognostizierten Verkehrsentwicklung sieht das Städtebauliche Entwicklungskonzept für die sukzessive Nachnutzung der Flächenpotenziale auf dem Fliegerhorstgelände drei Entwicklungsstufen (minimale/mittlere/maximale Aufsiedlung) vor. Um eine Verkehrsvertraglichkeit für den Gesamttraum garantieren zu können, sind diese Entwicklungsstufen jeweils mit geeigneten Verkehrsnetzergänzungen zu begleiten:

Entwicklungsstufe 1 – Minimale Aufsiedlung: Die erste Entwicklungsstufe geht davon aus, dass als minimale Aufsiedlung vorrangig Gewerbeflächen für

kleinere bis mittlere Ansiedlungsinteressenten entwickelt werden können. Neben den Gewerbeflächen westlich der Theodor-Heuss-Straße ist eine Entwicklung der Gewerbeflächen südlich der Start- und Landebahn vorgesehen. Wohnbauflächen in Leipheim und Shelterbereiche werden sukzessive entwickelt und nachgenutzt. Die Nachnutzung und der Ausbau der Sportflächen am Fliegerhorst sind ebenfalls Bestandteil der ersten Entwicklungsstufe.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist bereits in der ersten Entwicklungsstufe der Konversion der Neubau der Südumfahrung Leipzig erforderlich. Für das innere Erschlieungssystem auf dem Fliegerhorstgelände ist in einer Stufe die Ringerschlieung zwischen Albert-Schweitzer-Straße und Gustav-Stresemann-Straße zu sanieren bzw. in Teilbereichen zu ergänzen.

Entwicklungsstufe 2 – Mittlere Aufsiedlung: In der mittleren Aufsiedlungsphase konzentriert sich die Gewerbeentwicklung überwiegend auf die großflächigen gewerblich nachzunutzenden Bereiche südlich der Start- und Landebahn. Im nördlichen Bereich werden die Gewerbeflächen entlang der Ringerschlieung ergänzt. Die Nachnutzung der Shelterbereiche und des ehemaligen Munitionsdepots wird sukzessive ausgebaut.

Da durch die weitere Aufsiedlung des Fliegerhorstgeländes mit einer erneuten deutlichen Verkehrszunahme für den Gesamttraum zu rechnen ist, sind für die mittlere Entwicklungsstufe zwingend weitere Verkehrsinfrastrukturmanahmen notwendig. Die Vertiefende Verkehrsuntersuchung empfiehlt als Maßnahme für ein gemeinsames Regionales Verkehrskonzept (Zielkonzept) eine autobahnparallele Querspange zwischen St 2020 und B16. Mit dieser Maßnahme kann zunächst ohne direkte Anbindung des Fliegerhorstes eine deutliche Entlastungswirkung für den Gesamt-

raum erzielt werden. Die Verlagerung der St2020 auf diese Querspange eröffnet gemeinsam mit der Rückstufung der B10 Möglichkeiten, durch verkehrslenkende Maßnahmen die Ortsdurchfahrten von Günzburg und Bubesheim zu entlasten.

Entwicklungsstufe 3 – Maximale Aufsiedlung: Die maximale Aufsiedlung der Konversionsfläche unterstellt eine vollständige Entwicklung aller Gewerbeflachenpotenziale des Fliegerhorsts. Schwerpunkt bildet vor allem die Entwicklung der strategischen Reservefläche östlich der Theodor-Heuss-Straße. Innerhalb dieses Zeithorizontes wird davon ausgegangen, dass die Reserveflächen südlich der Start- und Landebahn für die Weiterentwicklung vorhandener Betriebe herangezogen werden. Weitere Wohnbauflächen können im Bereich Leipzig Nord-Ost sowie Bubesheim West entstehen.

Bei einer maximalen Aufsiedlung des Fliegerhorstgeländes ist mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrs im Gesamttraum zu rechnen. Das in der zweiten Entwicklungsstufe geplante regionale Verkehrsnetz ist in dieser Entwicklungsstufe daher zwingend durch weitere Verkehrsinfrastrukturen zu ergänzen. Die vertiefende Verkehrsuntersuchung empfiehlt dabei als Endstufe eines gemeinsamen Regionalen Verkehrskonzepts (Zielkonzept) eine Nord-Süd-Spange zwischen Südumfahrung Leipzig und der autobahnparallelen Querspange (St 2020 – B16) mit einer Querung der Autobahn.

In Alternative zur autobahnparallelen Querspange (St 2020 – B16) können durch eine neue Autobahnanschlussstelle bei Bubesheim in Verbindung mit einer Nord-Süd-Spange zur Anbindung des Fliegerhorstgeländes die erforderlichen Entlastungseffekte für den Gesamttraum mit einem deutlich geringeren

Entwicklungsstufe 1

Gebäudebestand

- Prägender Gebäudebestand / Nachnutzung empfohlen
- Nachnutzung des Gebäudebestands möglich
- Bestand für Nachnutzung nicht geeignet / Gebäuderückbau empfohlen
- Zwischennutzung / Stilllegung

Erschließungsanlagen

- Neubau von Erschließungsanlagen / Verkehrsnetzergänzung
- Instandsetzung
- Umgang mit der Start- und Landebahn entspr. der gewerblichen Entwicklung
- Für Nachnutzung zu prüfende Erschließungsanlagen
- Empfohlener Rückbau
- Betriebsgleis Bestand
- Rückbau Betriebsgleis
- Neubau Fuß- und Radwege

Empfindliche Bereiche für eine Nachnutzung

- Abgrenzung von Sonderbauwerken
- Nato-Pipeline-Station
- Altlastenverdachtsflächen
- Standort für Tiefbrunnen
- Trinkwasserspeicher
- Regenwasserüberlaufbecken

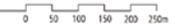
Abgrenzungen

- Gemeindegrenze
- Abgrenzung Fliegerhorst

Zuordnung

- Entwicklungen in Stufe 1 (Bauflächen)
- Entwicklungen in Stufe 1 (Freiflächen / Sondergebietsflächen)
- 30% Abschätzung der prozentualen Flächenbelegung im Bereich der Shelter
- F50% Abschätzung der prozentualen Flächenentwicklung im Bereich Freiraum / Ausgleichsmaßnahmen

Darstellung von Instandsetzung und Rückbau entspr. der Inhalte der Kosten- und Finanzierungsübersicht
Stand Februar 2010



Entwicklungsstufe 2

Gebäudebestand

- Prägender Gebäudebestand / Nachnutzung empfohlen
- Nachnutzung des Gebäudebestands möglich
- Bestand für Nachnutzung nicht geeignet / Gebäuderückbau empfohlen

Erschließungsanlagen

- Neubau von Erschließungsanlagen / Verkehrsnetzergänzung
- Instandsetzung
- Umgang mit der Start- und Landebahn entspr. der gewerblichen Entwicklung
- Empfohlener Rückbau
- Betriebsgleis Bestand
- Rückbau Betriebsgleis
- Neubau Betriebsgleis
- Neubau Fuß- und Radwege

Empfindliche Bereiche für eine Nachnutzung

- Abgrenzung von Sonderbauwerken
- Nato-Pipeline-Station
- Altlastenverdachtsflächen
- Standort für Tiefbrunnen
- Trinkwasserspeicher
- Regenwasserüberlaufbecken

Abgrenzungen

- Gemeindegrenze
- Abgrenzung Fliegerhorst

Zuordnung

- Entwicklungen in Stufe 2 (Bauflächen)
- Entwicklungen in Stufe 2 (Freiflächen / Sondergebietsflächen)
- Flächenentwicklung Entwicklungsstufe 1
- Gebäudebestand / Erschließungsnetz Entwicklungsstufe 1
- Gebäuderückbau Entwicklungsstufe 1
- 30% Abschätzung der prozentualen Flächenbelegung im Bereich der Shelter
- F50% Abschätzung der prozentualen Flächenentwicklung im Bereich Freiraum / Ausgleichsmaßnahmen

Darstellung von Instandsetzung und Rückbau entspr. der Inhalte der Kosten- und Finanzierungsübersicht Stand Februar 2010



Strukturkonzept | Instandsetzung und Rückbau

Entwicklungsstufe 3

Gebäudebestand

-  Prägender Gebäudebestand / Nachnutzung empfohlen
-  Nachnutzung des Gebäudebestands möglich

Erschließungsanlagen

-  Neubau von Erschließungsanlagen / Verkehrsnetzergänzung
-  Instandsetzung
-  Umgang mit der Start- und Landebahn entspr. der gewerblichen Entwicklung
-  Empfohlener Rückbau
-  Betriebsgleis Bestand

