

Vom Alten Flugplatz zum Universitätsviertel

Städtebauliche
Entwicklungsmaßnahme
in Augsburg



Inhalt

- 5 Grußwort des Oberbürgermeisters Dr. Peter Menacher
- 6 Vorwort des Stadtbaurates Dr. Karl Demharter
- 8 Einführung des Leiters der Stadtsanierung und städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen Reinhard Sajons

- 11 Steinzeitmensch als Ursiedler im Universitätsviertel
- 15 Ein Blick in die Grundstücksgeschichte
- 17 Die Flugplatzgeschichte begann 1916
- 21 Bis zu 12.000 Augsburger arbeiteten beim Flugzeugbau
- 23 Das Ende des Flugplatzes

- 25 An ihrer Zukunftsvision hielten Augsburgs
Stadtväter fest
- 27 1968: Begeisterung für eine revolutionäre Planung
- 30 Langer Weg von Wolkenkratzern zu Wohnhöfen
- 34 Die schwere Geburt des Universitätsviertels

- 40 12.000 Augsburger leben heute im Universitätsviertel
- 42 Viel Grün zum Ausspannen und Spielen
- 44 20 Jahre Architektur zum Spiegel ihrer Zeit
- 48 Die Straße als öffentlicher Raum
- 50 Die Verkehrskonzeption im Stadtteil
- 54 Die Infrastruktur im Universitätsviertel
- 58 Die sozialen Strukturen im Stadtteil
- 61 Soziale Probleme im „Stadtteil vom Reißbrett“?

- 65 Die städtebauliche Verknüpfung
von Universität und Stadtteil
- 69 Die Einbindung der Universität in den Stadtteil
- 71 Instrument „Entwicklungsmaßnahme“ hat sich bewährt

- 78 Daten- und Faktenübersicht
- 80 Mitarbeiter
- 81 Kontaktadressen
- 82 Impressum

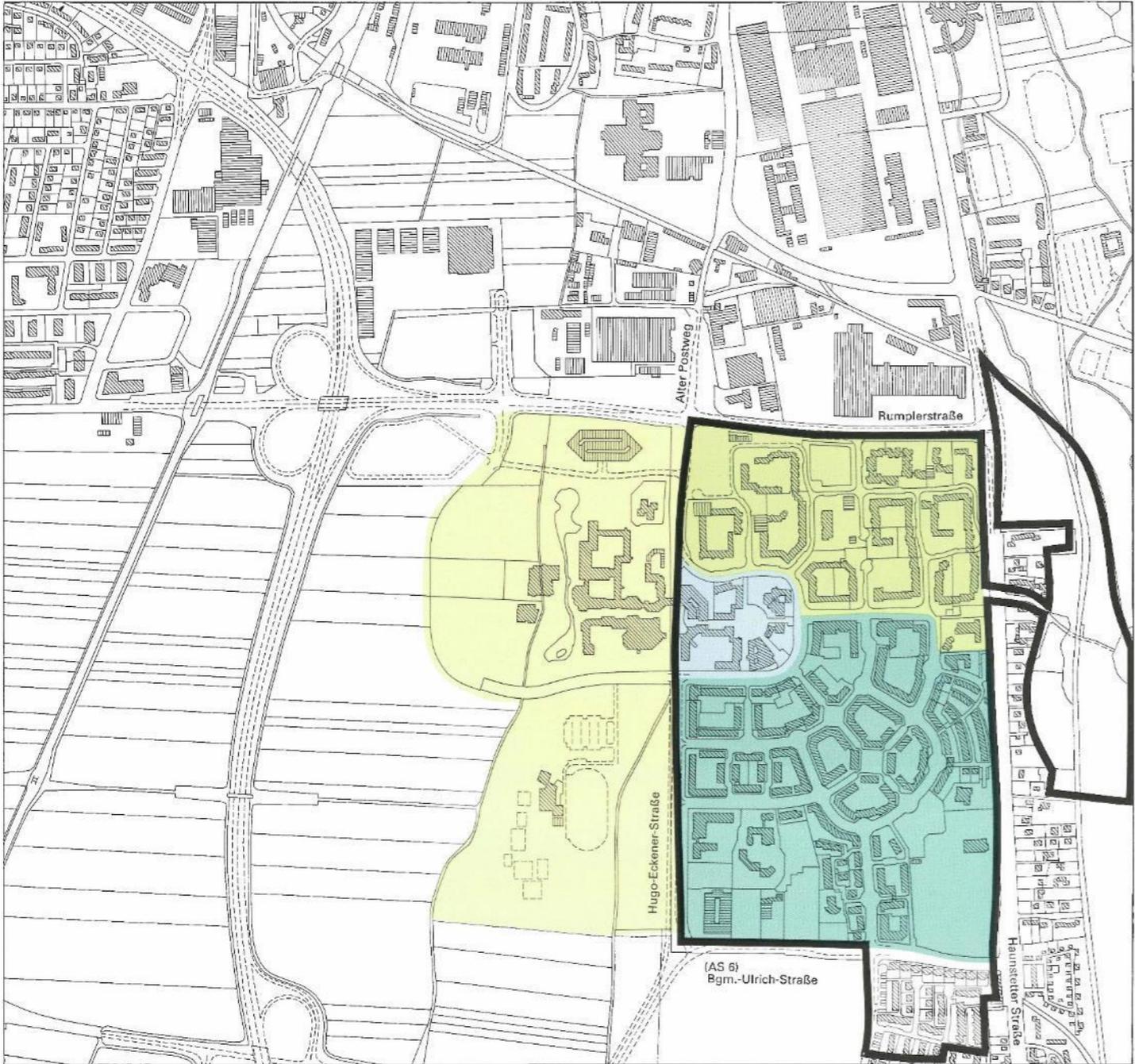


Vom Alten Flugplatz zum Universitätsviertel

Städtebauliche
Entwicklungsmaßnahme
in Augsburg

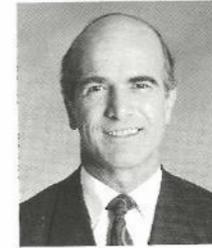
Eine Information
des Baureferats der Stadt Augsburg

Das Entwicklungsgebiet Alter Flugplatz



-  Grenze des Entwicklungsbereiches
-  Universität
-  Zentraler Bereich
-  1. Bauabschnitt
-  2. Bauabschnitt

Grußwort des Oberbürgermeisters



Als auf dem Gelände des früheren Augsburger Flugplatzes und des Werkflughafens der Firma Messerschmitt vor gut einem Vierteljahrhundert das letzte Flugzeug startete, dachte kaum einer daran, daß hier auf dieser Fläche vor den Toren der Stadt Wohnraum für weit über 10 000 Menschen geschaffen werden könnte.

War dies doch die Zeit, in der die größten Wunden, die der zweite Weltkrieg unserer Stadt geschlagen hatte, vernarbt. Die größte Wohnungsnot war damals bereits gelindert. Aber die Stadt mußte auch an ihre Zukunft denken. Raum für weitere Entwicklungen mußte geschaffen werden, insbesondere galt es, einen geeigneten Standort für die Universität zu schaffen.

Nach vielen Planungen und Ergänzungen der vorhandenen Vorgaben für die Gestaltung und Strukturierung des Areals konnte in rund zwanzigjähriger Bautätigkeit die Entwicklungsmaßnahme Alter Flugplatz abgeschlossen werden.

Die anfänglich recht zögerliche, dann aber rasante Entwicklung führte zum nun bestehenden Stadtteil „Universitätsviertel“, der wie kaum ein anderer neu entstandene Stadtteil eine eigene Charakteristik aufweist. Hier leben nun viele junge Familien gemeinsam mit Aussiedlern und Studenten. Ein im wesentlichen positives Miteinander ist festzustellen.

Sicher – nicht alle Probleme, die nun in diesem neuen Stadtteil zu Tage treten, konnten im Vorhinein abgeschätzt werden. Trotzdem wurde ein zentrumsnaher Stadtteil geschaffen, der nicht durch überörtlichen Verkehr betroffen wird. Es wurden Sport- und Grünanlagen geschaffen, ja sogar ein Jugendhaus ist vorhanden. Noch im Entwicklungsgebiet gelegen ist die große Freifläche der Lochbachaue, ein nahes Erholungsgebiet für die Bewohner des Alten Flugplatzes.

Trotz finanzieller Grenzen soll doch in der Zukunft erreicht werden, daß noch vorhandene Unzulänglichkeiten gemildert und wenn möglich beseitigt werden.

Die vorliegende Broschüre gibt in Wort und Bild einen Abriß über die Entstehung des neuen Stadtteils.

Ich wünsche unserem jungen Uni-Viertel ein bald buntes Vereinsleben, ein fröhliches Miteinander und die Pflege guter Nachbarschaft, damit der bauliche Rahmen mit bürgerschaftlichem Leben gefüllt werde.

Augsburg, im April 1996

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Peter Menacher". The signature is fluid and cursive.

Dr. Peter Menacher
Oberbürgermeister der Stadt Augsburg



Die Stadtentwicklung Augsburgs erreichte in den sechziger Jahren wie in den meisten Großstädten der Bundesrepublik Deutschland ihren Höhepunkt nach dem zweiten Weltkrieg, die „zweite Gründerzeit“, wie sie vielfach genannt wurde. Der Wiederaufbau war im wesentlichen geschafft, das sprichwörtliche Wirtschaftswunder hatte auch der schwäbischen Metropole, vor allem mit florierenden Wirtschaftsbetrieben der traditionellen Branchen in der Stadt – Textil- und Maschinenbau –, ein respektables Wachstum beschert. Wenn sich auch damals das Einwohnerwachstum Augsburgs, verglichen mit dem anderer Großstädte, in überschaubaren Grenzen hielt, so wollten Verwaltung und Stadtrat doch mit der großzügigen Ausweisung von neuem Wohnbauland eine sichere Vorsorge für die weitere Entwicklung der Stadt treffen. Auch die Gründung der Universität im Jahr 1970 gab hierzu Anlaß.

Die Flächen des ehemaligen Messerschmitt-Flugplatzes im Süden der Stadt und teilweise auf den Gemarkungen der damals noch selbständigen Orte Haunstetten und Göggingen gelegen, boten sich für diese Stadterweiterung an, nachdem 1968 die Fliegerei nach Augsburg-Mühlhausen verlegt wurde. Dabei war von Anfang an ein wesentliches Ziel, mit öffentlicher Förderung einen bedeutenden Anteil der Wohnungen für Familien mit geringem Einkommen zu errichten.

Nicht mehr wegzudenken vom Alten Flugplatz ist die Universität. Bereits 1967 stand fest, daß sie im Süden Augsburgs errichtet werden sollte. Auf Vorschlag der städtischen Bauverwaltung wurde als wohl bestgeeigneter Standort der Westrand des Alten Flugplatzgeländes festgelegt.

Allerdings sollte es von den ersten Überlegungen an rund 30 Jahre dauern, eine ganze Generation also, bis jetzt mit Fug und Recht festgestellt werden kann:

Das Universitätsviertel mit rund 4.500 Wohnungen, mit vielen Geschäften, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen, mit Kirchen, Kindergärten und einer Schule steht und funktioniert: Ein neuer Augsburger Stadtteil. Nicht weiter verwunderlich, daß Planung und Realisierung – fast buchstäblich – einige Höhen und Tiefen zu durchlaufen hatten: Die Hochhauseuphorie, mit der in den sechziger Jahren die Planung noch begonnen worden war, hätte zu einer Trabantenstadt mit bis zu 20-geschossigen Wohnblöcken geführt. Die Erschließung war schon begonnen worden, als kurz vor Verabschiedung des Bebauungsplanes der Stadtrat auf Vorschlag des damaligen Stadtbaurates Dr. Hollatz die Maßnahme stoppte und eine Arbeitsgruppe „Augsburg-Süd“ einschaltete, die neue Gedanken in die Planung einbrachte: 1973/74 lobten Stadt und Freistaat gemeinsam einen städtebaulichen Wettbewerb für die Zentralen Bereiche der Universität und für die benachbarten Wohnquartiere aus, der schließlich eine moderate Höhenentwicklung als Ziel für die Bebauung vorgab; außerdem wurde mit dem Prinzip der Hofbebauung ein bewährtes städtebauliches Konzept mit Tradition auch in Augsburg wieder aufgenommen; mit einer zentralen Achse wurden die Universität und das neue Wohnquartier aufeinander bezogen. Jetzt bilden sie in unmittelbarer Nachbarschaft zusammen den neuen Stadtteil.

Rund 12.000 Bürgerinnen und Bürger leben, rund 15.000 Studenten lernen hier, und einige hundert Menschen haben im Univiertel selbst ihren Arbeitsplatz. In der Nachbarschaft der großen Gewerbegebiete im Süden der Stadt entstand alles in allem ein junger, sehr lebendiger Stadtteil, der sich ausgezeichnet in die Entwicklung Augsburgs einfügt und sie ergänzt.

Die Gründungsphase ist jetzt abgeschlossen. Die Entwicklung des Stadtteils bleibt nicht stehen, Nachbesserungen kommen dazu, Ergänzungen sind nötig: So wird die Universität Zug um Zug ausgebaut, die neue Straßenbahnlinie 3 wird die Anbindung an die Innenstadt verbessern. Erst vor kurzem hat der Stadtrat auf Vorschlag der Bauverwaltung beschlossen, zum Abschluß der sogenannten „Entwicklungsmaßnahme Univiertel“ dem Bürgerwunsch nach Errichtung eines Bürgerstützpunktes an der Hermann-Köhl-Straße 31 nachzukommen; außerdem sollen die Jugendspielflächen an der Ulrich-Schiegg-Straße und an der Blériotstraße ausgebaut, ein Treffpunkt in der Grünanlage südlich der Blériot-Schule mit einem Dach versehen und die Ausstattung von Straßen und Plätzen mit Informationseinrichtungen, Ruhebänken, Papierkörben und dergleichen ergänzt werden.

Trotzdem bleibt noch manches zu tun, um den Wunsch der Bewohner und Bewohnerinnen nach einem Bürgerhaus – nicht zu verwechseln mit dem o.g. „Stützpunkt“ – und einer Stadtteilbibliothek erfüllen zu können, werden angesichts der schwierigen Finanzlage der Stadt besondere Ideen und Engagement nötig sein. Der Stadtrat hat hierzu die Verwaltung beauftragt, im Zusammenhang mit der Planung in dem, dem Univiertel unmittelbar benachbarten Bereich südlich der Bürgermeister-Ulrich-Straße nach Möglichkeiten zu suchen. Im Bebauungsplan, der zur Zeit für dieses Gelände ausgearbeitet wird, ist eine entsprechende planungsrechtliche Festsetzung vorgesehen.