Empfindliche Bereiche für eine Nachnutzung

-  Abgrenzung von Sonderbauwerken
-  Nato-Pipeline-Station
-  Altlastenverdachtsflächen
-  Bodendenkmale
-  Standort für Tiefbrunnen
-  Trinkwasserspeicher
-  Regenwasserüberlaufbecken

Abgrenzungen

-  Gemeindegrenze
-  Abgrenzung Fliegerhorst

Zuordnung

-  Entwicklungen in Stufe 3 (Bauflächen)
-  Entwicklungen in Stufe 3 (Freiflächen / Sondergebietsflächen)
-  Flächenentwicklung Entwicklungsstufe 1+2
-  Gebäudebestand / Erschließungsnetz Entwicklungsstufe 1+2
-  Gebäuderückbau Entwicklungsstufe 1+2
-  Abschätzung der prozentualen Flächenbelegung im Bereich der Shelter

Darstellung von Instandsetzung und Rückbau entspr. der Inhalte der Kosten- und Finanzierungsübersicht Stand Februar 2010



Infrastrukturmaßnahmen Regionales Verkehrskonzept ab 2. Entwicklungsstufe Fliegerhorst erforderlich

Nordumfahrung Bubesheim - Verkehrsnetzergänzung unabhängig von Konversion Fliegerhorst (Abstimmung Trassenführung erforderlich)

Maßstab (im Original) 1:5.000

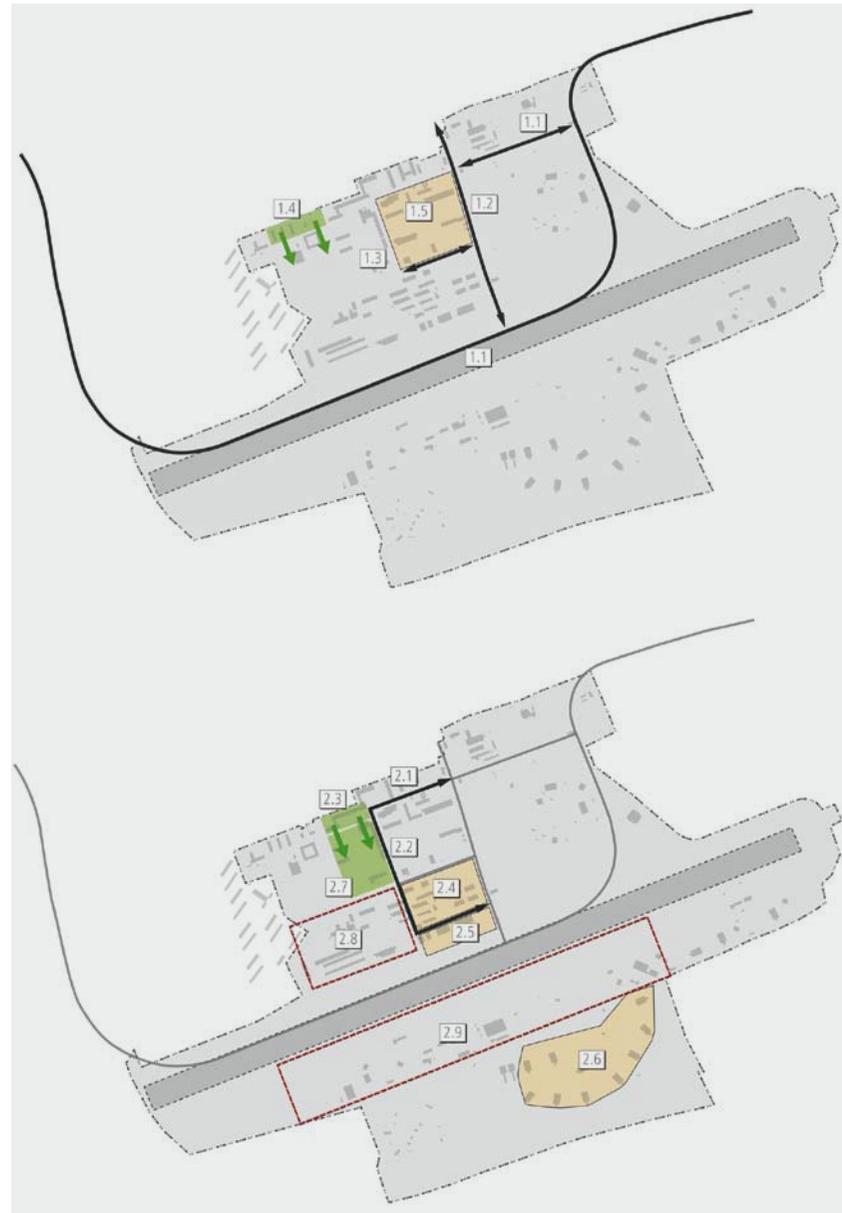


Eingriff in die Landschaft erzielt werden. Eine Realisierung dieser Anschlussstelle steht jedoch außerhalb der Planungskompetenz der Kommunen.

5.2 Umsetzungsstrategie und Impulsprojekte der ersten Entwicklungsstufe

Das in Abstimmung mit der Vertiefenden Verkehrsuntersuchung entwickelte Stufenkonzept erfordert ein gezieltes und koordiniertes Vorgehen bei der Entwicklung eines interkommunalen Gewerbestandorts. Teilbereiche des Fliegerhorsts müssen gezielt für eine zukunftsfähige Nachnutzung aufbereitet werden, um bereits in einer frühen Phase der Konversion geeignete Flächen für Investitionen und Impulsprojekte zur Verfügung stellen zu können. Insbesondere in dem heute baulich stark vorgeprägten Teilbereich 1 (Unterkunfts- und Verwaltungsbereich Nord-West) sowie den Frei- und Grünräumen (Grüner Puffer, Sportflächen, Ausgleichsflächen Start- und Landebahn) ist aufgrund des hohen Anteils ungeeigneter oder nur mit erheblichem Kostenaufwand umzurüstender Funktionsgebäude mit erheblichem Rückbaubedarf zu rechnen. Für die großflächigen Gewerbeflächen im Süden (Teilbereich 2) und Osten (Teilbereich 3) sind hingegen deutlich geringere Rückbau- und Ordnungsmaßnahmen zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Standortkommunen und der zu erwartenden Privatisierungserlöse durch die Veräußerung gewerblicher Baugrundstücke lässt sich eine zeitliche Abfolge wichtige Maßnahmen und Impulsprojekte im Rahmen der ersten Entwicklungsstufe (Minimale Auf siedlung) festlegen (s. Abb.). Für die erste Entwicklungsstufe wird ein Zeitraum von acht Jahren (2010 bis 2017) unterstellt. Dabei ist sorgfältig abzuwägen,



- PROJEKTSCHWERPUNKT
2010-2011:
- 1.1 Südumfahrung
Leipheim
 - 1.2 Theodor-Heuss-Straße:
Instandsetzung und Ergänzung
 - 1.3 Interne Erschließung: Ergänzung Erschließungsring
 - 1.4 Grüner Ring: Rückbau und Parkgestaltung
 - 1.5 GE-Flächen Nord-West: Bestandsorientierte Nachnutzung und Freimachung

- PROJEKTSCHWERPUNKT
2012-2013:
- 2.1 Interne Erschließung: Sanierung Albert-Schweitzer-Straße
 - 2.2 Interne Erschließung: Ergänzung Erschließungsring
 - 2.3 Grüner Ring: Rückbau und Parkgestaltung
 - 2.4 GE-Flächen Nord-West: Freimachung
 - 2.5 GE-Flächen Nord-West: Freimachung
 - 2.6 GE-Flächen Süd: Entwicklung von Teilflächen des Shelterbereichs
 - 2.7 Sicherung GE-Flächen: Rückbau und Zwischennutzung
 - 2.8 Sicherung GE-Flächen: Einzäunung
 - 2.9 Sicherung GE-Flächen: Einzäunung von Teilbereichen

5. ENTWICKLUNGSTUFEN DER KONVERSION

PROJEKTSCHWERPUNKT

2014-2015:

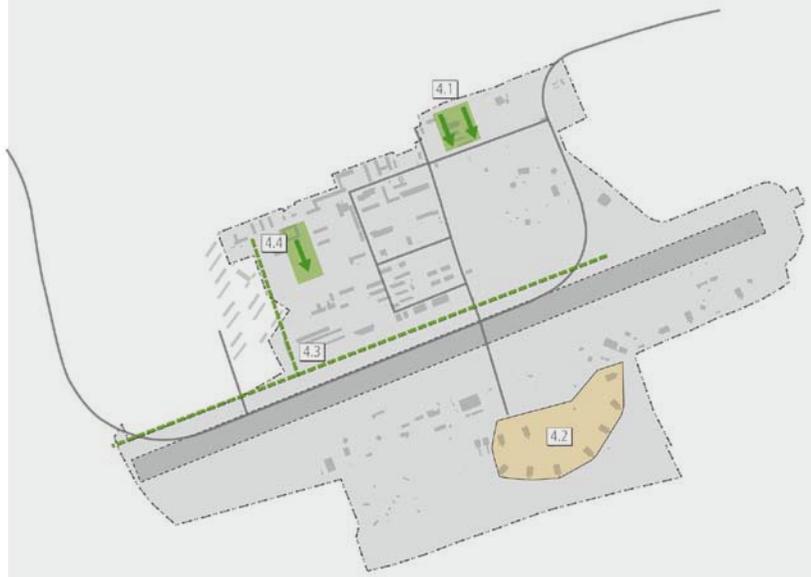
- 3.1 Interne Erschließung: Erschließung GE-Flächen Süd
- 3.2 Interne Erschließung: Anschluss Schleifstraße
- 3.3 Hermann-Köhl-Straße: Aufwertung öffentlicher Raum
- 3.4 Offiziersheim: Erschließung und Freiraum
- 3.5 Optionsfläche: Freimachung und landwirtschaftliche Zwischennutzung
- 3.6 GE-Flächen Süd: Entwicklung von Teilflächen



PROJEKTSCHWERPUNKT

2016-2017:

- 4.1 Stadteingang Ost: Rückbau von Bestandsgebäuden
- 4.2 GE-Flächen Süd: Weitere Entwicklung von Teilflächen des Shelterbereich
- 4.3 Wegenetz: Ergänzungen im Fuß- und Radwegenetz
- 4.4 Sport- und Freiflächen: Rückbau und Aufwertung Freiraum (optional in Entwicklungsstufe 2)



welche Projekte und Maßnahmen in einer frühen Phase für eine erfolgreiche Konversion zwingend erforderlich sind und welche Umsetzungen zeitlich zurückgestellt werden können, ohne wesentliche Zielsetzungen zu gefährden.

6. FLÄCHENBILANZ

Das vorliegende Strukturkonzept ermittelt für die Konversionsfläche (einschl. Gleisanschluss Fliegerhorst) folgende Flächenbilanz:

Flächennutzung	Fläche
Gesamtfläche Gewerbe	90,0 ha
GE	27,2 ha
(davon langfristige Reserve)	(4,9 ha)
GI	53,6 ha
(davon langfristige Reserve)	(33,9 ha)
Start- und Landebahn	9,2 ha
(davon langfristige Reserve)	(3,2 ha)
Gesamtfläche Sonderflächen	22,4 ha
Gesamtfläche Büro- und Dienstleistung	0,5 ha
Gesamtfläche Erschließung	23,6 ha
Straßennetz/innere Erschließung	8,6 ha
Übergeordnetes Straßennetz	8,7 ha
Bahnflächen	6,3 ha
Gesamtfläche Freiraum	119,0 ha
Grün- und Freiflächen	20,3 ha
Landwirtschaft	51,8 ha
Waldflächen	42,7 ha
Fuß- und Radwegenetz	4,2 ha
Gesamtflächen	255,5 ha

7. UMSETZUNG DER SANIERUNGSZIELE

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahmen und die Bewertung der baulichen Strukturen auf dem Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes zeigen, dass im Untersuchungsgebiet in erheblichem Umfang „städtebauliche Missstände“ vorliegen, zu deren Behebung umfangreiche städtebauliche und strukturelle Erneuerungsmaßnahmen erforderlich sein werden. Um die Siedlungsstruktur an die Erfordernisse der Wirtschaft anzupassen und den ehemaligen Fliegerhorst nachhaltig als wichtigsten interkommunalen Gewerbestandort in der Region zu entwickeln, sind Maßnahmen der Stadterneuerung unverzichtbar und im öffentlichen Interesse.

Bei der Umsetzung der Konversion kann nur eine Kombination aus hoheitlichen Eingriffen der Kommunen, verfahrensbegleitenden Fördermaßnahmen sowie ergänzenden privaten Investitionen zu einem langfristigen Erfolg beitragen. Die erforderlichen planungsrechtlichen Instrumente sowie die begleitende Förderung und Finanzierung werden anhand dieser Ziele ausgewählt.

Durch das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ wird es Kommunen ermöglicht, sich frühzeitig auf die nötigen Anpassungsprozesse einzustellen. Das Programm soll u. a. vorbeugend eingesetzt werden und insbesondere dazu beitragen, militärische und gewerbliche Brachflächen an die heutigen Erfordernisse anzupassen. Förderfähig sind Gesamtmaßnahmen auf der Grundlage des Besonderen Städtebaurechts des Baugesetzbuches (BauGB), der Städtebauförderungsrichtlinien und insbesondere des städtebaulichen Entwicklungskonzepts.

Bei der Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen wird weitgehend auf die hoheitlichen Instru-

mente zu Erreichung der im städtebaulichen Entwicklungskonzept festgelegten Ziele verzichtet.

Für die Konversion „Fliegerhort Leipheim“ eignet sich aufgrund der Erneuerungs- und Umsetzungsstrategie das rechtliche Instrumentarium des förmlich abgegrenzten Stadtumbaugebiets als Fördervoraussetzung für das Programm „Stadtumbau West“, da:

- durch die Auflösung der militärischen Nutzung deutliche städtebauliche Funktionsverluste eingetreten sind, die sich ohne geeignete Steuerungsinstrumente weiter verschärfen werden
- die Durchführungsinstrumente des allgemeinen Städtebaurechts allein nicht ausreichen, um die Komplexität des Umstrukturierungsprozesses zu steuern
- ohne eine städtebauliche Aufwertung die nachhaltige raumverträgliche Entwicklung und Vermarktung der Flächen nicht sichergestellt werden kann sowie
- umfangreiche Maßnahmen im Umfeld (Verkehr, öffentlicher Raum, Grün) für die Erreichung der städtebaulichen und strukturellen Ziele erforderlich werden

Gemäß den Ergebnissen der Bestandsanalyse konzentrieren sich die Problemlagen auf den Kernbereich der Konversion. Die förmliche Festlegung des Stadtumbaugebiets sollte sich auf diese räumlichen Schwerpunkte konzentrieren. Folglich umfasst der Abgrenzungsvorschlag für das Stadtumbaugebiet nach §171 b BauGB die gesamte Konversionsfläche.

Mit dem geplanten kommunalen Zwischenerwerb der Liegenschaft durch die Standortkommunen können die erforderlichen Erneuerungsmaßnahmen sowie Vorhaltung und Vermarktung der Entwicklungs-

flächen in Eigenregie durch den Zweckverband umgesetzt werden. (vgl. Kapitel 10)

Empfohlen wird daher die Durchführung der Stadtumbaumaßnahme im vereinfachten Verfahren ohne Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152 bis 156a BauGB).

8. KOSTEN DER STADTUMBAUMASSNAHME

In der nachfolgenden Übersicht werden die nach den Städtebauförderungsrichtlinien des Freistaates Bayern zuwendungsfähigen Kosten zusammengestellt. Die aufgeführte vorläufige Kostenschätzung zeigt eine Gesamtübersicht der Kosten mit gerundeten Werten. Eine detaillierte Kostenbeschreibung kann der Anlage 1 „Vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht“ des Erläuterungsbericht „Konversion Fliegerhorst Leipheim – Städtebauliches Entwicklungskonzept“, Februar 2010 (Langfassung) entnommen werden.

Konversionsprozesse brauchen einen langen Atem: Aus der Kosten- und Finanzierungsübersicht ist zu erkennen, dass die Kommunen umfangreiche Vorleistungen erbringen müssen, um das Bewusstsein für den ehemaligen Militärstandort positiv zu verändern und geeignete Investitionen auf die Konversionsfläche zu lenken. Insbesondere in der ersten Entwicklungsstufe sind umfangreiche Bau- und Ordnungsmaßnahmen (z. B. Herstellung- und Instandsetzung Erschließungsnetz, Rückbau, Herstellung öffentlicher Freiräume u. a.) erforderlich, um die Konversion erfolgreich in Gang zu bringen und stadtverträglich zu gestalten. Aufgrund der umfangreichen Aufwendungen im öffentlichen Raum ist eine Rentierlichkeit der Gesamtkonversion in den Entwicklungsstufen 1 und 2 (Zeithorizont 2010-2025) nicht zu erzielen. Privatisierungserlöse durch die Veräußerung von gewerblichen Bauflächen werden in den Anfangsjahren nur in geringem Umfang zur Refinanzierung herangezogen werden können.

Gesamtübersicht der unrentierlichen Kosten Vorläufige Kostenschätzung	Entwicklungsstufe 1 (2010 - 2017)	Entwicklungsstufe 2 (2018 - 2025)	Gesamtsumme Stufe 1 und 2	davon förderfähige Kosten
AUSGABEN				
Allgemeine Ausgaben				
Grunderwerb Konversionsgelände (Kaufpreis und Finanzierungskosten)	1.920.000 €	1.920.000 €	3.840.000 €	--- 1)
Sonstige Vorbereitungsmaßnahmen	4.550.000 €	---	4.550.000 €	2.682.000 € 2)
Sonstige Vergütungen (Projektsteuerungskosten)	384.000 €	384.000 €	768.000 €	768.000 € 3)
Summe Allgemeine Ausgaben	6.854.000 €	2.304.000 €	9.158.000 €	3.451.000 €
1. Vorbereitungsmaßnahmen				
Planungskosten	1.149.000 €	194.000 €	1.343.000 €	1.261.000 €
Summe Vorbereitungsmaßnahmen	1.149.000 €	194.000 €	1.343.000 €	1.261.000 €
2. Ordnungsmaßnahmen				
Rückbau von Bestandsgebäuden	5.056.000 €	3.898.000 €	8.954.000 €	4.492.000 € 4)
Rückbau der Betriebsgleisanlage	228.000 €	14.000 €	242.000 €	150.000 € 4)
Herstellung öffentlicher Grün- und Freiflächen	1.028.000 €	1.608.000 €	2.636.000 €	2.597.000 €
Sicherung und Entwicklung der Waldflächen	85.000 €	126.000 €	211.000 €	---
Rückbau von versiegelten Flächen	1.239.000 €	872.000 €	2.111.000 €	1.048.000 € 4)
Rückbau von versiegelten Flächen (Start- und Landebahn)	648.000 €	806.000 €	1.454.000 €	523.000 € 4)
Herstellung von Ver- und Entsorgungsanlagen (einschl. Rückbau Bestand)	1.604.000 €	1.915.000 €	3.519.000 €	---
Instandsetzung und Sanierung von Erschließungsanlagen	481.000 €	432.000 €	913.000 €	144.000 € 4)
Anlage Geh- und Radweg	695.000 €	185.000 €	880.000 €	880.000 €
Kosten für temporäre Einzäunungsmaßnahmen	209.000 €	100.000 €	309.000 €	---
Summe Ordnungsmaßnahmen	11.273.000 €	9.956.000 €	21.229.000 €	9.834.000 €
3. Baumaßnahmen				
Neubau von Betriebsgleisen	---	---	---	---
Modernisierung und Instandsetzung von Bestandsgebäuden	1.494.000 €	---	1.494.000 €	1.494.000 € 6)
Modernisierung und Instandsetzung der Shelteranlagen	---	---	---	---
Herstellung und Instandsetzung Sportflächen	273.000 €	581.000 €	854.000 €	97.000 €
Summe Baumaßnahmen	1.767.000 €	581.000 €	2.348.000 €	1.591.000 €
SUMME AUSGABEN	21.043.000 €	13.035.000 €	34.078.000 €	16.137.000 €

Gesamtübersicht der unrentierlichen Kosten Vorläufige Kostenschätzung	Entwicklungsstufe 1 (2010 - 2017)	Entwicklungsstufe 2 (2018 - 2025)	Gesamtsumme Stufe 1 und 2	davon förderfähige Kosten
EINNAHMEN				
Privatisierungserlöse, Bewirtschaftungsüberschüsse aus Zwischennutzung	9.255.000 €	8.637.000 €	17.892.000 €	--- 7)
SUMME EINNAHMEN	9.255.000 €	8.637.000 €	17.892.000 €	0 €
SALDO AUSGABEN / EINNAHMEN				
Überschuss oder Unterdeckung	-11.788.000 €	-4.398.000 €	-16.186.000 €	-16.137.000 €
Gegenüberstellung der Finanzierungsanteile der unrentierlichen Kosten (Gesamt) (Annahme Entwicklungszeitraum 16 Jahre für Entwicklungsstufe 1 und 2)				
Abschätzung Landeszuschuss (50% der förderfähigen Kosten)				8.068.500 €
Abschätzung Eigenmittel Kommunen (50% der förderfähigen Kosten)				8.068.500 €
Eigenmittel Kommunen für nicht förderfähige Maßnahmen				49.000 €
Saldo				0

* In der vorläufigen Kosten- und Finanzierungsübersicht nicht berücksichtigt sind aufgrund der fehlenden Förderfähigkeit Kosten für Verwaltung und Betrieb des Zweckverbands (u.a Personalkosten und Unterhaltskosten der Geschäftsstelle, Allgemeine Verwaltung, Aufwendungen für Steuerungsaufgaben, Unterhaltskosten für öffentliche Flächen, Aufwendungen der Grundstücksverwaltung) sowie Kosten für Erkundung und Entsorgung von Altlasten und Kampfmittel. Ebenfalls nicht berücksichtigt sind bis zur Abstimmung des weiteren Vorgehens zum Programm Soziale Stadt die Maßnahmen für den Teilbereich Hermann-Köhl-Straße.

- 1) Annahme Fremdfinanzierung Grunderwerbskosten mit einer Kreditlaufzeit von 20 Jahren; Gesamtsumme geschätzte Grunderwerbs- und Finanzierungskosten (nach 20 Jahren): 4,8 Mio €
- 2) Erschließungsmaßnahmen einschl. Aufwertung öffentlicher Raum T.-Heuss-Straße sowie Rückbau der vorhandenen Einzäunung
- 3) laut StBauFR 2007 betragen die förderfähigen Kosten für die Projektsteuerung udgl. 5% der Jahreskontingents der Gesamtmaßnahme
- 4) Förderfähige Kosten nur für Maßnahmen im öffentlicher Raum angerechnet
- 5) Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen innerhalb gewerblicher Bauflächen werden keine öffentlichen Ausgaben unterstellt
- 6) Förderfähige Kosten nur für Maßnahmen im öffentlicher Raum angerechnet
- 7) mögliche Nachzahlungsverpflichtungen für Gewerbebauland sind berücksichtigt

9. STRUKTURKONZEPT | WEITERES UNTERSUCHUNGSGEBIET

Die geplante Auflösung des Fliegerhorsts Leipheim erlaubt die Einbindung in den städtebaulichen und landschaftlichen Kontext über die Grenzen der militärischen Liegenschaft hinaus. Gleichzeitig führt die Konversionsmaßnahme zu grundlegenden Veränderungen im Gesamttraum. Unter den durch die Konversionsaufgabe geänderten Rahmenbedingungen sind daher die bisherigen Zielvorstellungen für den Gesamttraum in den drei Standortkommunen zu überprüfen. Folgende Fragestellungen stehen dabei im Fokus:

- Ergeben sich aus dem Planungsprozess neue oder geänderte Zielvorstellungen für die Gemeindeentwicklung insgesamt?
- Welche Auswirkungen hat die geplante Entwicklung des Fliegerhorsts auf den Gesamttraum? Werden begleitende Maßnahmen benötigt, um die Raumverträglichkeit zu sichern?
- Gibt es kommunale Zielsetzungen und Planungen, vor allem im Bereich der Bauleitplanung, die durch die Entwicklungen am Fliegerhorst neu überdacht werden müssen?
- Welche Entwicklungsziele werden für die innerstädtischen Flächenpotenziale verfolgt, die durch geplante Betriebsverlagerungen auf das Fliegerhorstgelände freigesetzt werden können? Welche städtebaulichen Förderungsinstrumentarien können diesen Umstrukturierungsprozess unterstützen?

Eine detaillierte Untersuchung der Themen Flächenpotenziale, Verkehr und Landschaft, Freiraum und Freizeit gibt wichtige Hinweise auf zukünftige Entwicklungen im Gesamttraum.