Mit dieser Broschüre wird eine weitere Zwischenbilanz der Entwicklung des Universitätsviertels gezogen. Diese Bilanz ist auch Sache der Bewohner von Augsburgs jüngstem Stadtteil, auch an diese wendet sich diese Dokumentation: Ich bin sicher, daß Sie Ihr Viertel trotz mancher Unzulänglichkeiten schätzen. Sie werden es desto mehr schätzen, je mehr Sie sich selbst für eine gedeihliche Entwicklung engagieren. Verwaltung und Stadtrat werden das Ihre dazutun, sie werden auf das Engagement der Bürgerinnen und Bürger nach den jeweiligen Möglichkeiten eingehen. So wird das Universitätsviertel immer weniger ein „neuer“ Stadtteil und immer mehr Heimat für seine Bewohner sein.

Augsburg, im September 1996

Dr. Karl Demharter
Stadtbaurat



Ein neuer Stadtteil – von rund 12.000 Einwohnern bewohnt – ist fertiggestellt. Diese Tatsache verdient eine Darstellung in Wort und Bild und rechtfertigt eine Dokumentation seiner Entstehungsgeschichte. Gerade weil dieser neue Stadtteil „vom Reißbrett“ aus entstand und die jetzigen Bewohner noch nicht auf die Tradition eines gewachsenen Wohnquartiers zurückgreifen können, erscheint es besonders wichtig, einmal festzuhalten, was hier früher war und was dann später dort konzipiert und realisiert wurde.

Es soll dargestellt werden, was aus der Historie des Viertels Grundlage von Tradition werden kann. Dazu gehört das Wissen um die prähistorische Zeit bis hin zur Geschichte des Flugplatzes, besonders aber auch seine Dokumentation des Wandels in den Vorstellungen und Städtebaus.

Weiter soll dargestellt werden, mit welchen Instrumenten und auf welcher gesetzlichen Grundlage der Stadtteil entstand. Auch dies ist etwas Besonderes:

Gehört doch der Alte Flugplatz zu den wenigen „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen“ in der Bundesrepublik, einem neuen Instrument, das eines der Ergebnisse längerer bodenrechtlicher Diskussionen der zweiten Hälfte der 60er Jahre war.

Die Verwirklichung der Gesamtmaßnahme „Alter Flugplatz“ erscheint alles in allem gelungen, auch wenn es eine Reihe kritischer Punkte gab. Die Stadtverwaltung Augsburg, vorrangig das Baureferat als in der Hauptsache zuständiger Verwaltungsteil, hat hier – ohne irgendeinen Maßnahmeträger – auch die Verwirklichung selbst getragen und vorgebracht. Das wäre allerdings nicht gegangen ohne die Bauträger, alles Augsburger Firmen, die hier vorrangig Wohnungen gebaut haben.

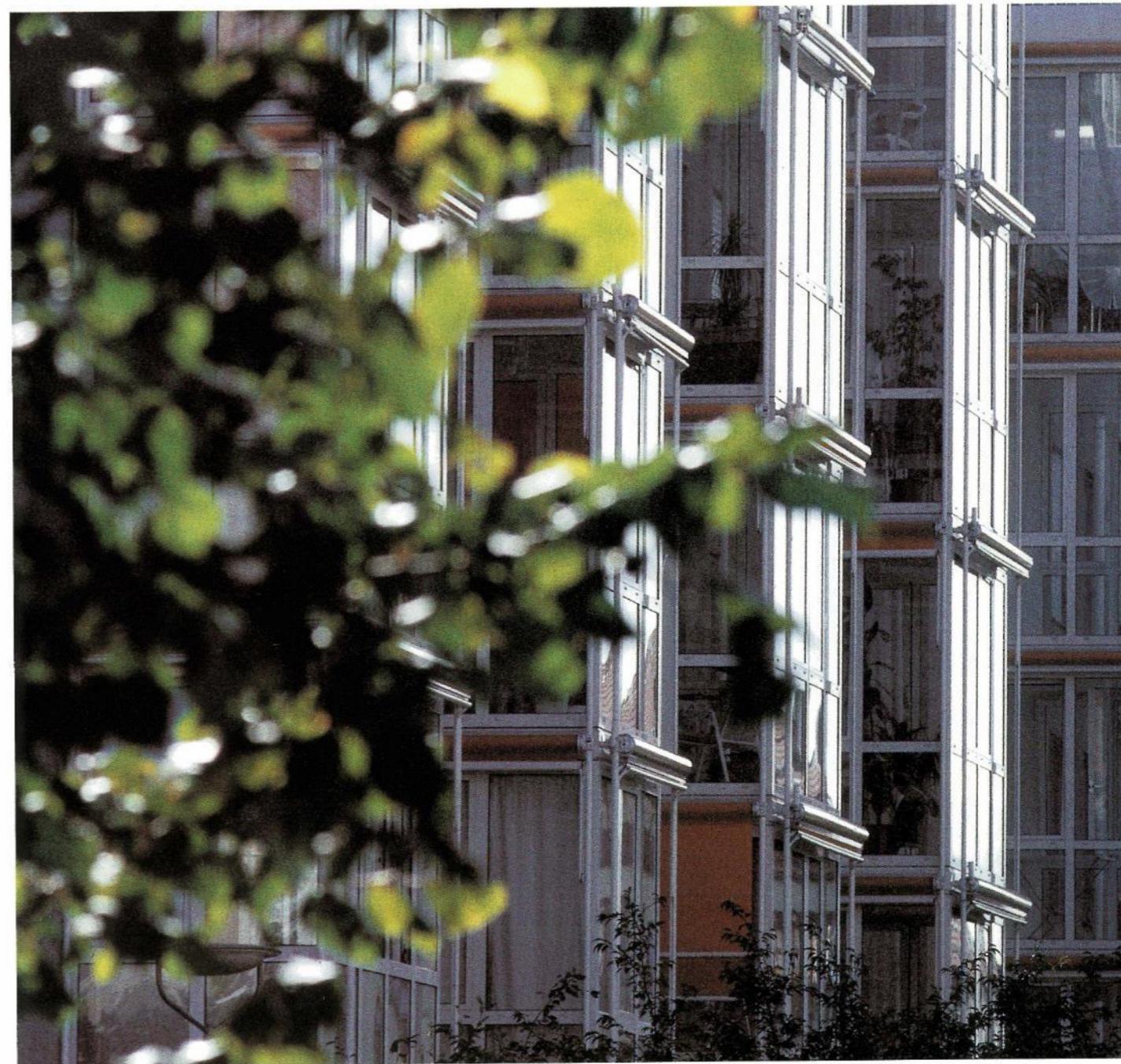
Besonderer Dank für die geleistete und zu einem guten Abschluß gebrachte Arbeit gilt Herrn Altoberbürgermeister Hans Breuer, in dessen Amtszeit der weit überwiegende Teil der Maßnahme ablief, und dem früheren Stadtbaurat, Friedrich-Hermann Stab, der dieses Projekt innerhalb der Bauverwaltung von Anfang bis 1990 begleitete. Innerhalb der Bauverwaltung war besonders das Stadtplanungsamt für Konzepte und das, was daraus geworden ist, verantwortlich.

Der „Alte Flugplatz“, der später in „Universitätsviertel“ umbenannt wurde, hat aber nicht nur Bedeutung als ein eigenständiges Viertel, dem ersten und einzigen von dieser Größe, das in Augsburg nach dem Krieg neu entstanden ist. Er mag auch mit Blick in die Zukunft als Vorbild dienen für weitere Maßnahmen, die mit dem gleichen Instrumentarium entstehen sollen.

Die Stadt Augsburg hat ein Vorhaben erfolgreich abgeschlossen. Was liegt also näher, als diese Instrumentarium bei weiteren anstehenden Baugebieten wieder anzuwenden? Dies ist inzwischen bei acht weiteren Maßnahmen mit unterschiedlichem Charakter, darunter fünf ehemaligen Militärfächen, geschehen. Ob sie genauso erfolgreich sein werden wie die Entwicklung des Alten Flugplatzes/Universitätsviertel, wird erst die Zukunft zeigen. Wir arbeiten daran.

Augsburg, im Mai 1996

Reinhard Sajons
Ltd. Verwaltungsdirektor
Leiter der Stadtansanierung und der städtebaulichen
Entwicklungsmaßnahmen



Steinzeitmensch als Ur-Siedler im Universitätsviertel

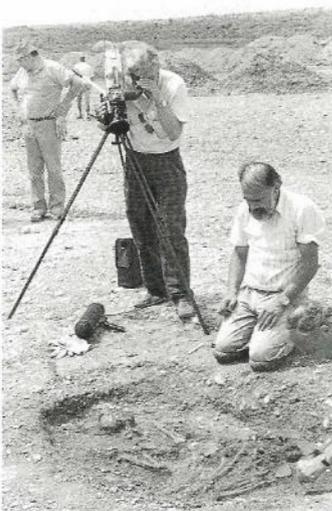


Archäologische Grabungen
belegen die 4000-jährige
Geschichte
des Siedlungsbereichs

Als der erste Spatenstich zum Bau des neuen Stadtteils Universitätsviertel erfolgte, war man der Ansicht, damit auf diesem Gelände erstmals die Ansiedlung von Menschen in die Wege zu leiten. Diese Meinung muß inzwischen korrigiert werden: Bei Bauarbeiten stießen die Archäologen 1986 auf neun Gräber aus der „Glockenbecherkultur“ (um 2500 - 2000 v. Chr.). 1991 konnten bei der Anlage des Uni-Sportgeländes weitere 24 Bestattungen aus dieser jungsteinzeitlichen Epoche festgestellt werden. Diese im eiszeitlichen Schotter Beerdigten zählen zu den ältesten bislang entdeckten „Augsburgern“.

Weitere Funde im Bereich des Universitätsviertels stammen aus den nachfolgenden Kulturstufen, der Bronze- und der Eisenzeit. Sie belegen eine rund 2000 jährige Besiedlung der fruchtbaren Ebene zwischen den Lech-Niederungen und der Augsburger Hochterrasse in vorrömischer Zeit. Bis über Königsbrunn hinaus kamen inzwischen Gräber und Wohnspuren aus vorgeschichtlicher Zeit zutage. Aufgrund dieser Erkenntnisse bedauern jetzt die Wissenschaftler, daß während des ersten Baujahrzehnts im Univiertel die Bagger ohne vorherige archäologische Untersuchungen ans Werk gehen durften.

Wer waren diese Ur-Siedler, die vor rund 4000 Jahren auf dem Areal des jungen Stadtteils lebten und ihre Toten bestatteten? Sie machten den Archäologen die Identifizierung dank typischer Beigaben und Grablegung leicht: Die Männer bekamen großteils Pfeil und Bogen sowie ihre am linken Unterarm getragene steinerne Schutzplatte (wegen der zurückschnellenden Sehne des Bogens) und meist einen „Glockenbecher“ mit auf die Reise ins Jenseits. Nach diesem einer auf dem Kopf stehenden Glocke ähnelnden verzierten Tongefäß ist die „Glockenbecher-Kultur“ benannt.



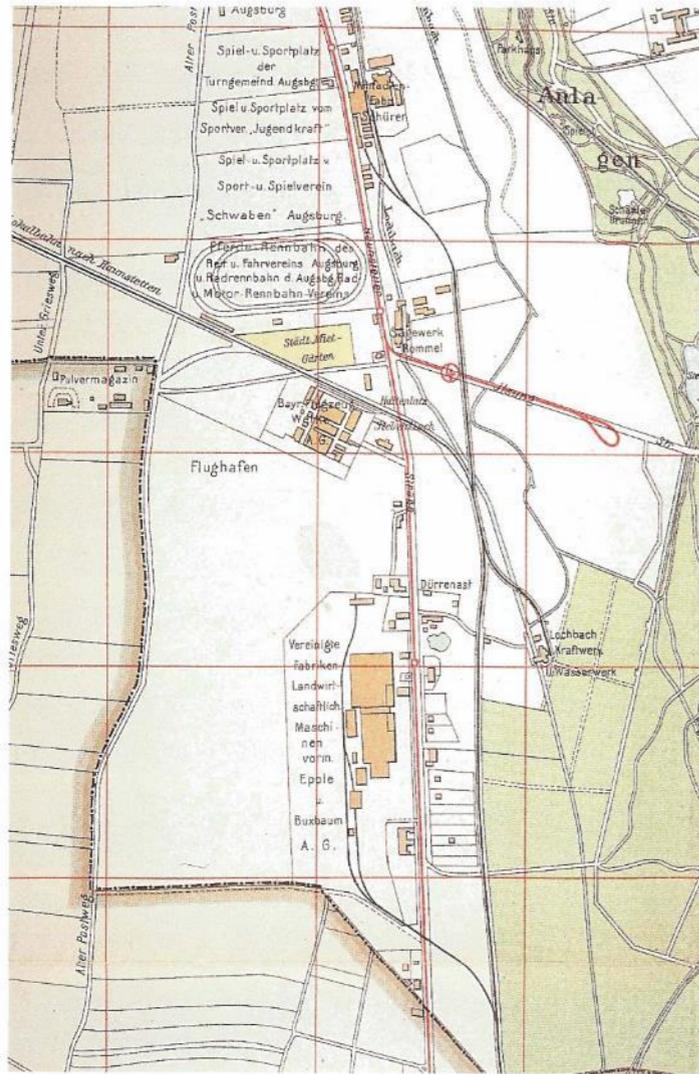
Die 24 Gräber der Glockenbecherzeit stellen einen der bedeutendsten Funde aus dieser Epoche in Bayern dar.

Ihr werden Menschen der Jungsteinzeit und der Bronzezeit in halb Europa zugerechnet, die als Volk nicht faßbar sind.

Gemeinsam sind diesen Menschengruppen zwischen Irland und Ungarn die – vielleicht religiös bedingten – Bestattungs- und Beigabenbräuche sowie die Verwandtschaft ihrer Keramik und Waffen. Die Toten wurden in hockender Stellung in ihren Gräbern vorgefunden, die Männer mit dem Kopf im Norden, die Frauen in Gegenrichtung. Beider Blick ging nach Osten, der aufgehenden Sonne zu. So fand man auch die „Glockenbecherleute“ in der Tiefe zwischen 40 und 95 Zentimeter unter der Grasnarbe in ihren durchwegs ungeplünderten Gräbern im Bereich des nunmehrigen Sportgeländes der Universität.

Diese Menschen betrieben bereits Ackerbau und Viehzucht. In Bayern lebten sie vornehmlich an der Donau und deren südlichen Nebenflüssen wie dem Lech – was auch die Entdeckungen in Augsburg belegen. Trotz über 125 Fundstellen sei das Wissen um die südbayerische Glockenbecherkultur bescheiden, stellten die Wissenschaftler fest. Um so erfreuter waren sie, als 1991 auf dem Unversitätsgelände mit 24 Gräbern eine der größten bayerischen „Glockenbecher“-Nekropolen entdeckt wurde.