VERKEHR (Maßnahmen und Handlungsfelder)

Stadt Leipheim

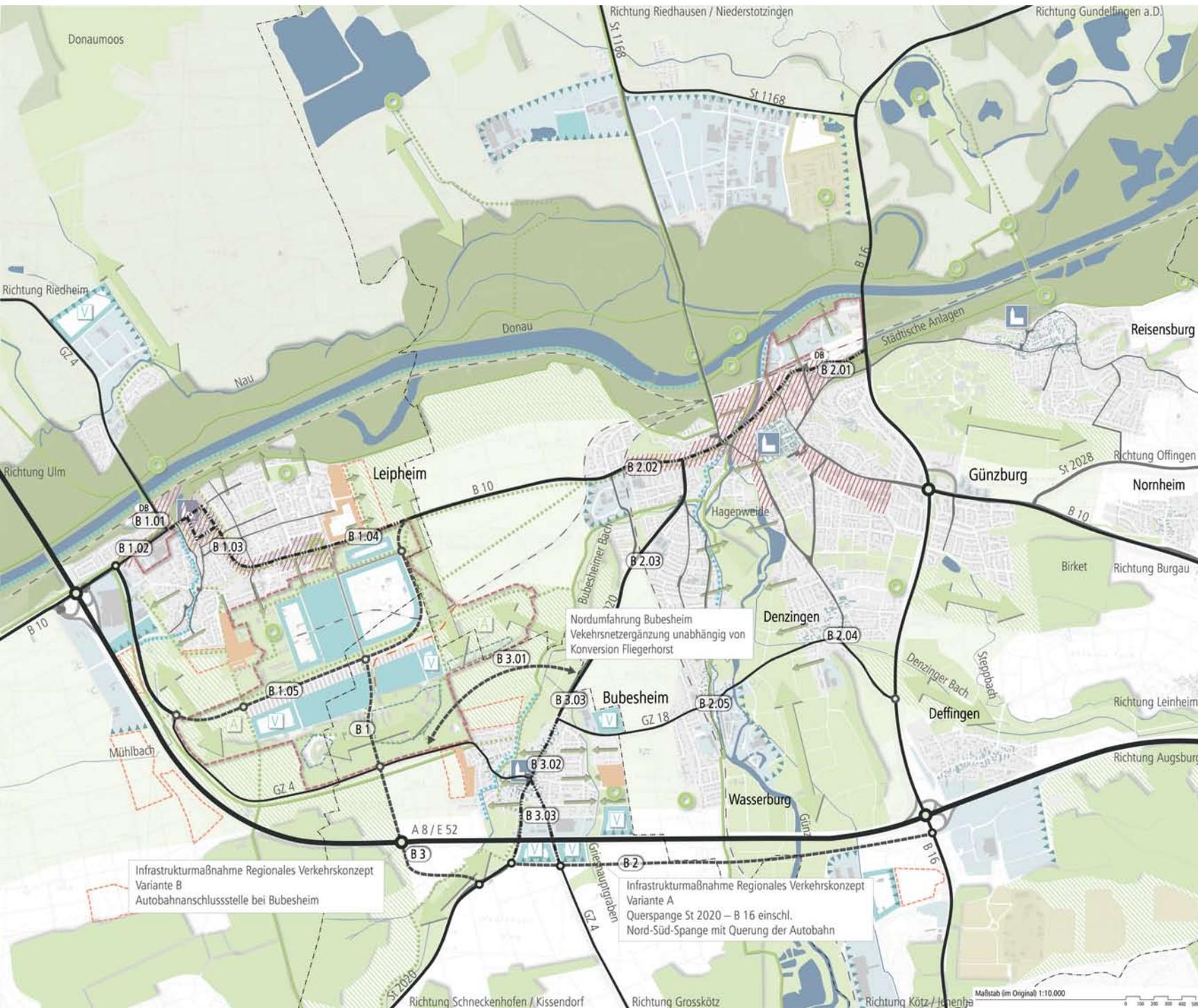
- B 1.01 Aufwertung Bahnhofsumfeld Leipheim
- B 1.02 Stadteingang West; Aufwertung im Bereich Ulmer Straße und Stadtberg
- B 1.03 Abstufung B10 im Siedlungsbereich Leipheim
- B 1.04 Stadteingang Ost; Abhängung B10 Günzburger Straße
- B 1.05 Umgehungsstraße Leipheim Süd

Stadt Günzburg

- B 2.01 Abstufung B10/Aufwertung Bahnhofsumfeld Günzburg (Mobilitätsdrehscheibe)
- B 2.02 Abstufung B10 Ulmer Straße
- B 2.03 Abstufung St2020 Weißenhorner Straße
- B 2.04 Entlastung Durchfahrt Denzingen
- B 2.05 Entlastung Durchfahrt Wasserburg

Gemeinde Bubesheim

- B 3.01 Nordumfahrung Bubesheim (Abstimmung Trassenlage erforderlich)
- B 3.02 Entlastung der innerörtlichen Bereiche (Leipheimer Straße/Weißenhorner Straße/Günzburger Straße)
- B 3.03 Abstufung St 2020 im Siedlungsbereich Bubesheim (Weißenhorner Straße, Kötzer Straße, Günzburger Straße)



Strukturkonzept Gesamttraum | Verkehr

- Landschaft und Freiraum**
- Gewässer
- Donaunau / überregional bedeutsamer Landschafts- und Erholungsraum
- Verbindungszone Donautal - Donaumoos / Vorrang für Landschaftsentwicklung
- Freiraumnetz der Riedellandschaft / Täler - siedlungsgliedernde Freiräume - Wald
- Ergänzung des Freiraumnetzes (Empfehlung)
- Auszuweisende Ausgleichsflächen auf Fliegerhorstgelände
- Regionaler Grünzug
- Freiraumkorridor / großräumige Verknüpfung
- Bezug zur Landschaft / Grünverbindung
- Aufwertung der Bäche / Uferzonen
- Sondernutzung Freizeit
- Entwicklungsflächen Freizeit
- Sport- und Freizeiteinrichtungen
- Hauptnetz Fuß- und Radwege (Bestand)
- Netzergänzung Fuß- und Radwege
- Stadt- / Ortsbild**
- Landmarke
- Stärkung und Aufwertung historischer Stadt- und Ortskerne
- Siedlungsstruktur**
- Siedlungsfläche (Bestand)
- Gewerbefläche (Bestand)
- Entwicklungsflächen Gewerbe
- Reserveflächen Gewerbe
- Vorhalteflächen für Betriebsverlagerungen
- Flächenpotenzial Start- und Landebahn
- Sondernutzungen Gewerbe
- Begrenzung der Gewerbeentwicklung
- Entwicklungsflächen Wohnen
- Reserveflächen Wohnen
- Verzicht auf Flächenentwicklung entspr. FNP (Empfehlung)
- Umstrukturierungsflächen
- Aufwertungsflächen
- Verkehr**
- Übergeordnetes Straßennetz
- Ergänzung im Erschließungsnetz entspr. des Regionalen Erschließungskonzepts
- Entlastung der innerörtlichen Bereiche
- Erschließungsnetz
- Knotenpunkt
- Bahngleis
- Rückbau Betriebsgleis
- Betriebsgleis - Verlagerung
- Bahnhofpunkt

FLÄCHENPOTENZIALE (Maßnahmen und Handlungsfelder)

Stadt Leipheim

- A 1.01 Reserveflächen Gewerbe (Riedweg)
- A 1.02 Aufwertungsflächen Gewerbe Donauaue (Bereich Hinter der Post)
- A 1.03 Stärkung und Aufwertung historischer Stadtkern Leipheim
- A 1.04 Grasiger Weg: Entwicklungsflächen Wohnen; Entwicklungspriorität I (Nord-West) und Reserveflächen Wohnen; Entwicklungspriorität II (Süd-West)
- A 1.05 Verzicht auf Wohnflächenentwicklung entsprechend FNP
- A 1.06 Umstrukturierung Gewerbefläche Ulmer Straße / Herrenbreite
- A 1.07 Konzentration Standort Einzelhandel östl. Maximilianstr.; Aufwertung Wohnen westl. Maximilianstr.
- A 1.08 Aufwertung Wohnumfeld im Bereich Günzburger Straße
- A 1.09 Entwicklungsflächen Gewerbe (Grüner Weg)
- A 1.10 Verzicht auf Gewerbeflächenentwicklung entsprechend FNP
- A 1.11 Teiltrückbau und Aufwertung Wohnquartier (Hermann-Köhl-Straße)
- A 1.12 Verzicht auf Wohnflächenentwicklung entsprechend FNP (Schleifstraße)
- A 1.13 Wohnflächenentwicklung Südlich Hermann-Köhl-Straße; Entwicklungspriorität III
- A 1.14 Konzentration Gewerbeflächenentwicklung Fliegerhorstgelände

- A 1.15 Langfristige Flächensicherung als interkommunale Reservefläche für größere und mittlere Gewerbeansiedlungen
- A 1.16 Verzicht auf Flächenentwicklung Sondernutzung / Freizeit und Erholung
- A 1.17 Verzicht auf Flächenentwicklung Sondernutzung / Photovoltaik
- A 1.18 Verzicht auf Flächenentwicklung Sondernutzung / Windkraft

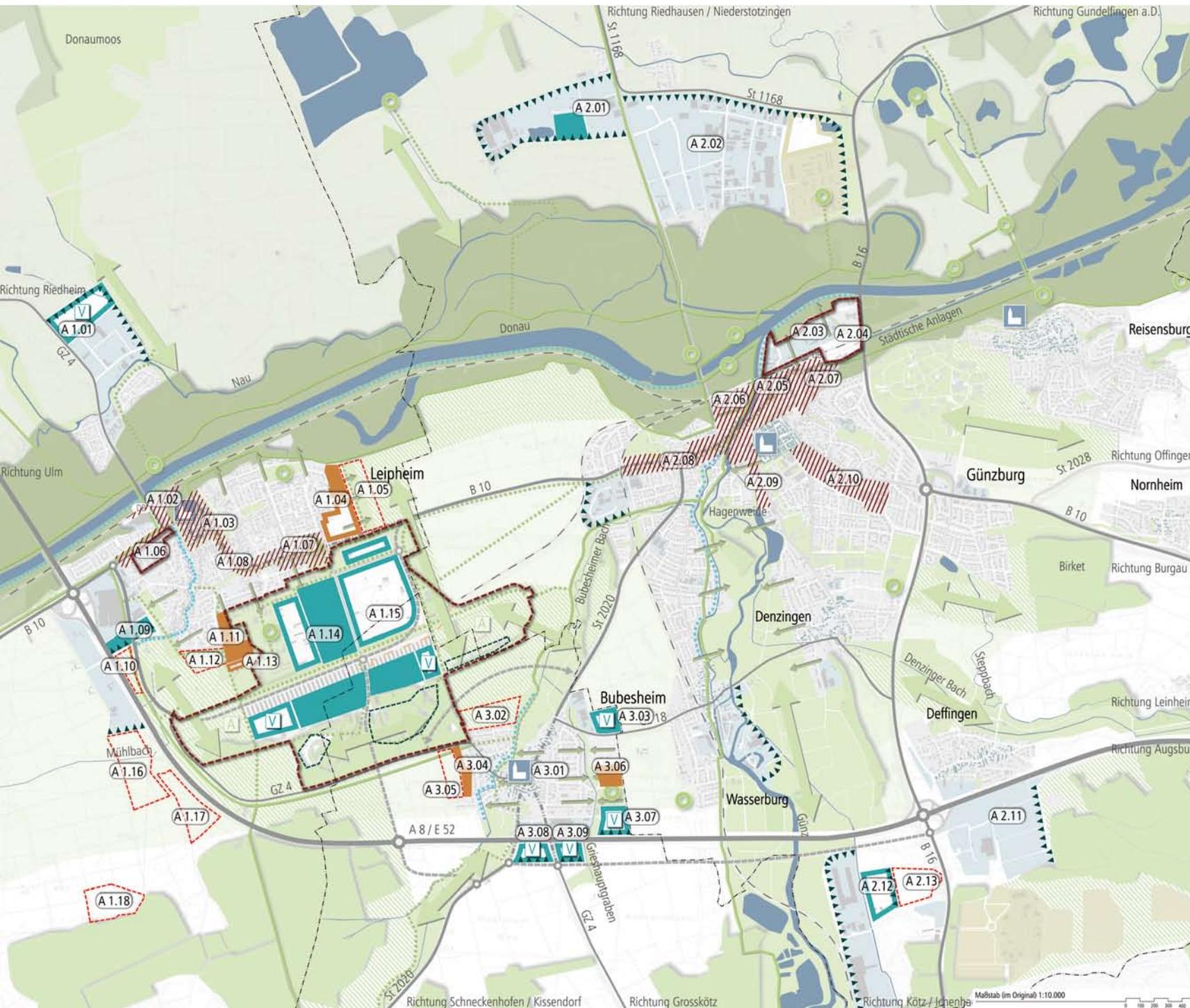
Stadt Günzburg

- A 2.01 Reserveflächen Gewerbe (Bereich Lußweg); Entwicklungspriorität III
- A 2.02 Reserveflächen Gewerbe (Bereich Rudolf-Diesel-Straße); Entwicklungspriorität II
- A 2.03 Umstrukturierung Bereich Auweg (Nutzungsschwerpunkt Gewerbe)
- A 2.04 Umstrukturierung Areal Gröger (Nutzungsschwerpunkt Dienstleistung)
- A 2.05 Aufwertung Wohnquartier Bereich Schützenstraße / Günz
- A 2.06 Aufwertung Bereich Kappenzipfel (Nutzungsschwerpunkt Süd Wohnen / Nord Gewerbe)
- A 2.07 Aufwertung Bereich Siemens-/Bahnhof-/Dillinger Straße
- A 2.08 Aufwertung Stadtraum / Wohnumfeld entlang Ulmer Straße / Schlachthausstraße
- A 2.09 Arrondierung und Baulückenschließung Bereich Ichenhauser Straße / Schöbelstraße
- A 2.10 Aufwertung Stadtraum entlang Augsburgsberger Straße

- A 2.11 Entwicklungsflächen Gewerbe (Kimmerle-Areal) ohne kommunale Steuerungsmöglichkeit
- A 2.12 Reservefläche Gewerbe Alois-Mengele-Straße; Entwicklungspriorität III
- A 2.13 Verzicht auf Gewerbeflächenentwicklung entsprechend FNP (östlich Entwicklung Alois-Mengele-Str.)

Gemeinde Bubesheim

- A 3.01 Aufwertung des dörflichen Ortskerns
- A 3.02 Verzicht auf Wohnflächenentwicklung entsprechend FNP
- A 3.03 Reserveflächen Gewerbe (Am Hohen Rain)
- A 3.04 Entwicklungsflächen Wohnen Bühler Weg; Entwicklungspriorität II; Berücksichtigung Immission durch BAB / geplante Nord-Süd-Spange
- A 3.05 Verzicht auf Wohnflächenentwicklung entsprechend FNP
- A 3.06 Entwicklungsflächen Wohnen Bubesheim Ost; Entwicklungspriorität I
- A 3.07 Reserveflächen Gewerbe Ost
- A 3.08 Reserveflächen Gewerbe Bubesheim Süd (West); Begrenzung weiterer Flächenentwicklung südl. BAB
- A 3.09 Reserveflächen Gewerbe Bubesheim Süd (Ost); Begrenzung weiterer Flächenentwicklung südl. BAB



- Landschaft und Freiraum**
- Gewässer
 - Donaunau / überregional bedeutsamer Landschafts- und Erholungsraum
 - Verbindungszone Donautal - Donaumoos / Vorrat für Landschaftsentwicklung
 - Freiraumnetz der Riedellandschaft / Täler - siedlungsgliedernde Freiräume - Wald
 - Ergänzung des Freiraumnetzes (Empfehlung)
 - Auszuweisende Ausgleichsflächen auf Fliegerhorstgelände
 - Regionaler Grünzug
 - Freiraumkorridor / großräumige Verknüpfung
 - Bezug zur Landschaft / Grünverbindung
 - Aufwertung der Bäche / Uferzonen
 - Sondernutzung Freizeit
 - Entwicklungsflächen Freizeit
 - Sport- und Freizeiteinrichtungen
 - Hauptnetz Fuß- und Radwege (Bestand)
 - Netzergänzung Fuß- und Radwege
- Stadtbild / Ortsbild**
- Landmarke
 - Stärkung und Aufwertung historischer Stadt- und Ortskerne
- Siedlungsstruktur**
- Siedlungsfläche (Bestand)
 - Gewerbefläche (Bestand)
 - Entwicklungsflächen Gewerbe
 - Reserveflächen Gewerbe
 - Vorhalteflächen für Betriebserweiterungen
 - Flächenpotenzial Start- und Landebahn
 - Sondernutzungen Gewerbe
 - Begrenzung der Gewerbeentwicklung
 - Entwicklungsflächen Wohnen
 - Reserveflächen Wohnen
 - Verzicht auf Flächenentwicklung entspr. FNP (Empfehlung)
 - Umstrukturierungsflächen
 - Aufwertungsflächen
- Verkehr**
- Übergeordnetes Straßennetz
 - Ergänzung im Erschließungsnetz entspr. des Regionalen Erschließungskonzepts
 - Entlastung der innerörtlichen Bereiche
 - Erschließungsnetz
 - Knotenpunkt
 - Bahngleis
 - Rückbau Betriebsgleis
 - Betriebsgleis - Verlagerung
 - Bahnhofpunkt
- Maßstab (im Original) 1:10.000

LANDSCHAFT, FREIRAUM UND FREIZEIT (Maßnahmen und Handlungsfelder)