Hinweise auf ihre Siedlung fehlen bislang – wie übrigens meist auch an anderen Fundorten. Es zeichneten sich zwar nahe der etwa 110 Meter langen unregelmäßigen Gräberreihe Pfostenspuren im Kiesboden ab, die jedoch Gebäuden aus der nachfolgenden Epoche, der Frühbronzezeit, zugerechnet werden. Zeichnungen, Pläne, Fotos und Videoaufnahmen halten nun akribisch jede Spur, die die frühen Bewohner hinterließen, für die Forschung fest. Denn im Rücken der Archäologen warteten schon die Baumaschinen . . .



Stadtplan 1927



Stadtplan 1941

Ein Blick in die Grundstücksgeschichte

Erst seit der Eingemeindung Göggingens und Haunstettens (1972) ist das Universitätsviertel „grenzenlos“ Augsburger Gebiet. Zuvor begann westlich des ursprünglich nach Haunstetten durchlaufenden Alten Postwegs, (jetzt Hugo-Eckener-/Postillionstraße) die Stadt Göggingen, und im Süden endete die Augsburger Stadtgrenze auf Höhe der beginnenden Volkssiedlung. Danach folgte Haunstetter Hoheitsgebiet. Nach einem 45-Grad-Knick der Grenzlinie an der Weddigenstraße reichte Augsburg dann weiter nach Süden.

Diese Grenzziehungen zeigen die ersten, nach 1831 angelegten, Katasterpläne. Auf diesen ist teilweise auch die alte Reichsstadtgrenze verzeichnet, die geradliniger war und noch nicht den Flurgrenzen folgte. „Im Gries“ steht als Flurname auf den als Lithographien gedruckten Karten über dem heutigen Unierviertel zu lesen. Bis zu 600 Meter lange Äcker ziehen sich auf diesem Areal in Ost-West-Richtung. 34 Felder sind es zwischen der jetzigen Werner-von-Siemens-Straße und der zirka 1000 Meter weiter südlich verlaufenden Stadtgrenze. Weitere 15 kleinere Grundstücke liegen in dem spitzen Winkel, der sich aus der Verlängerung der seit alters bestehenden Weddigenstraße und der Haunstetter Straße bildet, auf die sie nördlich der Straße „Beim Dürren Ast“ mündet.

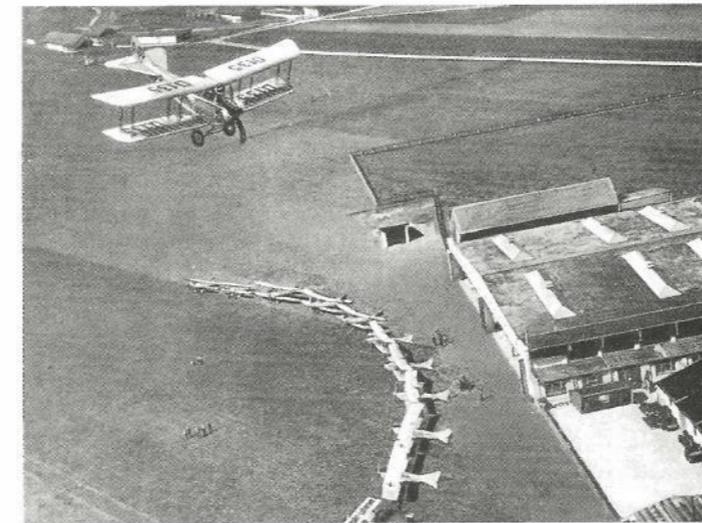
Unter den Ackerflächen im jetzigen Universitätsviertel gab es stattliche Grundstücke mit bis zu 40 Meter Breite, aber auch „handtuchgroße“ Felder von 10 bis 15 Metern bei 550 bis 600 Meter Länge. Die Verkaufsprotokolle nennen die Namen der einzelnen Felder: Die „Bischofsäcker“ liegen nahe der Haunstetter Grenze, dann folgen nach Norden die „Griesäcker“; und das Eckgrundstück Haunstetter/Siemensstraße ist der „Margaretenacker“ mit der stattlichen Größe von 9,4 Tagewerk. Er wird 1896 von der Stadt Augsburg erworben.

Ab 1890 häuft sich der Zuwachs an Grundbesitz bei der Stadt Augsburg in diesem südlichen Randbereich. Eine gezielte Ankaufspolitik stand dahinter. Bereits im Jahre 1898 gehört hier ein großer Teil der Kommune. Neben vielen kleineren Ankäufen findet sich in diesem Zeitraum auch der Erwerb von 19,1 Hektar aus dem Besitz des Ökonomen und Gastwirts Andreas Thumm, Haunstetter Straße 23, protokolliert am 4. August 1898. Es handelt sich dabei fast ausschließlich um „Gries-“ und „Bischofsäcker“.

An Gebäuden sind auf den Plänen zu Ende des vorigen Jahrhunderts auf dem Gebiet des heutigen Universitätsviertels nur ein paar kleinere Häuser in Höhe der östlich der Haunstetter Straße gelegenen Ökonomie und Gastwirtschaft „Zum Dürren Ast“ verzeichnet. Die Bebauung begann mit der Ansiedlung der Rumpler-Flugzeugwerke im Jahre 1916. Südlich der jetzigen Rumplerstraße wurden damals an den heute noch auf gleicher Trasse verlaufenden Localbahngleisen die Hallen erbaut. Sie lagen größtenteils auf dem einstigen „Margaretenacker“, dessen Name auf frühere Besitzverhältnisse (Margaretenkloster) schließen lässt.

1922 baute die Landwirtschaftliche Maschinenfabrik Epple und Buxbaum ihr Werk II an der Haunstetter Straße. Für sie war es an der Gögginger Straße zu eng geworden, deshalb erwarb man zwischen der Straße „Beim Dürren Ast“ und Stadtgrenze ein etwa 22 Hektar großes Gelände. Damit war eine völlige Neuordnung der alten kleinteiligen Grundstücksflächen verbunden. Aus einer Vielzahl von Flurnummern wurde 1922 die Nr. 5350. Dieses riesige Gelände ging einige Jahre nach dem Konkurs von Epple und Buxbaum (1930) in den Besitz der Bayerischen Flugzeugwerke (später Messerschmitt AG) über.

Die Flugplatz - Geschichte begann 1916



Die Geschichte der deutschen Fliegerei hat in Augsburg eine ihrer Wurzeln

„Alter Flugplatz“ ist für viele Augsburger die geläufige Bezeichnung für das Universitätsviertel. Mit gutem Grund: Sie kennen noch die Zeiten, als auf diesem Gelände Flugzeuge gebaut wurden oder zumindest hier starteten und landeten. Von 1916 bis 1968 war Letzteres der Fall. Die Flugplatz-Geschichte begann mit der Ansiedlung der Rumpler-Werke und endete mit dem Start der letzten Maschine am 21. Juni 1968.

Am 24. Oktober 1916 erfolgte die Vertragsunterzeichnung zur Gründung eines Augsburger Zweigwerkes der renommierten Berlin-Johannisthaler Rumpler-Werke zum Bau von Flugzeugen. Bereits vorhandene Localbahngleise und ein Straßenbahnanschluß an einem weiten, ebenen Gelände an der Haunstetter Straße waren ausschlaggebend für die Ortswahl. Hier geschah am 25. November 1916 der erste Spatenstich zum Bau von drei Fabrikationshallen. Der erste dort gebaute Doppeldecker startete vom angrenzenden 100-Hektar-Flugfeld am 1. Juli 1917.

Unter der technischen Leitung von Otto Meyer, dem späteren MAN-Generaldirektor, wurden bis zum Ende des Ersten Weltkriegs ausschließlich Rumpler-Maschinen für militärische Zwecke gebaut. Unmittelbar nach Kriegsende konnte Otto Meyer 16 „Fluggeräte“ aus Heeresbeständen kaufen, um damit einen zivilen Luftverkehr aufzubauen. Am 13. März 1919 landete die erste Maschine – von Berlin über Gotha kommend – auf dem Augsburger Platz. Es ist zugleich die Geburtsstunde des Linienverkehrs für Bayern! Ab Juni 1919 flogen täglich die offenen Rumpler-Doppeldecker auf der Strecke Augsburg – Fürth/Nürnberg – Leipzig – Berlin. Es war dies mit 660 km die längste Linie des damaligen deutschen Flugnetzes!

Ein Flugtag am 5. Oktober 1919 wurde vor allem zur Werbung für den „Rumpler-Luftverkehr“ auf dem

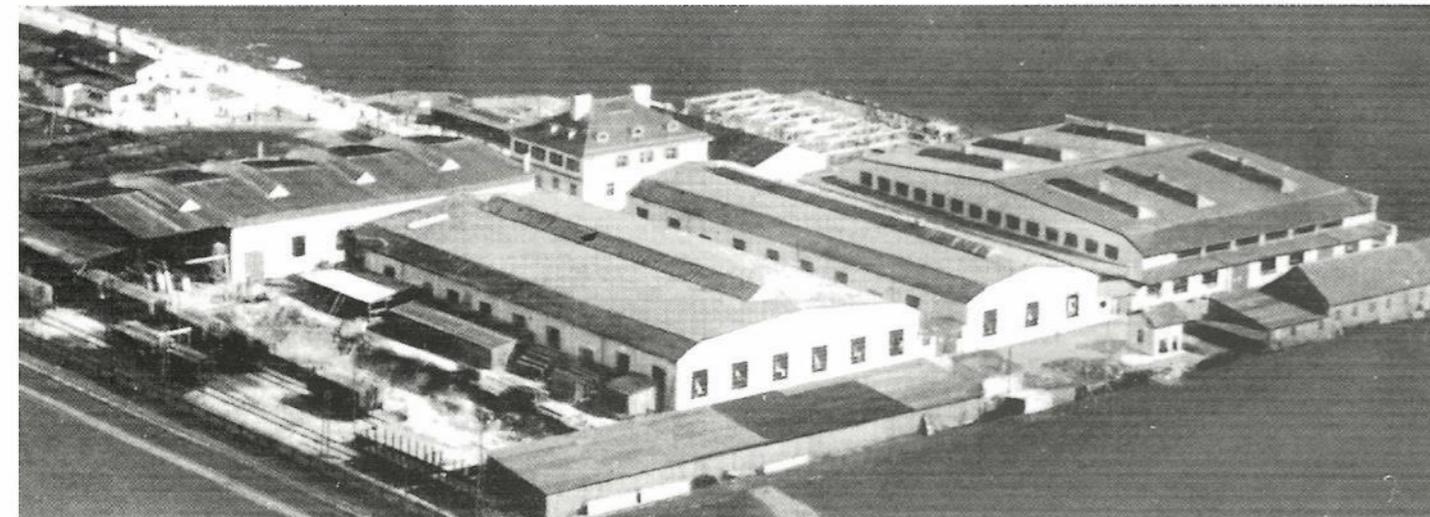
Localbahnanschluß versehen. Es lag noch auf Gögginger Flur. Dort liegt heute auch der größte Teil der Neuen Universität.

Und noch ein Kuriosum: Auf den Stadtplänen ab 1933 ist der zuvor vermerkte Flughafen verschwunden. Flugzeugwerke gibt es dort auch nicht mehr. 1938 ist eine völlig neue Bebauung auf diesem Gelände eingezeichnet, und ein „Stadt-Ökonomiehof“ findet sich „Beim Dürren Ast“. Es handelt sich dabei um die landwirtschaftlichen Gebäude des städtischen Fuhrparks, der zum Teil mit Pferden betrieben wurde.

Bayerische Rumpler-Werke
in Augsburg,
1. Spatenstich: 25.11.1916
Start der 1. dort gebauten
Maschine: 1.7.1917

Wo zwischen 1922 und 1930 Dreschmaschinen montiert wurden, arbeiteten fortan Flugzeugbauer. Es war das Werk II von Messerschmitt daraus geworden. Ab 1967 kaufte die Stadt dieses Areal und weitere Flächen des nunmehrigen Universitätsviertels zurück. Inzwischen stehen auf dem einstigen Werks-gelände Wohnbauten, und die Wolfgang von Gronau Straße verläuft mittendurch. Auf Haunstetter Grund südlich des Flugplatzes entstand in den 30er Jahren Werk III von Messerschmitt. Dort sind 1992 noch die letzten Reste einstiger Produktionsstätten und Teile der Beton-Rollbahn vorhanden.

Aus alten Plänen geht hervor, daß sich an der Piccardstraße ein Augsburger Pulvermagazin befand. Es ist bereits um die Mitte des vorigen Jahrhunderts dort verzeichnet. Zwischen Altem Postweg und Unterem Griesweg gelegen, wurde es sogar mit



RUMPLER-LUFT-VERKEHR

BERLIN
AN 2¹⁵NACHM.

LEIPZIG
AN 12³⁰, AB 1⁰⁰

FÜRTH-NÜRNBERG
AN 10⁰⁰, AB 10¹⁵

AUGSBURG

MÜNCHEN
AN 8¹⁰, AB 8³⁰

**GENERALVERTRETUNG
LLOYD-LUFTDIENST BREMEN**
AUSKUNFT ERTEILEN DIE BÜROS DES NORDDEUTSCHEN LLOYD-BREMEN

MÜNCHEN: LLOYD REISEBÜRO-RESIDENZSTR.3-TEL.20602
 AUGSBURG: UNKAUF U. GRIMM-UNTERE MAXSTR.66-TEL.101
 NÜRNBERG: PASSAGEBÜRO A. BERNHOLD-KÖNIGSTR.57-TEL.188
 LEIPZIG: LLOYD REISEBÜRO-GEORGIENRING 1-TEL. 2024
 BERLIN: LLOYD REISEBÜRO UNTER DEN LINDEN 1



Flugfeld an der Haunstetter Straße durchgeführt. Die bekannten Piloten des 1. Weltkrieges Udet und Greim, waren die Publikumsmagneten. Zu dieser Zeit arbeiteten bei den Rumpler-Werken rund 1000 Menschen. Doch der Niedergang war mangels Aufträgen vorprogrammiert, mit ziviler Produktion kam man nicht über die Inflationszeit. 1923 kam das Aus für die Rumpler-Werke.

Am 30. Juli 1926 erwarben die neu gegründeten „Bayerischen Flugzeugwerke“ die Hallen an dem in städtischen Besitz befindlichen Flugplatz. Hier begann der große Aufschwung nach einem Kooperationsvertrag (8. September 1927) mit dem in Bamberg ansässigen Flugzeugkonstrukteur Willy Messerschmitt. Dieser übersiedelte mit seinem Team nach Augsburg und fungierte ab Oktober 1928 als technischer Leiter der Bayerischen Flugzeugwerke. Messerschmitt-Konstruktionen von der Sport- und Kunstflugmaschine bis zur zehnsitzigen M 20 für die Deutsche-Luft-Hansa verließen nun das Werk an der Haunstetter Straße.