Stadt Leipzig

- C 1.01 Sicherung Donaumoos als Naturschutzschwerpunkt, Ausbau ökologisch wirksamer Verknüpfungen zum Donautal
- C 1.02 Verbindungszone Donautal – Donaumoos mit Vorrang für Landschaftsentwicklung, Verzicht auf weitere Siedlungsentwicklung, Vorrangraum für ökologischen Ausgleich (kommunales Öko-Konto).
- C 1.03 Donau als übergeordnete Wegeachse, Verbesserung der Zugänge
- C 1.04 Sicherung Donauaue und Donauhänge als „Grünes Rückgrat“ (überregional bedeutsamer Landschafts- und Erholungsraum)
- C 1.05 Aufbau eines äußeren Grünen Rings
- C 1.06 Aufwertung Innerer Grüner Ring an der Stadtmauer
- C 1.07 Stärkung Bezüge in Nord-Süd-Richtung
- C 1.08 Aufwertung Mühlbach als Grünverbindung, Hochwasserschutz
- C 1.09 Ausbau Wegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung
- C 1.10 Durchgängige Wegeverbindung im Äußeren Grünen Ring
- C 1.11 Entwicklung Grüne Fuge als Grünverbindung mit übergeordneten Wegeverbindungen
- C 1.12 Ausgleichsflächen für Gewerbeentwicklung auf dem Fliegerhorstgelände
- D 1.01 Aufwertung Kinderfestplatz

- D 1.02 Kein weiterer Ausbau der Sportflächen nördlich Donau, langfristig Konzentration am Fliegerhorst
- D 1.03 Aufwertung / Ausbau Gartenhallenbad Leipzig
- D 1.04 Nachnutzung und Ausbau Sportpark Fliegerhorst

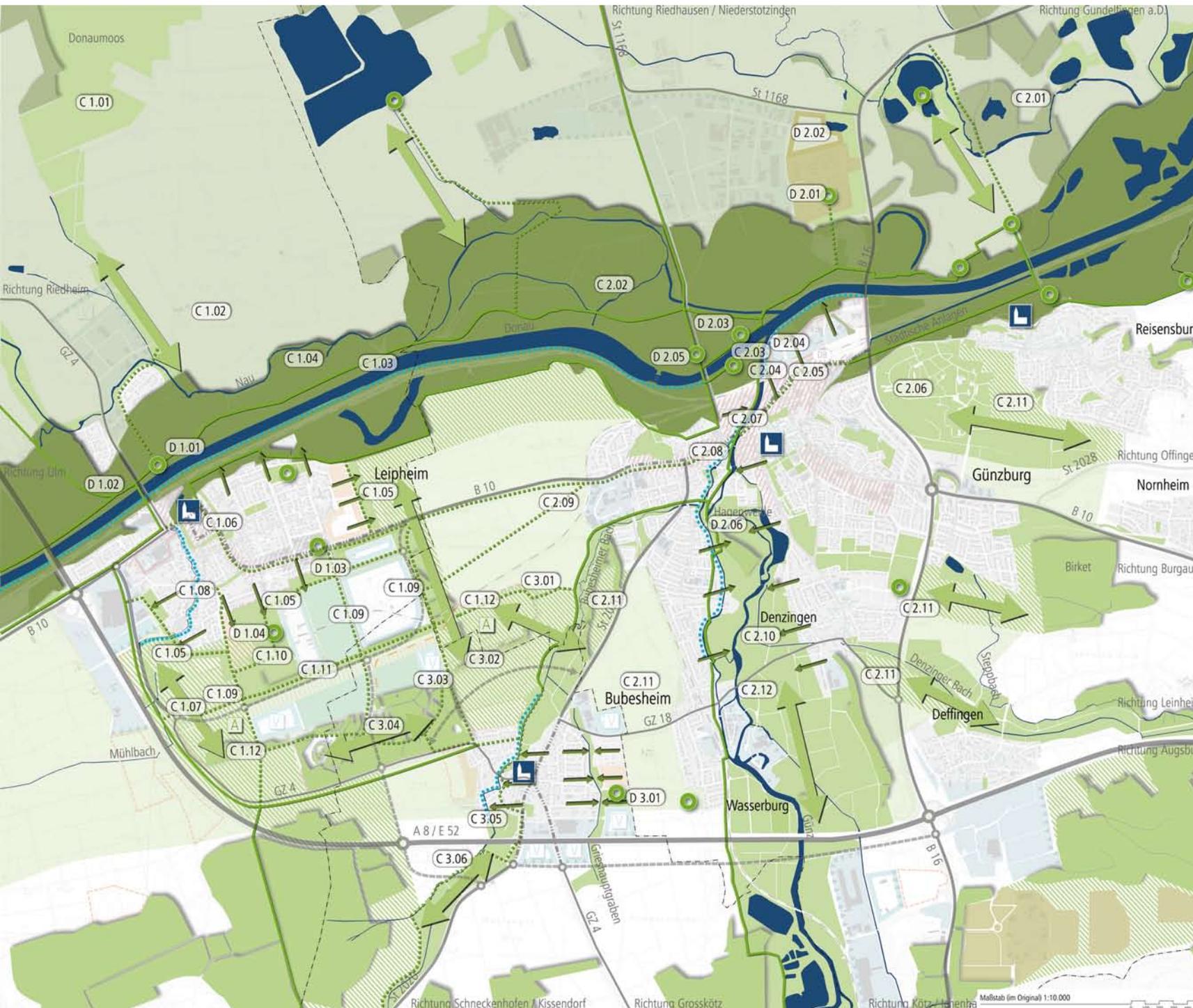
Stadt Günzburg

- C 2.01 Verbindungszone Donautal – Donaumoos mit Vorrang für Landschaftsentwicklung, Verzicht auf weitere Siedlungsentwicklung, Vorrangraum für ökologischen Ausgleich (kommunales Öko-Konto).
- C 2.02 Sicherung Donauaue und -hänge als „Grünes Rückgrat“ (bedeutsamer Landschafts- und Erholungsraum)
- C 2.03 Sicherung und Aufwertung Günzthal als Grünzug
- C 2.04 Entwicklung Donaupromenade, Verbesserung Wegenetz, Anbindung Prinz-Eugen-Park
- C 2.05 Ausbau von Grün in der Stadt
- C 2.06 Sicherung stark durchgrünter Bereiche
- C 2.07 Aufwertung Günzthal im Stadtbereich als Grünzug
- C 2.08 Ergänzungen im innerstädtischen Fuß- und Radwegenetz
- C 2.09 Aufwertung Römerstraße
- C 2.10 Wassererlebnispfad Günzthal

- C 2.11 Sicherung und Entwicklung siedlungsgliedernder Freiräume
- C 2.12 Sicherung und Entwicklung der Landschaft im Günzthal
- D 2.01 Entwicklung Prinz-Eugen-Park als Freizeitbereich
- D 2.02 Reserveflächen Prinz-Eugen-Park
- D 2.03 Erhalt / Aufwertung Schwimmbad Günzburg
- D 2.04 Neuordnung Volksfestplatz, Entwicklung einer Donaupromenade
- D 2.05 Erhalt Sportpark nördlich Donau (Heidenheimer Straße)
- D 2.06 Sicherung Hagenweide als Naherholungsgebiet, Weiterentwicklung Erlebnis Wasser

Gemeinde Bubesheim

- C 3.01 Wegeverbindung zwischen Fliegerhorst und Bubesheimer Bach
- C 3.02 Ausbau des Bezugs zur Donau
- C 3.03 Aufbau von Wegeverbindungen Richtung Leipzig und zur Donau über den Fliegerhorst
- C 3.04 Wald am Fliegerhorst als Naherholungsraum
- C 3.05 Freihaltung Bubesheimer Bach, Verbesserung der Durchgängigkeit als Grünzug
- C 3.06 Ausbau der Wegeverbindungen entlang des Bubesheimer Bachs
- D 3.01 Sportpark Bubesheim