Dokumente aus der Frühzeit des Linienflugs

Rumpler-Luftverkehr

**Regelmässiger Luftpost- u. Passagierdienst:
Augsburg-München-Fürth/Nürnberg-Leipzig-Berlin**

Vorm.	8.00 Uhr	ab	↓	Berlin	↑	an	2.15 Uhr	
	9.15	an		Leipzig		ab	1.00	„
	10.00	ab		Leipzig		an	12.30	„
	12.15	an		Fürth/Nürnberg		ab	10.15	„
	12.50	ab		Fürth/Nürnberg		an	10.00	„
	2.00	an		München		ab	8.50	„
	2.15	ab		München		an	8.10	„
	2.40	an		Augsburg		ab	7.45	Vorm.

Flugpreise: München-Augsburg .. M 150.- München-Leipzig M 1125.-
 München-Fürth Nürnberg M 450.- München-Berlin M 1575.-

Generalvertretung: Lloyd-Luftdienst Bremen.
 Auskunft erteilen die Büros des NORDDEUTSCHEN LLOYD:
 für MÜNCHEN: Lloydbüro, Residenzstrasse 3 · Telefon 20602
 „ „ AUGSBURG: Unkauf & Grimm, Unt. Maximilianstr. C 61 / Tel.-Nr. 101.



Rumpler Scharfliegen

Udet Greim

Berühmte Namen sind mit Augsburgs Flugeschichte eng verbunden

Bis zu 12.000 Augsburger arbeiteten beim Flugzeugbau

Das Flugplatzgelände nach den Bombenangriffen des 2. Weltkriegs



Die fluginteressierte Welt blickte in den dreißiger Jahren des öfteren auf Augsburg: Die dort konstruierten und gebauten Maschinen erregten vielfach Aufsehen. Da waren Elly Beinhorns Streckenflüge; Wolfgang von Gronau oder Hauptmann Seidemann gewannen Wettbewerbe – und zwar auf der damals noch rein zivilen Me 108. Bald sorgten Flugzeuge aus der 1934 begonnenen militärischen Produktion für noch größeres Aufsehen.

So kam das Flugfeld an der Haunstetter Straße in die Schlagzeilen der Weltpresse, als von hier aus Chef-pilot Dr. Wurster mit einer Me 109 mit 611 km/h den Geschwindigkeits-Weltrekord für Landflugzeuge nach Deutschland holte. Am 26. April 1939 schraubte Fritz Wendel den Rekord auf 755 km/h. Und mit einem in Augsburg gebauten Raketenjäger wurde von Heini Dittmar erstmals die 1000-km/h-Grenze durchbrochen. Dieser am 2. Oktober 1941 erzielte Rekord blieb bis zum Kriegsende geheim. Auch der England-Flug von Rudolf Hess am 10. Mai 1941 mit Start in Augsburg ging in die Geschichte ein.

Im Jahre 1938 wurden die Bayerischen Flugzeugwerke in Messerschmitt AG umbenannt. Deren Fabrikationsstätten hatten sich nicht nur unmittelbar am Flugplatz ausgebreitet, sondern auch im weiteren Umkreis. Für einen großen Verwaltungsbau – er steht immer noch an der Ecke Haunstetter/Werner-von-Siemens-Straße – konnte am 22. März 1937 Richtfest gefeiert werden. Die Augsburger Belegschaft wuchs während des Weltkrieges auf über 12.000 Beschäftigte an.

1935 begann für die rapide steigende Mitarbeiterzahl der Bau von Wohnungen. Ab 1935 entstand die Messerschmitt-Siedlung in Haunstetten, in unmittelbarer Werksnähe die „Siedlung des Volkes“.

Am 19. Januar 1937 konnte im Hochfeld an der Firnhaber- und der Hochfeldstraße Hebauf für die ersten der 79 Häuser mit 474 Wohnungen für die aus ganz Deutschland kommenden „Messerschmittler“ gefeiert werden.

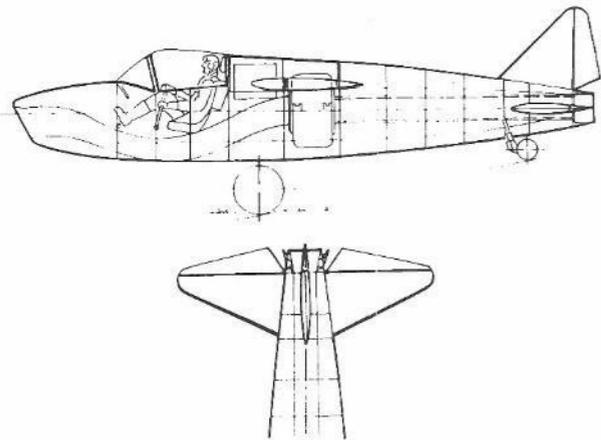
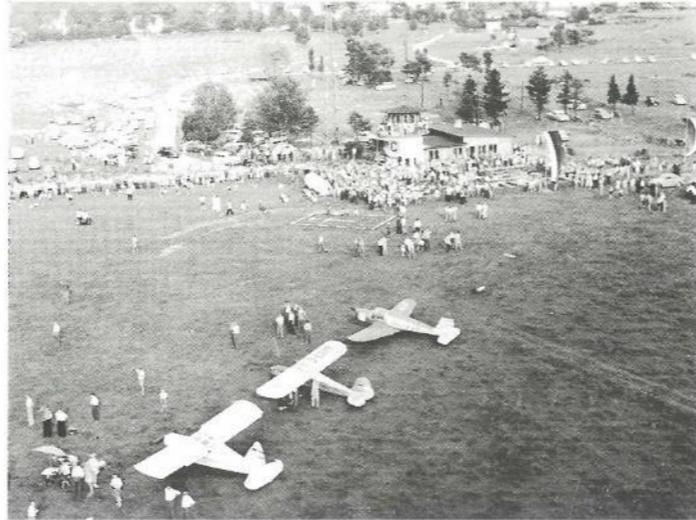
Die ersten alliierten Bombenangriffe des II. Weltkrieges auf Augsburg hatten im August 1940 als Ziel die Messerschmitt-Werke und den Flugplatz. Eine Welle von Luftangriffen folgte 1944. Gewaltige Zerstörungen nicht nur an den Produktionsstätten, sondern auch in Haunstetten und im Hochfeld waren die Folge; Hunderte von Toten waren in diesem Bereich zu beklagen. Noch Jahrzehnte später stoppten mehrmals Blindgänger die Bauarbeiten im Universitätsviertel.

Georg Mayensohn, Michael und Theodor Wank (v. l.) mit ihrer Wank W3 vor der Abfertigungsbaracke, 1932





Der Fliegerbrunnen erinnert noch an die bedeutsame Vergangenheit



Das Ende des Flugplatzes

Die alliierte Besetzung 1945 bedeutete das Ende jeglicher Flugzeugfertigung. Die Messerschmitt AG kam unter treuhänderische Verwaltung. Die meisten „Messerschmittler“ wurden arbeitslos, ein Rest von etwa 1000 Mitarbeitern ging ans Aufräumen. Sie machten beschädigte Hallen wieder dicht und reparierten Maschinen, um damit Gebrauchsgegenstände einfachster Art zu produzieren. Daneben erfolgte die Demontage des zum Flugzeugbau tauglichen Geräts. Den Flugplatz beherrschten nun amerikanische Maschinen kleinerer Bauart.

1949 gab die Militärregierung die Werksanlagen der Messerschmitt AG wieder frei. Dort begann ein bescheidener ziviler Aufschwung mit der Herstellung von Bauplatten, Nähmaschinen (17.000 Stück wurden abgesetzt!), Autoteilen und ab 1952 die Teilproduktion des legendären Messerschmitt-Kabinenrollers (9,2 PS, 80 km/h Höchstgeschwindigkeit, Kaufpreis 2.375,- DM).

In das große Verwaltungsgebäude war die Berufsschule eingezogen. Ehe 1957 die ersten Wartungs- und Bauaufträge für Flugzeuge eintrafen, war eine lange Durststrecke zu überwinden.

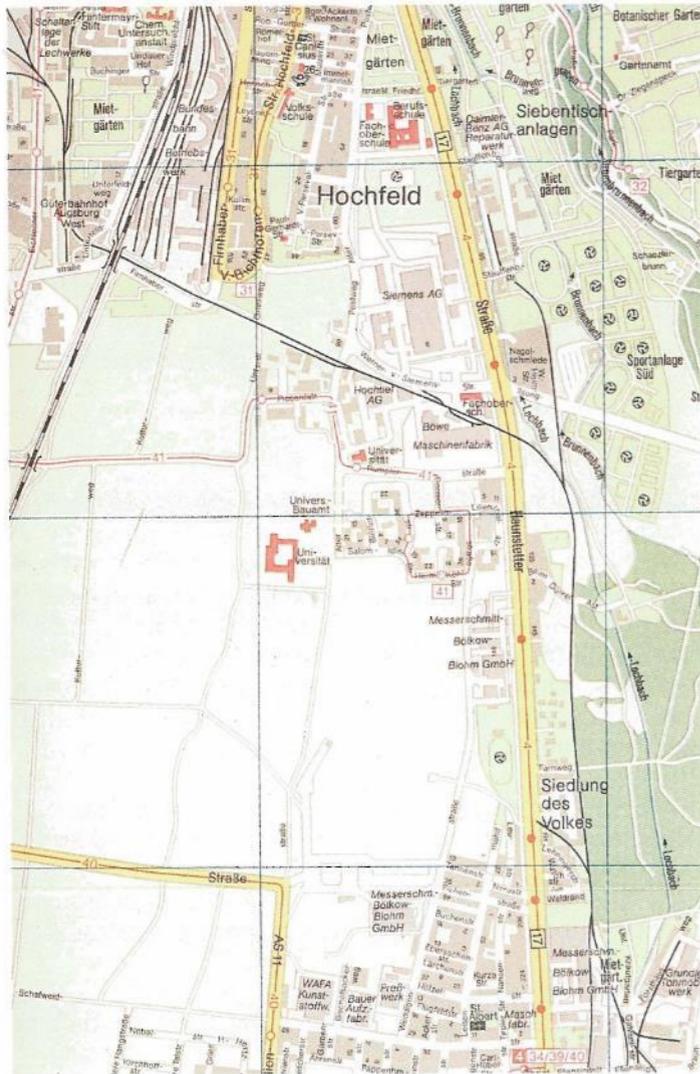
Bis Mai 1956 waren der Flugplatz und die zum Flugbetrieb nötigen Gebäude von den Amerikanern beschlagnahmt. Mehrfach waren der Ausbau und die Modernisierung des Flughafens im Gespräch. Die Besatzungsmacht erklärte jedoch verbindlich, auf den Bau einer neuen Betonstartbahn zu verzichten. Es blieben dort weiterhin nur kleinere Kuriermaschinen stationiert, und gelegentliche Fallschirmspringerdemonstrationen hatten eher Unterhaltungswert.

Die auf dem Nordteil des Platzes beheimateten Militärs bekamen am Südenende des Flugfeldes ab 1952 zivile „Konkurrenz“: Die deutschen Segelflieger durften dort wieder ihren Flugbetrieb aufnehmen. Motorisierte

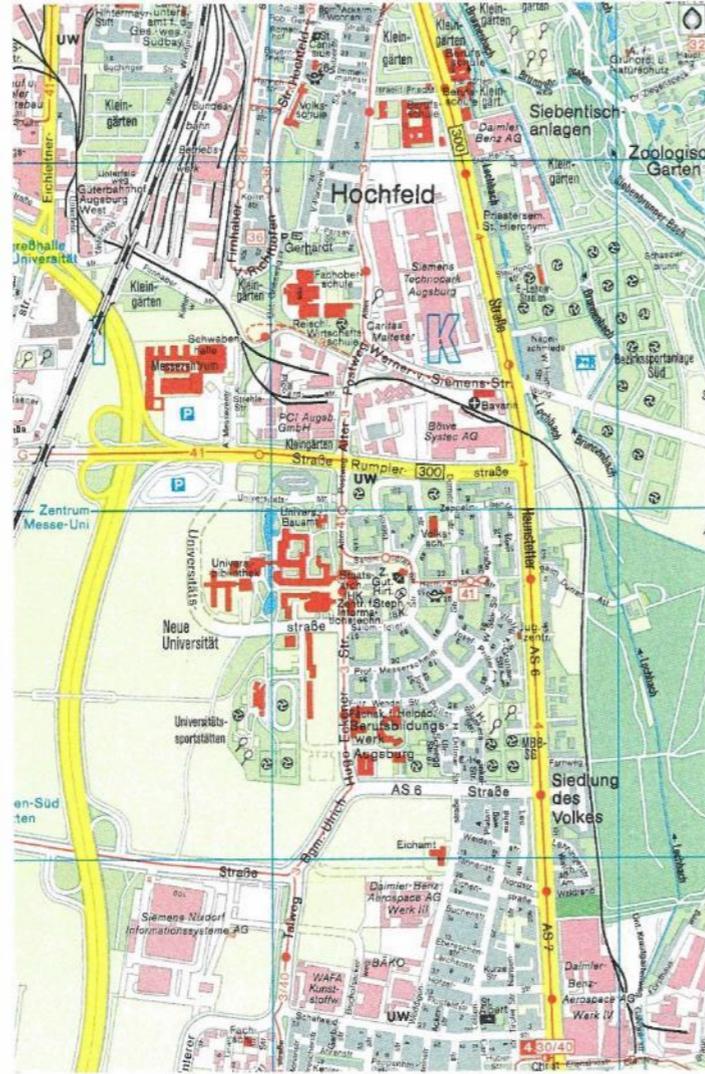
Sportflieger wurden erst 1955 zugelassen. Recht lautstark ging es dort aber bereits am 25. Oktober 1953 zu beim ersten Augsburger Flugplatzrennen für Motorräder. Wegen des großen Zuspruchs folgten weitere Rennen 1954 und 1955. Bis zu 18.000 Besucher strömten dabei an die Piste, als der Augsburger Motorrad-Doppelweltmeister Werner Haas die Startflagge hob. Das erste fliegerische Nachkriegsereignis folgte am 24. Juni 1956 auf dem traditionsreichen Flugfeld: 31 Maschinen machten hier beim Deutschlandflug Station.

Eine Verlagerung des lärmintensiven Flugbetriebs aus der Nähe der heranrückenden Wohnbebauung sowie die Nutzung des weiten Platzes für einen Stadtteil kamen schon Anfang der sechziger Jahre ins Gespräch. Die Aufgabe der Belegung durch die Amerikaner hatte die Voraussetzung für diese Vorhaben geschaffen. Ab 1964 wurden die Planungen intensiv betrieben. Im Mai 1967 war die Startbahn des neuen „Landeplatzes Augsburg“ im Osten der Stadt fertig, der offiziell im Juli 1968 eröffnet wurde. Nachdem am 21. Juni 1968 die letzte Maschine auf dem über ein halbes Jahrhundert betriebenen Flugfeld an der Haunstetter Straße abgehoben hatte, trug dieses fortan zu Recht die Bezeichnung „Alter Flugplatz“.