- Landschaft und Freiraum**
- Gewässer
 - Donaunau / überregional bedeutsamer Landschafts- und Erholungsraum
 - Verbindungszone Donautal - Donaumoos / Vorrang für Landschaftsentwicklung
 - Freiraumnetz der Riedellandschaft / Täler - siedlungsgliedernde Freiräume - Wald
 - Ergänzung des Freiraumnetzes (Empfehlung)
 - Auszuweisende Ausgleichsflächen auf Fliegerhorstgelände
 - Regionaler Grünzug
 - Freiraumkorridor / großräumige Verknüpfung
 - Bezug zur Landschaft / Grünverbindung
 - Aufwertung der Bäche / Uferzonen
 - Sondernutzung Freizeit
 - Entwicklungsflächen Freizeit
 - Sport- und Freizeiteinrichtungen
 - Hauptnetz Fuß- und Radwege (Bestand)
 - Netzergänzung Fuß- und Radwege
- Stadt- und Ortsbild**
- Landmarke
 - Stärkung und Aufwertung historischer Stadt- und Ortskerne
- Siedlungsstruktur**
- Siedlungsfläche (Bestand)
 - Gewerbefläche (Bestand)
 - Entwicklungsflächen Gewerbe
 - Reservflächen Gewerbe
 - Vorhalteflächen für Betriebsweiterungen
 - Flächenpotenzial Start- und Landebahn
 - Sondernutzungen Gewerbe
 - Begrenzung der Gewerbeentwicklung
 - Entwicklungsflächen Wohnen
 - Reservflächen Wohnen
 - Verzicht auf Flächenentwicklung entspr. FNP (Empfehlung)
 - Umstrukturierungsflächen
 - Aufwertungsflächen
- Verkehr**
- Übergeordnetes Straßennetz
 - Ergänzung im Erschließungsnetz entspr. des Regionalen Erschließungskonzepts
 - Entlastung der innerörtlichen Bereiche
 - Erschließungsnetz
 - Knotenpunkt
 - Bahngleis
 - Rückbau Betriebsgleis
 - Betriebsgleis - Verlagerung
 - Bahnhofpunkt

10. ZUKUNFTSAUFGABE KONVERSION



ehem. Start- und Landebahn

Die Konversion des Fliegerhorstgeländes ist eine große Herausforderung für alle beteiligten Akteure und wird noch auf Jahrzehnte eine der zentralen Zukunftsaufgaben in den drei Standortgemeinden sein. Für eine ökonomische und stadträumlich erfolgreiche Umstrukturierung werden weiterhin langer Atem, erhebliche finanzielle Mittel und intensiver Einsatz in Verwaltung und Politik nötig sein.

Interkommunales Handeln fortführen – regionale Kräfte bündeln: In den vergangenen Jahren haben die Kommunen Leipheim, Günzburg und Bubesheim bereits eine erfolgreiche Zusammenarbeit etabliert und dabei Interessenskonflikte und Schwierigkeiten im Sinne wichtiger gemeinsamer Ziele überwinden können. Die interkommunale Zusammenarbeit muss weiter ausgebaut werden, denn nur gemeinsam können die Kommunen die erforderlichen finanziellen Mittel aufbringen sowie die notwendige Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen generieren.

Ein wesentlicher Schritt wurde durch die Gründung eines Zweckverbands, bestehend aus den drei Standortkommunen und dem Landkreis Günzburg bereits vollzogen. Dadurch sollen regionale Synergien genutzt werden und die Gewerbeflächenentwicklung auf dem ehemaligen Fliegerhorstgelände interkommunal abgestimmt und koordiniert erfolgen. Das Verbandsgebiet umfasst einen Großteil der Konversionsliegenschaft inklusive aller gewerblichen Entwicklungsflächen. Der Zweckverband verfügt im Verbandsgebiet über alle gemeindlichen Rechte nach dem Baugesetzbuch (BauGB), mit Ausnahme der Flächennutzungsplanung.

Konzentration der interkommunalen Gewerbeansiedlung auf den Fliegerhorst: Das Strukturkonzept zeigt das enorme Flächenpotenzial des Fliegerhorsts für gewerbliche Ansiedlungen. Es bietet allen drei Kommunen auf lange Sicht ausreichend Raum für die Ausweitung ortsansässiger Unternehmen und für die Ansiedlung neuer Firmen. Die Konversion kann aber nur dann gelingen, wenn die gewerbliche Entwicklung der Kommunen konsequent auf den Fliegerhorst gelenkt und alternative Flächenangebote an anderen Standorten vermieden werden. Die Vermarktung darf nicht durch eine Übersättigung des Flächenmarktes gefährdet werden. Um die anspruchsvollen stadtentwicklungspolitischen Ziele zu erreichen und die strukturpolitische und ökonomische Verträglichkeit der vorgelegten Planung für den Gesamttraum zu gewährleisten, ist daher ein interkommunales Flächenmanagement erforderlich, das alle Aktivitäten koordiniert.

Feste Ziele, flexible Strukturen: Das Strukturkonzept bietet als städtebaulicher Rahmen mit einer flexiblen Parzellenstruktur und integrierten öffentlichen Freiräumen eine stabile Struktur für die Integration unterschiedlicher Nutzungen und gewährleistet so eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung des Konversionsgebiets.

Da der Umstrukturierungsprozess auf mehrere Jahrzehnte hin ausgelegt ist, können veränderte wirtschaftliche Randbedingungen, unerwartete Ansiedlungsinteressen etc. eine Anpassung der Planung erfordern. Das Strukturkonzept ist offen genug, um sich auch an veränderte Rahmenbedingungen anpassen zu können, ohne die zentralen Ziele und Strategien der Planung in Frage zu stellen. Zu diesen Kernpunkten, deren Bedeutung allen Beteiligten im Verlauf des Prozesses deutlich geworden ist, gehö-

ren u. a. die Entwicklung der Konversionsfläche aus der Mitte heraus zu den Rändern, der Erhalt und die Neuentwicklung großer Grünflächen und die zeitliche Verknüpfung der Aufsiedlung mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Kommunaler Zwischenerwerb und Qualitätssicherung: Die Standortkommunen verfolgen das Ziel, durch einen kommunalen Zwischenerwerb der Liegenschaft Vorhaltung und Vermarktung der Entwicklungsflächen auf dem Fliegerhorstgelände selbstständig bzw. durch einen gemeinsamen Zweckverband umzusetzen. Mit dem bisherigen Grundstückseigentümer, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), werden hierüber Verhandlungen geführt, die bis Anfang 2010 abgeschlossen sein sollen. Als neue Grundstückseigentümer können die Kommunen den Umstrukturierungsprozess ihren Ziel- und Entwicklungsvorstellungen entsprechend steuern, tragen jedoch auch auf lange Zeit das Entwicklungsrisiko für die Fläche.

Die im Maßnahmenkonzept dargestellten Ordnungs- und Baumaßnahmen lassen erkennen, in welchem Umfang die Kommunen Vorleistungen bei der Entwicklung der Grundstücke erbringen müssen, um geeignete Investitionen auf die Konversionsfläche zu lenken.

Um eine nachhaltig erfolgreiche Entwicklung zu gewährleisten, muss – trotz einer im haushaltspolitischen Interesse der Kommunen begründeten schnellen Veräußerung der gewerblichen Flächen – von allen Beteiligten konsequent Qualität eingefordert werden. Dies betrifft die Auswahl geeigneter Nutzungen wie die Gestaltungsansprüche an Städtebau, Architektur und Freiraum. Insbesondere für die

Qualifizierung der öffentlichen Freiräume sind geeignete Strategien für wirtschaftlich und gestalterisch hochwertige Planungsergebnisse zu entwickeln. Bei der Entwicklung der gewerblichen Bauflächen sind die kommunale Zielvorstellungen über städtebauliche Verträge zwischen den Kommunen und den zukünftigen Eigentümern sicherzustellen. Um eine hohe Qualität langfristig gewährleisten zu können ist die Erarbeitung von Rahmenplänen, in denen Gestaltungsprinzipien bzw. Gestaltungsrichtlinien für den Freiraum, die öffentlichen Räume, Straßenräume und der angrenzenden Bebauung entwickelt werden, nachdrücklich zu empfehlen.

Die Kommunen sollten alle Grundstücksanfragen vor dem Hintergrund der Qualitätsziele und eines möglichst nachhaltigen Standortprofils sorgfältig prüfen. Städtebaulich unverträgliche Nutzungen sind auch bei zu erwartenden hohen Wertzuwächsen auszuschließen. Nur mit geeigneten Schlüsselinvestitionen kann die angestrebte städtebauliche Neuordnung gelingen und der ehemalige Fliegerhorst als wichtiger Gewerbestandort in der Region mit einem eigenständigen Standortprofil wahrgenommen werden.

Abbildungsverzeichnis

Bilder und Fotos:

pp a|s pesch partner architekten stadtplaner;
WGF Landschaftsarchitekten Nürnberg

Mit Ausnahme von:

Kling Consult Planungs- und Ingenieurgesellschaft
für Bauwesen mbH, Krumbach
Seite 9 Fotos 3

Stadt Günzburg

Titelbild, Seite 6 (Luftbild), Seite 36 (Luftbild)

Pläne und Abbildungen:

Alle Pläne sind im vorliegenden Erläuterungsbericht in
verkleinerter Darstellung als Abbildungen wiedergegeben.

pp a|s pesch partner architekten stadtplaner; Herdecke/Stuttgart
WGF Landschaftsarchitekten Nürnberg

Nürnberg/Stuttgart Februar 2010



Stadt Leipheim



Stadt Günzburg



Gemeinde Bubesheim