Heute bedauern bereits die Denkmalpfleger, daß die letzten baulichen Relikte dieser Luftfahrtgeschichtlich hochbedeutsamen Platz- und Fertigungsanlage beseitigt worden sind. Jetzt erinnert nichts mehr im Original daran, daß hier 1917/18 etwa 350 Rumpler-Doppeldecker gebaut wurden oder daß hier Messerschmitt-Entwicklungen weltweit für Aufsehen sorgten. Flieger-Namen auf den Straßenschildern und der Flieger-Brunnen sind die heutige Reverenz an die bedeutsame Vergangenheit jenes Areals, auf dem das Universitätsviertel entstanden ist.



Stadtplan 1975



Stadtplan 1996

An ihrer Zukunftsvision hielten Augsburgs Stadtväter fest

Man schrieb den 9. Juli 1962. „Industrie statt Wohnblöcke auf den alten Flugplatz“ forderte an diesem Tag ein Journalist in der Augsburgischen Allgemeinen von der Stadtverwaltung. Dies brächte doch der Stadt Augsburg „den höchsten Nutzeffekt“. Doch Stadtverwaltung und die Parteien im Rathaus ließen an ihrer gemeinsamen Zukunftsvision nicht rütteln: Nur drei Tage später informierte Oberbürgermeister Dr. Müller die Augsburgers per Zeitung, daß die Stadt „unter allen Umständen“ an der Bebauung des damaligen Flugplatzgeländes an der Haunstetter Straße mit Wohnungen festhalten wolle.

Als Dr. Müller die Kritik an der geplanten Wohnbebauung ebenso energisch wie eindeutig zurückwies, waren freilich schon ein paar Jahre erster vager Überlegungen ins Land gegangen. Mehr als eine einstimmig beschlossene Satzung für die Ausweisung des Geländes als Wohnbaugelände war bis dahin nicht erreicht worden.

Dafür, daß mit konkreteren Planungen trotz aktueller Wohnungsnot noch nicht begonnen werden konnte, gab es zwei Gründe: Zum einen wurde der ehemalige Flugplatz der Messerschmitt-Werke noch genutzt: Von Segelfliegern und Sportfliegern. Vor allem aber zu militärischen Zwecken war er weiterhin im Gebrauch. Hubschrauber und Aufklärer der amerikanischen Streitkräfte waren hier stationiert. Zum anderen wollte und sollte die Stadt Augsburg eine eigene Universität bekommen. Daß sie nur im Süden der Stadt Platz finden konnte, stand fest. Aber noch 1967 hatte sich das bayerische Kultusministerium in München nicht für einen Standort innerhalb des alten Flugplatzes entscheiden können.

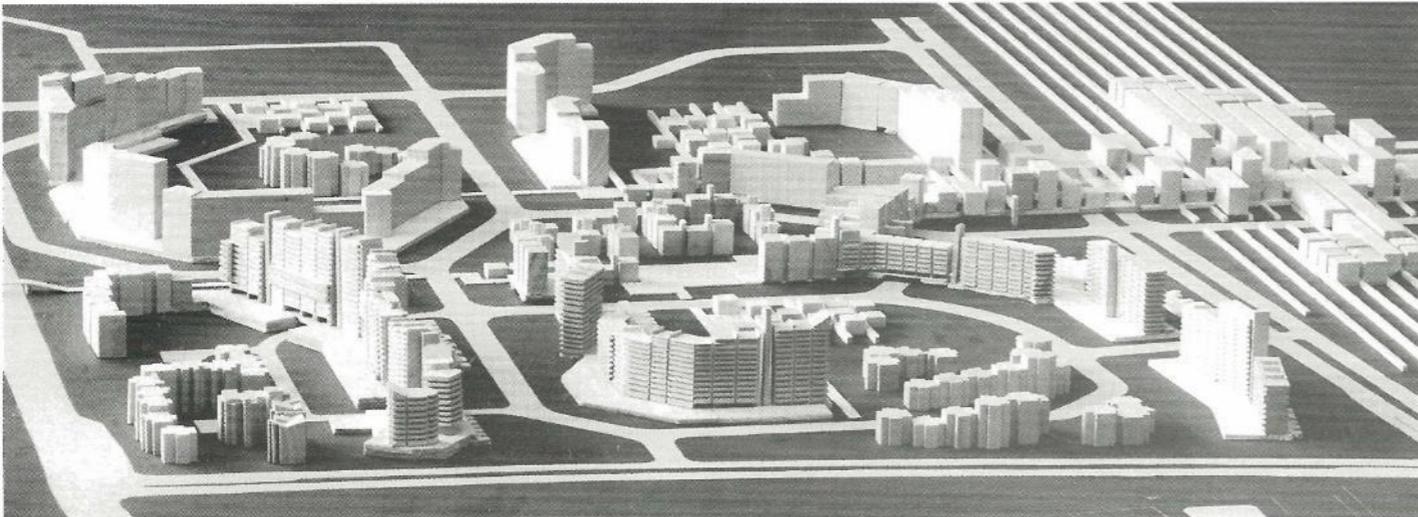
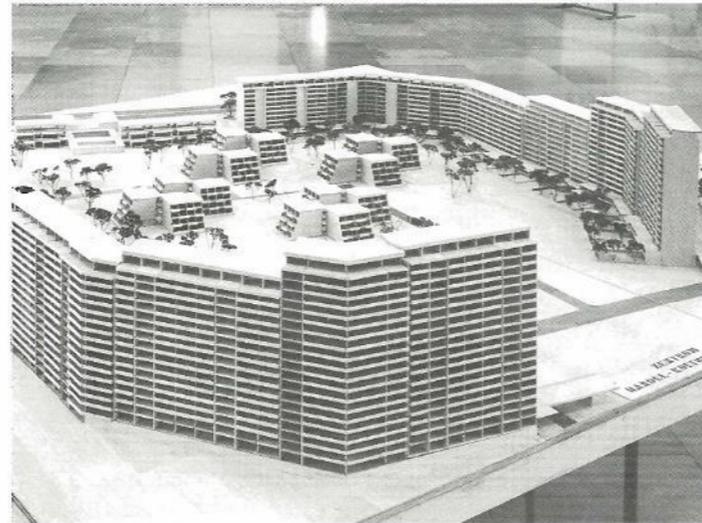
Die Zeit löste eines der Probleme: Nachdem das Bundesministerium für Verteidigung noch 1963 die

Festlegung eines Bauschutzbereichs für den militärisch genutzten Flugplatz anordnete (höhere Häuser durften hier also nicht errichtet werden), wurde diese Sperrvorschrift Ende Mai 1967 aufgehoben. Die Nachgiebigkeit des Verteidigungsministeriums basierte freilich auch darauf, daß sich der ein Jahr später erfolgte „Umzug“ des Flugbetriebs auf den neuen Flughafen in Augsburg-Mühlhausen absehen ließ.

Das zweite Problem löste der Leiter des Stadtplanungsamtes Vito Eisinger. Er legte sich auf den Westrand des Geländes als einzig möglichen Standort für die Hochschuleinrichtungen fest. Eisinger in der Augsburgischen Allgemeinen vom 4. Oktober 1967: „Eine andere Möglichkeit gibt es einfach nicht. Damit muß sich das Kultusministerium abfinden“.



Experten besprachen die Planungsansätze Ende der 60er Jahre: (v.l.n.r.) Bürgermeister Dr. Kotter, Staatssekretär Fink, Kultusminister Huber, Regierungspräsident Sieder, Oberbürgermeister Pepper, Stadtplanungsamtsleiter Eisinger



1968: Begeisterung für eine revolutionäre Planung

Die Euphorie war groß. Die Kritiker waren voll des Lobes. Eine Zukunftsstadt war es, die die Augsburger Stadtplaner einer begeisterten Öffentlichkeit vorstellten. „Schwabens Traumstadt entsteht in Augsburg“ lautete am 23. Januar 1968 die riesige Schlagzeile der Augsburger Allgemeinen. Noch bevor der Stadtrat endgültig darüber abgestimmt hatte, wurde den Augsburgern ein wahrhaft „revolutionäres“ Modell moderner Architektur und Stadtplanung vorgestellt.

110 Hektar Fläche sollten im Augsburger Süden bebaut werden. Die 7.000 geplanten neuen Wohnungen auf dem alten Flugplatz sollten nach mindestens zehnjähriger Bauzeit 25.000 Augsburgern Platz bieten.

„Schwedische Schönheit“ attestierte die Fachwelt der geplanten Architektur. Acht- bis 20 geschossige Hochhäuser sollten aneinandergereiht sieben geschwungene Hochhausketten bilden. Sie sollten auf das gemeinsame Kultur- und Einkaufszentrum in der Mitte der Zukunftsstadt hinführen. Geplant waren Kaufhäuser und Boutiquen, Gemeinschaftsräume und ein Altenzentrum, Hallenbad, Mehrzweckhalle und Bücherei, Gaststätten, Hotels und Handwerksbetriebe.

Sechs der sieben Hochhausketten sollten vier geschlossene Räume bilden. Der eingeschlossene Raum sollte Platz für viergeschossigen Mietwohnungsbau bieten: Terrassenhäuser, Atriumwohnungen, Wohnkuben waren vorgesehen. In jedem der vier großen, von Hochhausketten gestalteten Räume sollten je eine Schule, Kindergärten und Spielplätze entstehen. Insgesamt waren drei Volksschulen, ein Gymnasium, vier bis fünf Kindergärten, ein Alten- und Jugendzentrum, zwei katholische Kirchen und ein evangelisches Gotteshaus geplant.

Selbst für Eigenheimer sollte noch Platz sein. 300 bis 400 Einfamilienhäuser waren im Süden des neuen Stadtteils vorgesehen.

Völlig neuartig hätte die Verkehrsführung der traumhaften Trabantenstadt sein sollen. Die gesamte Anlage sollte durch eine Kreisverkehrsstraße umschlossen werden, deren Abzweigungen auf das zentrale Kultur- und Einkaufszentrum zuführen sollten. Alle durch die Hochhäuser geformten Räume sollten verkehrstechnisch voneinander unabhängig sein.

Autoblech war in diesen Räumen verpönt: Sie sollten Fußgängerzonen bilden, die vom motorisierten Verkehr nicht berührt werden sollten. Stellplätze für die Autos der Bewohner waren jeweils in den beiden ersten Etagen der Hochhausketten vorgesehen. Auf Plattformen über diesen zweigeschossigen Garagenketten sollte auf einer zweiten, völlig geschützten Ebene der Fußgängerverkehr ermöglicht werden, wobei sanft ansteigende Rampen die Treppen ersetzen sollten.

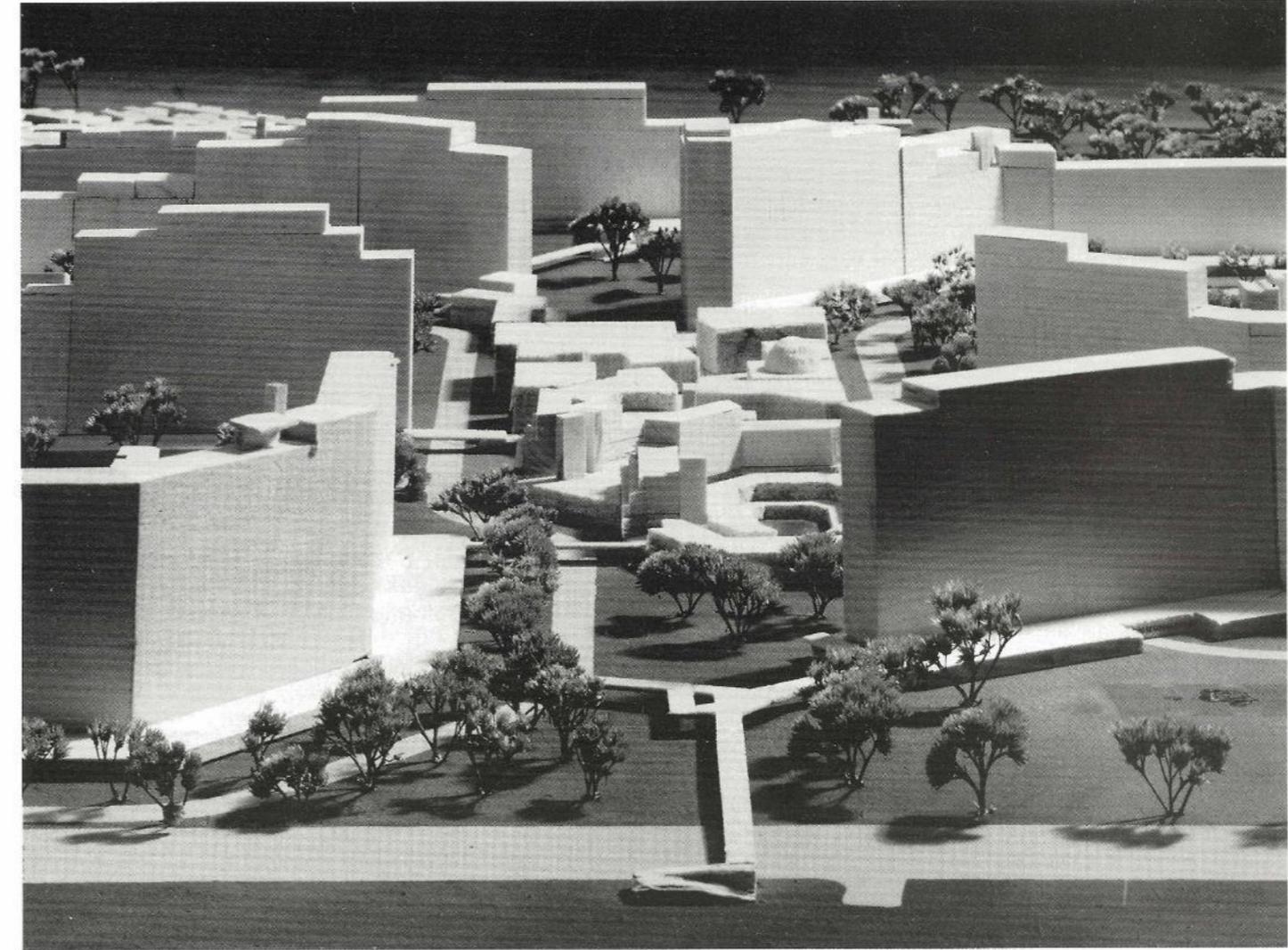
Mit einem Schlag sollten viele Augsburger Wohnungs- und Grundstückspreis-Probleme gelöst werden. Augsburgs damaliger Baureferent, Stadtrechtsrat Hubert Bichler, formulierte diese Hoffnung so: „Mit der angestrebten Bauweise verfolgt die Stadt zwei Ziele: Es soll der Wohnungsfehlbestand ausgeglichen, zugleich aber auch in die Entwicklung der Baulandpreise regulierend eingegriffen werden. In unserer Stadt wird der Boden nicht nur wertvoll, sondern schon spürbar knapp. Deshalb mußten wir neue Wege suchen, sonniges Wohnen auf geringer Grundfläche zu verwirklichen“.

Selbst die kalkulierten Kosten in Höhe von 750 Millionen Mark konnten die Stadt Augsburg als Auftraggeber der „Entlastungsstadt Augsburg-Süd“ und die

Maßnahmeträger „Landeswohnungsfürsorge“ und „Neue Heimat Bayern“ sowie 13 weitere Wohnungsbaugesellschaften nicht schrecken. Man hoffte für das neue Baukonzept im Süden der Stadt auf Bonner Zuschüsse. Nicht ohne Grund: Bei einem Besuch in Augsburg zeigte sich der damalige Bundesbauminister Lauritz Lauritzen begeistert von den Planungen in der Fuggerstadt.

Liest man die Zeitungsberichte dieser Tage, gab es in der Euphorie um die „Traumstadt“ eigentlich nur noch ein einziges kleines Problem. Die Augsburger Allgemeine rief die Augsburger zur Namenssuche auf. Für die Trabantenstadt an der Haunstetter Straße wurden Bezeichnungen wie „Alter Flugplatz“, „Neusiedlungsgebiet Messerschmitt-Flughafen“ und Namensvorschläge wie „Siemens-Stadt“ oder „Rudolf-Diesel-Stadt“ vorgeschlagen. Mit den alten Flurnamen wie „Bischofsacker“ oder „Ulrichsflur“ mochte sich die Stadtverwaltung nicht recht anfreunden. Doch dann lenkten die Probleme das Augenmerk weg von den Problemchen. Und es kam alles ganz anders.

Die Skyline des Univiertels –
Planvorstellungen der 70 Jahre



Langer Weg von Wolkenkratzern zu Wohnhöfen

Die 60er und 70er Jahre waren für Stadtplaner eine aufregende, spannende Zeit. Es war eine Zeit des raschen Umbruchs, es durfte, ja mußte umgedacht werden. Erste Erfahrungen mit der noch vor kurzem als menschlich und richtungweisend empfundenen Architektur der großen, hochaufragenden Trabantenstädte in München und Berlin, Frankfurt oder Bremen ließen die Begeisterung für Beton und Wolkenkratzer rasch erkalten. Auch in Augsburg machte sich unaufhaltsam Kritik an der geplanten Traumstadt im Süden breit.

Nicht jeder Diskussionsteilnehmer wagte angesichts des zunächst uneingeschränkten Lobes der Fachwelt eine so deutliche und umfassende Kritik wie jener Leserbriefschreiber, der schon am 30. März 1968 warnte: „Sollten es die Augsburger nötig haben, den Perversionen anderer nachzueifern, sollten sie gezwungen sein, 25.000 Menschen in „Gettos im Grünen“ einzusargen...“ Architektur-Vordenker wie Gropius und Corbusier wurden als Befürworter verdichteter Bauweise bei weitaus geringerer Ausnutzung der Bauflächen zitiert.

Ein erster offizieller Anstoß zur Korrektur der Traumstadt-Planungen kam im August 1970 aus dem Augsburger Stadtplanungsamt. Der damalige Oberbaurat Friedrich Hermann Stab hatte angeregt, Augsburger Architekten, Ingenieure, Soziologen und Künstler in Arbeitsgruppen weitgehend ehrenamtlich ein Gutachten zur geplanten Trabantenstadt erstellen zu lassen. Auch Hausfrauen sollten ihre Wohn Erfahrungen einfließen lassen...“ Gutachten soll Betonwüste verhindern“ titelte die Augsburger Allgemeine am 24. August 1970.

„Humane Aspekte für Mammut-Objekt“ hieß die Schlagzeile im November des selben Jahres, als sich die fünf Arbeitskreise des Gutachterteams zu einer

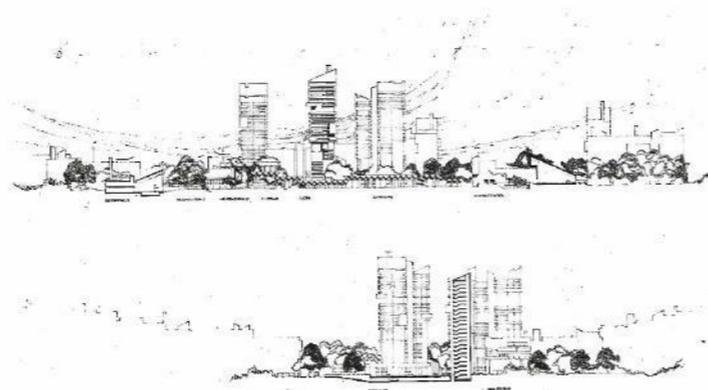
Plenarsitzung trafen, um an der „Heilung“ der ersten Planung zu arbeiten. Im Beisein des neuen Stadtbaurats Dr. Hanns-Thomas Hollatz plädierte einer der Arbeitsgruppensprecher dafür, das Entstehen einer „anonymen Steinwüste“ zu verhindern. Belebte, attraktive Straßenzüge, die die Menschen für das Leben außerhalb der eigenen vier Wände interessieren sollten, um verödete Straßen zu verhindern, waren eines der Ziele einer Planungsgruppe. Eine stärkere Auflockerung der Wohnblöcke und eine differenziertere Fassadengestaltung war Anliegen einer anderen Gruppe. Insbesondere forderten die Arbeitsgruppen mehr Zeit für weitere Gutachten und tiefergehende Analysen. Doch die Zeit wurde knapp für die Verbesserung der Planung der „Traumstadt“ – schon am 12. November 1970 hatten die Kanalbauer mit der Erschließung des neuen Stadtteils begonnen.

Dr. Hanns-Thomas Hollatz wurde in der Folge zum engagierten Verfechter einer Alternativplanung auf dem Gelände des alten Flugplatzes. Wenige Tage vor Verabschiedung des Bebauungsplans stoppte der Stadtrat auf Antrag des städtischen Baureferenten die Erschließungsarbeiten für die Trabantenstadt. Am 27. April 1971 folgte der Bauausschuß unter Vorsitz des Oberbürgermeisters Wolfgang Pepper dem Antrag des Baureferenten, mit einer Arbeitsgruppe „Augsburg-Süd“ Alternativlösungen zu erarbeiten. Die Augsburger trugen damit auch dem Drängen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Innenministerium Rechnung, die Planung der Wohnbebauung auf dem alten Flugplatz mit den Bedürfnissen der am 16. Oktober 1970 eröffneten Universität Augsburg abzustimmen.

Für den neuen Stadtteil, flächenmäßig immerhin fast so groß wie die Augsburger Altstadt, wurde mit der Arbeitsgruppe „Augsburg-Süd“ ein für Augsburg



Strukturunterscheidungen zur Stadtentwicklung von 1971



Ein Wettbewerbsbeitrag zur Gestaltung des Zentrums von 1968

einmaliger Weg beschritten. Ein 15köpfiges Gremium, bestehend aus Vertretern des Landbauamts und der Universitäts-Bauleitung, der Regierung von Schwaben, der Kommunen Augsburg, Göggingen, Haunstetten und Inningen, der Maßnahmeträger Neue Heimat und Landeswohlfürsorge, der Architektenverbände und der privaten Grundstückseigentümer koordinierten auf der einen Seite die Planungen für die Universität und die Wohnbebauung. Auf der anderen Seite schufen sie nach alten Vorbildern eine ganz neue Vorstellung für die Wohnbebauung auf dem alten Flugplatz. Wohnhöfe sollten die Wolkenkratzer in Augsburgs Süden ablösen.

Auf dem Papier hatte das Universitätsviertel weitgehend seine heutige Form gefunden. Zunächst hatten sich Stadt und Oberste Baubehörde im März 1972 noch nach einer heftigen Diskussion um einen Grundstückstreifen in einer Breite von 28 Metern zugunsten der Universität zu einigen. Und auch die in diesen Tagen von dem Augsburger Architekten Raimund von Doblhoff initiierte und mit großer öffentlicher Anteilnahme geführte Diskussion um die Trassenführung der Bundesstraße 17 neu, die in ihrer ursprünglichen Konzeption das Universitätsgelände zerschnitten hätte, konnte die Bebauung des alten Flugplatzes nicht mehr aufhalten. Am 30. März 1972 war sich der Augsburger Stadtrat darüber einig, daß die B 17-Trasse nach Westen zu verschieben sei, um die Entwicklung der Universität und damit des Stadtteils nicht zu gefährden.

Am 19. April 1972 stimmte der Stadtrat dem von der Arbeitsgruppe „Augsburg-Süd“ erstellten Bebauungsplanentwurf zu. Die Weichen für den heutigen Stadtteil waren gestellt.



Planungsvariante, eingebracht durch den Architekten Raimund von Doblhoff

Die schwere Geburt des Universitätsviertels

Mit dem „Plazet“ der Augsburger Stadträte für den neuen Stadtteil auf dem alten Flugplatz war die Kritik an der zukünftigen Bebauung noch nicht verstummt. Ein Generalverkehrsplan wurde während des Anhörungsverfahrens für die Planung ebenso vermißt wie ein verbindlicher Flächennutzungsplan. Ein weiterer bundesweiter städtebaulicher Gestaltungswettbewerb wurde gefordert, die vorgesehene Innenhofbebauung kritisiert.

Trotz dieser Einwendungen wurde der Bebauungsplan der Stadt Augsburg am 26. Juni 1972 von der Regierung von Schwaben genehmigt. Vorgesehen waren im ersten Bauabschnitt nun 1.825 Wohnungen für 5.850 Einwohner, die auf 21,5 Hektar erstellt werden sollten. Insgesamt sollte der neue Stadtteil später einmal 18.000 Einwohnern auf 70 Hektar Baufläche Platz bieten.

Auch wenn die Bayerische Staatsbauverwaltung und die Stadt Augsburg im August 1973 noch einmal einen städtebaulichen Ideenwettbewerb für den neuen Stadtteil ausschrieben, wurde auf dem Gelände des Alten Flugplatzes schon gebaut. Allerdings ging es jetzt um die Verzahnung von Wohnbebauung mit den zentralen Bereichen der Universität. 25 Teilnehmer aus ganz Bayern stellten sich dieser Anforderung.

Die Planung der angestrebten baulichen Vermischung von Stadtteil und Universität bewältigten die ersten Preisträger, die Münchner Architekten Becker-Nickels, Kamp und Steuernagel, sowie die Gewinner der zweiten Preises, das ebenfalls aus München stammende Architektenteam Benedek, Hagen, Koch und Uhlmann nach Ansicht der Jury am besten. Lob gab es nach Abschluß des Ideenwettbewerbs von der Presse: „Architektur in menschlichem Maßstab“ urteilte die Augsburger Allgemeine am 21. März 1974. „Begrüntes

Erdreich habe sich „gegen grauen Plattenbelag, Markt-treiben gegen mondäne Shopping-Center, Niedrig-häuser gegen Hochburgen“ durchgesetzt.

In welchen kühnen Dimensionen aber immer noch gedacht wurde, zeigen zwei Details der Verkehrswegeplanung. An der Bahnlinie Augsburg-Buchloe – 600 Meter vom Wettbewerbsgebiet entfernt, sollte laut Ausschreibungsvorgaben „ein Haltepunkt einer S-Bahn angenommen werden“. Noch weiter ging der Münchner Architekt Busso von Busse. Der hatte auf der Trambahntrasse gar eine spätere U-Bahn vorge-merkt.

Am 23. Oktober 1974 wurde der Grundstein für die bislang in Provisorien untergebrachte Universität Augsburg gelegt. Nur einen Tag später erließ die Bayerische Staatsregierung eine Verordnung über die öffentliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs „Alter Flugplatz“. Damit konnte die Gesamtmaßnahme nach dem Städtebauförderungsgesetz mit Mitteln des Bundes und des Freistaats unterstützt werden.

Doch die Realität holte auch Optimisten rasch wieder auf den Boden der Tatsachen zurück. Vorläufig fehlende Infrastruktur – Supermarkt und Straßen wurden von den Stadtteilbewohnern ebenso vermißt wie Kindergärten und Schulen – und als zu hoch empfundene Mietpreise schufen zunächst eine paradoxe Situation. Obwohl in der Kartei des Wohnungsamts 1.000 wohnungssuchende Augsburger geführt wurden, waren bei Fertigstellung der ersten 150 Sozialwohnungen nur 70 Wohneinheiten vermietet. Die Presse schrieb am 9. November 1974: „Die Stadt bleibt auf Sozialwohnungen sitzen“. Zu unattraktiv erschien den Augsburgern damals noch die Bleibe am Alten Flugplatz. Experten befürchteten gar, daß die Planungen



Kirchplatz und städtisches
Begegnungszentrum



Das Staatsarchiv von Schwaben
am Universitätsplatz





„zu großzügig“ ausgefallen seien. Weil auch beim Bau der Universität damals „kleinere Brötchen“ gebacken wurden, schlug ein Augsburger Landtagsabgeordneter gar den Bau eines Frauengefängnisses auf dem Alten Flugplatz vor. Bei der Stadtverwaltung stieß er damit allerdings auf wenig Gegenliebe.

Trotz schleppender Baufortschritte und schwacher Wohnungsmarktkonjunktur wurde der erste Bauabschnitt des neuen Stadtteils 1981 abgeschlossen. Knapp 1.900 Wohnungen für etwa 6.000 Stadtteilbewohner waren erstellt worden. Zwei Jahre zuvor hatte das Baugebiet auf dem Alten Flugplatz endlich seinen Namen erhalten. Augsburgs Oberbürgermeister Hans Breuer wies die Stadtverwaltung an, künftig mit der Benennung als „Universitätsviertel“ für das Neubaugebiet im Süden der Stadt zu werben.

In den Jahren 1985 bis 1989 wurden dann doch recht zügig die Verkäufe durchgeführt, so daß sich Befürchtungen, die Grundstücke würden nicht oder zumindest schwer verkäuflich sein, zum Glück nicht bewahrheiteten. Die Kredite konnten bis zum Jahr 1986 völlig zurückgezahlt werden. In der Folgezeit ist es dann gelungen, die Umsetzung des Bebauungsplanes in der Realität planmäßig weiter zu betreiben.

Die Nachfrage nach Grundstücken wurde nach einer Flaute in der 2. Hälfte der 80er Jahre wieder größer. Im Ergebnis gelang es, die vom Gutachterausschuß ermittelten Endwerte als Preise auch zu bekommen. So entstanden in diesem 2. Bauabschnitt zirka 2500 Wohnungen – für rund 7000 Einwohner. Die geplanten Infrastruktureinrichtungen kamen hinzu: Kirchen, Bayerisches Staatsarchiv, ein IHK-Fortbildungszentrum, Gebäude für studentisches Wohnen, ein Jugendzentrum im alten Haus von MBB. Der frühere Werks-sportplatz wurde erheblich ausgebaut, vergrößert und



Studentenheim an der Joseph-Priller-Straße



Das Jugendzentrum im letzten verbleibenden Messerschmitt-Gebäude



Oberbürgermeister Dr. Menacher übergibt den neuen Stadtteil den Bürgern am 28. September 1991

Das erste Stadtteilstfest ist ein großer Erfolg





Zur besseren verkehrsmäßigen Anbindung des westlichen Teils des Wohngebiets und der Universität wurde die Tramlinie 3 („Unilinie“) gebaut.

Die schulische Versorgung des Viertels ist gesichert; die Errichtung einer Hauptschule scheiterte an der fehlenden Genehmigung für einen Hauptschulsprengel.

Von den Bewohnern wird noch die Errichtung eines Bürgerhauses und einer Stadtteilbibliothek gefordert. Gerade vielfältig nutzbare Räume für Bürgeraktivitäten unterschiedlicher Art gibt es noch zu wenig. Gegenwärtig wird an der Errichtung eines Bürgerstützpunktes gearbeitet.

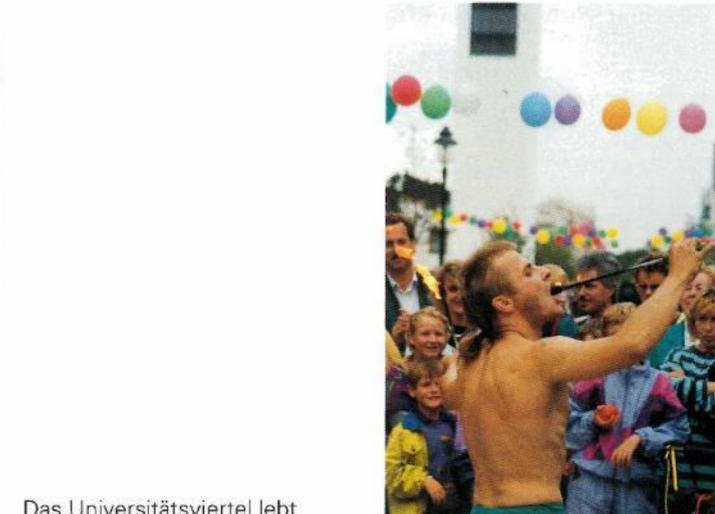


der gesamten Bevölkerung des Alten Flugplatzes zur Verfügung gestellt. Die Grünanlage Lochbachau wurde geschaffen. Nicht unproblematisch war die schon 1978 gefällte Entscheidung, zirka 7 Hektar des Geländes umzunutzen und an die Katholische Jugendfürsorge zur Errichtung einer Behinderten-Berufsschule abzugeben. Hier wurde naturgemäß ein recht günstiger Preis vereinbart.

Mit dieser Einrichtung wurde zwar eine Einrichtung des Gemeinbedarfs geschaffen, aber ohne Gebietsbezug. Das hat jedenfalls dazu geführt, daß Einnahmen, wie sie bei einer Wohnungsbebauung angefallen wären, hier verständlicherweise nicht erwirtschaftet werden konnten.

Die Stadt, besonders das Baureferat, übernahm selbst die Projektsteuerung und bediente sich dazu keines Entwicklungsmaßnahmeträgers. Die noch vor Festlegung als Entwicklungsmaßnahme mit zwei Bau-trägern abgeschlossenen Maßnahmeträgerverträge konnten ohne Schaden für die Stadt wieder gelöst werden.

Im Jahre 1991 konnte der Abschluß der Entwicklungsmaßnahme mit der Bevölkerung gefeiert werden. Ganz fertig ist der „Alte Flugplatz“, jetzt „Universitätsviertel“ genannt, noch nicht:



Das Universitätsviertel lebt

12.000 Augsburger leben heute im Universitätsviertel

Auch der zweite Bauabschnitt im Universitätsviertel ließ auf sich warten. Eine schwache Baukonjunktur, aber auch Abstimmungsschwierigkeiten mit dem Bauvorhaben der Berufsbildungsstätte der Katholischen Jugendfürsorge im Süden des Universitätsviertels verzögerten zunächst die Planungen.

Eine zwischenzeitlich in Erwägung gezogene Bebauung mit Einfamilienhäusern wurde am 11. November 1978 aufgegeben. An diesem Tag beschloß der Bauausschuß des Augsburger Stadtrats, mit weiterer Hofbebauung Wohnraum für zusätzliche 6.000 Bewohner zu schaffen. Angesichts der hohen Kosten, die deshalb entstanden, weil die Stadt Augsburg gezwungen war, den noch nicht ihr gehörenden Teil des früheren Flugplatzgeländes von der Firma Raulino AG, einer Tochtergesellschaft der Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) zu erwerben, revidierten Planer und Politiker bis 1981 noch einmal diesen Beschluß. Um eine wirtschaftlichere Verwertung der Flächen zu ermöglichen, wurden in einer verdichteteren Bebauung 2.500 Wohnungen für 7.000 Einwohner konzipiert.

Doch zunächst einmal gerieten die Baumaßnahmen im jüngsten Augsburger Stadtteil ins Stocken. Angesichts schwacher Käufernachfrage zeigte die Baubranche wenig Neigung, im Univiertel zu investieren. Es dauerte immerhin bis 1986, bis die ersten Wohnblocks des zweiten Bauabschnitt bezogen werden konnten.

Spezielle Förderprogramme der öffentlichen Hand und ein stark anziehender Augsburger Immobilienmarkt sorgten dann Ende der 80er Jahre dafür, daß ein Wohnblock nach dem anderen hochgezogen wurde. In diesen Jahren konnte auch die Zahl der Einkaufsmöglichkeiten und Gaststätten im Viertel erhöht werden. Ein katholisches und ein evangelisch-lutherisches Seelsorgezentrum sowie ein evangelisch-freikirch-



liches Gemeindezentrum entstanden in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts. Nach Fertigstellung von Straßen und Wegen sorgte überall im Stadtteil angelegtes üppiges Grün für ein wohnliches Umfeld.

20 Jahre lang hatten Baukräne und -maschinen das Bild des Universitätsviertels geprägt. Lärm und Baustellenschmutz, fehlende Straßen und unvollkommene Infrastruktur hatten manchen Stadtteilbewohner einer langen Geduldsprobe unterzogen. 1991 galt der Bau des neuen Stadtteils als abgeschlossen. Mit einem Stadtteilstfest konnten die mittlerweile 12.000 Bewohner des Universitätsviertels am 28. September 1991 mit Oberbürgermeister Dr. Peter Menacher die offizielle Fertigstellung des „Stadtteils vom Reißbrett“ feiern.



Gut gestaltete grüne Höfe sind ein Merkmal des Universitätsviertels



Ein Wohnhof der 30er Jahre: Der Schubert Hof an der Rosenaustraße als Vergleich



Ein Wohnhof der 80er Jahre



Viel Grün und Platz zum Ausspannen oder Spielen



Als man sich 1974 in Augsburg bei der Planung des heutigen Universitätsviertels gegen die Traumstadt mit ihren bis zu 20 geschossigen Wolkenkratzern und für maximal sechsgeschossige Häuserreihen, die einen geschlossenen Innenhof umschlossen, entschied, war dies eine Abkehrung von der noch kurz zuvor von den Stadtplanern als richtungweisend empfundenen „Charta von Athen“. Diese Charta strebte die Entmischung von Innenstadt und Wohnsiedlungen, die Trennung von Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und gesellschaftlichen wie kulturellen Aktivitäten in den Neubaugebieten als Zielsetzung an.

Zur Zeit der Neuplanung des heutigen Universitätsviertels hatte man aber bereits realisiert, daß diese Denkweise zu einer Verödung der Städte und zu einer mangelnden Bindung der Bevölkerung an ihren Wohnstandort führen mußte. Dies hatten in Ansätzen auch die Planer der „Traumstadt“ erkannt, wo die Hochhausketten vier – allerdings überdimensionierte – innere Räume schaffen sollten.

Die für das Universitätsviertel konzipierte Bebauung mit Innenhöfen als „Oasen der Ruhe“ griff allerdings auf den menschengerechteren Maßstab jener Vorbilder zurück, die schon weit vor dem Zweiten Weltkrieg geschützte Hofsituationen und ungestörtes Wohnen im hofseitigen Teil der Wohnbebauung möglich machten. In Augsburg gab es für diese Planungsphilosophie immerhin die Beispiele des renommierten Augsburger Architekten Thomas Wechs wie den Schubert Hof an der Rosenaustraße und den Eschenhof, aber auch Höfe anderer Architekten, besonders im Hochfeld.

Die Vorzüge dieser Bebauung beschrieb eine Informationsschrift der Planungsgruppe „Augsburg-Süd“ und der Stadtbauverwaltung wie folgt: „Im Gegensatz zu offenen Bauweisen, die sich allseitig dem Lärm

öffnen, gibt die Hofbebauung die Möglichkeit, Lärm (Straße) und Ruhebereich (Hof) durch Gebäude so voneinander zu trennen, daß die Wohnungen einseitig zum Lärm und Straßengeschehen liegen und mit der anderen Seite sich zum ruhigen, durchgrünten Innenhof orientieren. Auf diese Weise wird dem gleichzeitigen Bedürfnis der Bewohner nach Ruhe und Natur sowie nach Aktivität und Öffentlichkeit entsprochen“.

Diese Planungsphilosophie wurde in beiden Bauabschnitten des neuen Stadtteils mit kleinen Abänderungen in den Details verwirklicht. Dabei wurden längst nicht alle Ideen, die die Stadtplaner für die Gestaltung der Innenhöfe entwickelten, auch Realität. So sollten in den Höfen Platz sein für Mietergärten und naturbelassene Ecken, für Obstbäume oder einen Rosenhof. Viel Grün sollte die Nachteile einer zwangsweise sehr verdichteten Bauweise lindern.

Manche dieser Vorschläge fanden keinen Widerhall. Immerhin gibt es in allen Innenhöfen ein üppiges Grün von Bäumen und Büschen, stille Ecken zum Ausspannen oder vom Autoverkehr geschützte Spielplätze für die jüngsten Stadtteilbewohner. Gerade die zuletzt geschaffenen Innenhöfe kamen den ursprünglichen Wünschen der Planer sehr nahe. Mal ist ein gutgestalteter Teich mit den darum gruppierten Sitzplätzen zum Ausspannen, zum Plausch mit den Nachbarn oder zum Lesen, ein anderes Mal ein Hof mit ausgedehntem Kinderspielplatz ein Beispiel für die Möglichkeiten, die der Innenhof Planern wie Bewohnern eröffnet.

Das Wohnhöfekonzept hat sich erneut bewährt

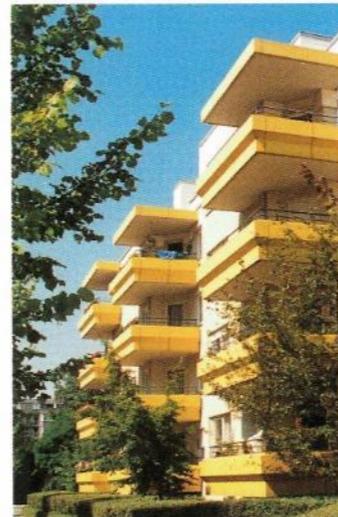


20 Jahre Architektur als Spiegel ihrer Zeit

Als in den 70er Jahren die ersten Wohnblocks des Universitätsviertels gebaut wurden, waren strenggestaltete Fassaden mit Flachdach, Eternitverkleidung oder Sichtbeton allgemein akzeptierte Gestaltungselemente zeitgenössischer Architektur. Dies schlägt sich sichtbar im nördlichen Teil der Wohnbebauung des Universitätsviertels, dem bis 1981 errichteten ersten Bauabschnitt, nieder. Zwar entstanden seinerzeit bis heute als optisch hochwertig empfundene Wohnblocks, wie die des renommierten Architektenteams Hillmer und Sattler an der Blériotstraße. Doch in dieser Anfangsphase kam die Bebauung des Alten Flugplatzes wegen der noch mangelnden Attraktivität der Lage sowie aus finanziellen Zwängen heraus ausschließlich über den sozialen Wohnungsbau voran.

Die Geschossbauten des ersten Bauabschnitts werden heute von ihren Bewohnern als weniger attraktiv empfunden. Teilweise ist es die mittlerweile als eintönig erlebte Architektur dieser Jahre, teilweise auch die aus finanziellen Gründen einfachere Gestaltung dieser Bauten, die einen Kontrast zur Wohnbebauung des im zweiten Bauabschnitt errichteten südlichen Teils des Universitätsviertels bilden.

Weil Mitte der 80er Jahre von den hier tätigen Bauunternehmen Wohnungskäufer (vor allem junge Familien) und Kapitalanleger umworben werden mußten, wurden im zweiten Bauabschnitt Fassaden und das Grün der Anlagen gefälliger gestaltet als noch wenige Jahre zuvor. Bunte Sonnensegel über den Balkonen und postmoderne Glaserker kennzeichnen einige dieser Wohnblocks, deren Höfe mit Gartenteich, Holzpavillons, Kinderspielflächen oder Parkbänken in sonnigen Ruhezonen ausgestattet wurden. Natürlich entspricht die insgesamt sehr viel verspieltere Architektur des südlichen Teils dem derzeitigen Zeitgeschmack.

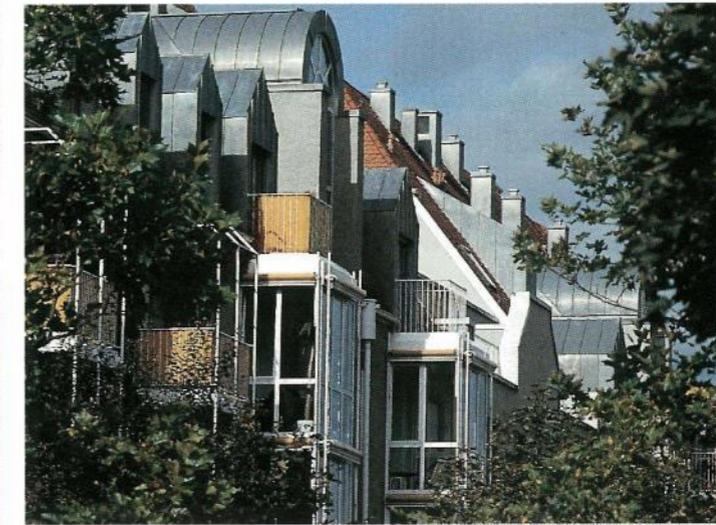


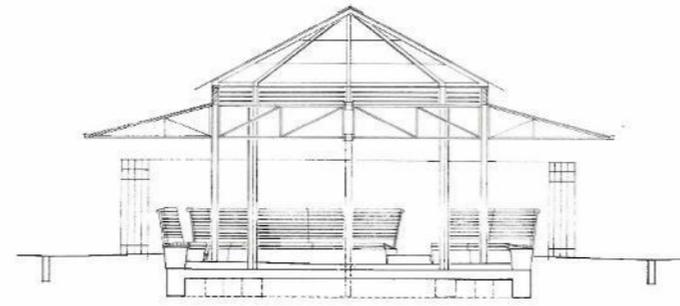
Die Bauformen spiegeln die Architekturgeschichte der letzten 20 Jahre wider.



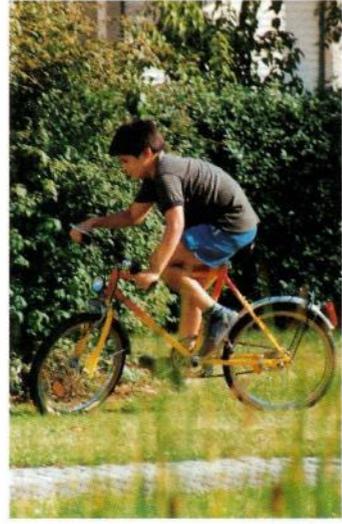
Vielfalt in der Architektur

Wohngebäude an der Prof.-Messerschmitt-Straße





Der Universitätssee dient auch dem Wohngebiet als Naherholungsbereich



Mit roten Ziegeln gedeckte Satteldächer und weißer Putz, Gauben und Erker, Spitztürmchen und Rundbögen prägen Fassaden und Dachlandschaft des zweiten Bauabschnitts.

Im südlichen Stadtteil wurden auch Reihen- und Kettenhäuser errichtet. Sie sorgen dafür, daß ein insgesamt angenehmeres Mischungsverhältnis von wuchtigen Wohnblockfassaden der auch hier teilweise dichten Bebauung und zweigeschossigen Eigenheimen entstanden ist.

Zum persönlichen Wohlfühlen tragen hier aber auch verkehrsberuhigende Maßnahmen bei. Dazu zählen Tempo – 30 - und Einbahnstraßenregelung sowie verkehrsverteilende Rondelle. Wege und Plätze wurden hier teilweise mit Pavillon, Pflaster, Bäumen oder gar einem Brunnen als Treffpunkt gestaltet. Teerflächen konnten in den Straßen des zweiten Bauabschnitts weitgehend vermieden werden.



Qualität im Detail:
Pavillonartiger Freisitz bei der Wohnanlage an der Joseph-Priller-Straße



Viel Grün unterstützt die Aufenthaltsqualität der Straßen

Die Verkehrskonzeption des Stadtteils

Ein bei der Fachwelt und der Öffentlichkeit besonders positives Echo hatte noch 1968 die Verkehrsplanung der „Traumstadt“ hervorgerufen. Weiträumige Umfahrungen, die Konzentration der parkenden Autos in den Parkdecks der ersten Hochhausetagen und die völlige Trennung von motorisiertem und Fußgängerverkehr wurden gelobt. Nur wenige Jahre später galten bei der Planung des heutigen Universitätsviertels andere Grundsätze. „Die Gefahren, die vom Straßenverkehr ausgehen, lassen sich wesentlich reduzieren, wenn die Verkehrsplanung in Wohngebieten nicht einseitig von stadtfeindlichen Eigengesetzlichkeiten des schnellen reibungslosen Verkehrsflusses ausgeht“, war eine der Erkenntnisse, nach denen der neue Stadtteil schließlich geplant wurde.

Anstelle einer weitmaschigen Verkehrserschließung mit großer Verkehrsdichte und -geschwindigkeit ist das Universitätsviertel nunmehr von einem überwiegend zweispurigen, engmaschigen Straßennetz durchzogen. Ein gefahrloses Nebeneinander der verschiedenen Bewegungsaktivitäten war die neue Zielsetzung der Planer. Fußgängerwege liegen jetzt im Straßenraum und begleiten die Straße mit breiten Gehsteigen und Alleebäumen. Bürgersteige und Plätze im öffentlichen Bereich sollten ursprünglich nach den Vorstellungen der Planer sogar Raum für Spiel- und Bewegungsräume der älteren Kinder und Jugendlichen bieten. Doch obwohl Kreuzungen und Fahrbahnverengungen die Fahrgeschwindigkeit senken, ist man aus Gründen der höheren Sicherheit von dieser ursprünglichen Planungsidee abgekommen.

Anderer Verkehr als der von Stadtteilbewohnern fließt weitgehend am Universitätsviertel vorbei. Der Verkehr in Richtung Universität berührt die Wohnbebauung nur am Rande. Die Einkaufsmöglichkeiten sind

von der Haunstetter Straße aus nicht direkt erreichbar und werden damit nahezu ausschließlich von den Stadtteilbewohnern angesteuert. Dadurch und durch die Vermeidung über den Stadtteil hinaus ausstrahlender Einkaufszentren konnte die Stadtplanung einen potentiellen Faktor der Verkehrsbelastung des Viertels ausschalten.

Auf breiten Fuß- und Radfahrwegen bewegen sich Spaziergänger und Fahrradfahrer überwiegend ungefährdet vom motorisierten Verkehr durch das Viertel. Im südlichen Teil des Stadtteils wurde die Priorität des nichtmotorisierten Verkehrs durch die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen noch einmal unterstrichen. Weite Bereiche des Universitätsviertels können heute von den Anwohnern als „grünes Wohnzimmer im Freien“ genutzt werden.

Große Aufmerksamkeit widmeten die Stadtplaner auch dem ruhenden Verkehr. Während für die Besucherparkplätze Parkbuchten vorgesehen waren, sollten die privaten Pkw in Hoch- oder Tiefgaragen untergebracht werden.

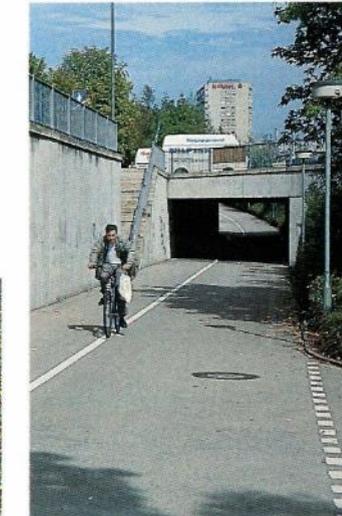
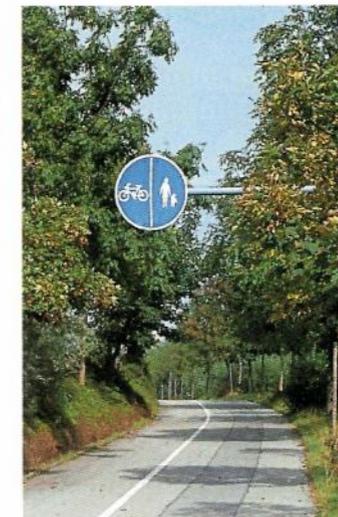
Dabei war man seinerzeit von den Vorzügen der Hochgaragen überzeugt. An für den Wohnungsbau wegen starker Verschattung weniger geeigneten Blockecken sollten diese Hochgaragen entstehen, deren Baukosten wesentlich niedriger kalkuliert wurden als etwa die von Tiefgaragen. Außerdem sollten die Hochgaragen vielen Besuchern das unangenehme Gefühl beim Gang durch ausgedehnte Tiefgaragen ersparen. Der Weg vom Stellplatz zur Haustüre führt bei diesem Modell nicht über anonyme, unterirdische Wege, sondern über den öffentlichen Straßenraum und würde so Kontakte mit anderen Haus- und Stadtteilbewohnern ermöglichen. Im übrigen fürchteten die Befürworter der Hochgaragen auch, daß die größere Ausdehnung



Anliegerparkhaus in der Blériotstraße



Einkaufen in der Hermann-Köhl-Straße



Radweg an der Haunstetter Straße

Alle Verkehrsarten sind integrierter Bestandteil der Stadtplanung



der Tiefgaragen die Begrünung der Innenhöfe erschweren könnte.

Das Prinzip dieser Hochgaragen ist bei den vom Architektenteam Hillmer und Sattler geplanten Neue-Heimat-Block in der Blériotstraße gut erkennbar. Ihre von den Hausfassaden abweichende Konstruktion mit Glas wurde von den Planern als Abwechslung im Straßenbild empfunden. Wirtschaftlichere Ausnutzung der Bauflächen und weniger intensiver Zwang zum sparsamen Bauen haben jedoch dazu geführt, daß sich im weiteren Verlauf der Bebauung des Geländes auf dem alten Flugplatz die Tiefgaragen durchgesetzt haben.

Nicht verwirklichen ließ sich auch die Planungsidee von den Kurzzeitstellplätzen für Besucher entlang der Straßen. Um die Kosten für einen Tiefgaragenplatz zu sparen oder für das Parken des Zweitwagens, nutzen heute viele Bewohner des Universitätsviertels die Parkbuchten für eigene Zwecke; Besucher suchen daher bisweilen vergebens eine Parklücke.

Die Planung ging aber auch von einer großzügigen Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel aus. Zwei Straßenbahnlinien und eine Buslinie dienen der Verbindung mit der Innenstadt und den anderen Stadtteilen.



An der Hermann-Köhl-Straße ist ein lebhafter Geschäftsbereich gewachsen



Die Infrastruktur im Universitätsviertel

Daß es kein Einkaufszentrum geben soll, das die Verkehrsmassen von der vielbefahrenen Haunstetter Straße in den neuen Stadtteil lenkt, war eine Entscheidung der Planungszeit. Die Automassen dieser Augsburger Hauptverkehrsader werden dank dieser Entscheidung der Stadtplaner am jüngsten Augsburger Stadtteil vorbeigeführt. Die Bewohner des Viertels selbst sind dennoch in der Lage, den täglichen Bedarf durch einen Einkauf im Stadtteil zu decken.

Drei Schwerpunkte für die Versorgung der Bewohner haben sich mittlerweile herauskristallisiert. Die wohl wichtigste Einkaufsstraße im Viertel ist die zentral gelegene Hermann-Köhl-Straße. Lebensmitteläden und Banken, Post und Gaststätten, Dienstleistungsbetriebe vom Friseurgeschäft bis zur Fahrschule finden sich hier. In den Erdgeschossen der meisten Blocks reiht sich hier Geschäft an Geschäft.

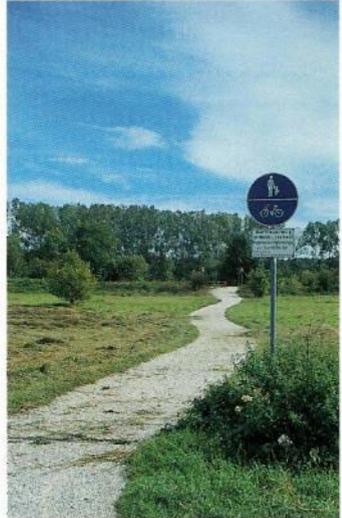
Ein zweiter Einkaufsschwerpunkt hat sich nahe der Universität am zentralen Platz in der Schleife der Salomon-Idler-Straße, am sog. Kirchplatz, am südlichen Bogen dieser Straße und an der Einmündung der Hugo-Eckener-Straße herausgebildet. Auch hier das gleiche Bild: Die wesentlichen Geschäfte des täglichen Bedarfs, vom Bäcker bis zum Lebensmittelmarkt, sind vorhanden. Daneben finden aber offenbar auch Anbieter ausgefallenerer Waren und Dienstleistungen wie ein Küchenstudio oder eine Musikalienhandlung, ein Juwelier oder ein Sonnenstudio ausreichend Zuspruch. Die vielen Spätaussiedler im Viertel stellen die Kundschaft für ein russisches Spezialitätengeschäft.

Vor allem hier, aber auch in der benachbarten Hermann-Köhl-Straße haben sich die Bedürfnisse der Studenten der nahen Universität im Angebot des Handels und der Dienstleistungsbetriebe niederge-

schlagen. Gleich vier Buchhandlungen auf engem Raum, mehrere Schreibwarenläden und Kopierstudios finden im Zentrum des Viertels ihr Auskommen. Die gemütliche Studentenkneipe mit günstigen Preisen ist hier ebenso vertreten wie ein Uni-Café, einige Pizzerien oder eine Kebab-Stube. Gemütliche Restaurants oder Kneipen werden jedoch insgesamt im Stadtteil noch am ehesten vermißt.

Ein dritter, kleiner Einkaufsschwerpunkt hat sich an der Heini-Dittmar-Straße herausgebildet. Hier findet sich unter anderem einer der insgesamt vier Lebensmittel-Filialisten im Stadtteil, eine der drei Bäckereien und drei weitere Läden. Seinen Beitrag zur Versorgung im südlichen Stadtteil leistet ein kleiner Lebensmitteladen der Berufsausbildungsstätte der Katholischen Jugendfürsorge, in dem die Schüler der Förder-Berufsschule an der Fritz-Wendel-Straße einen Teil ihrer Ausbildung absolvieren. „Man bekommt alles, was man braucht“, sei die häufigste Antwort auf die Frage nach der Qualität der Einkaufsmöglichkeiten, schrieb die lokale Presse schon im Frühjahr 1990.

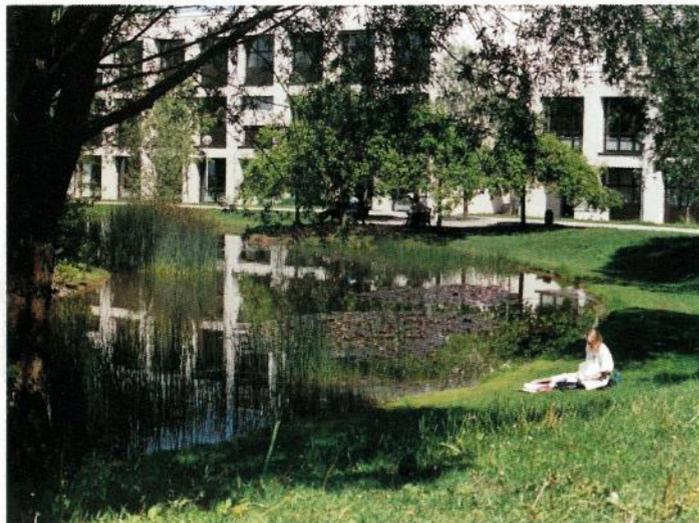
Mit dem öffentlichen Nahverkehr ist die Innenstadt zum Einkaufen und auch für Berufspendler gut zu erreichen. Das bisher bestehende Angebot von Bus und Straßenbahn wurde durch die Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 3 im Frühjahr 1996 vor allem für den südlichen Stadtteil noch einmal verbessert. Wer auf den fahrbaren Untersatz nicht verzichten will, hat die Wahl zwischen zwei Hauptverkehrsadern: Die Haunstetter Straße führt östlich des Viertels direkt ins Stadtzentrum, die westlich gelegene Bundesstraße 17 neu soll die zügige Anbindung an die nördlich von Augsburg gelegene Bundesautobahn A 8 ebenso wie die rasche Erreichbarkeit der südlichen Stadtrandkommunen Augsburgs gewährleisten.



Eingang Lochbachau



Das Universitätsviertel, ein wirklich junger Stadtteil: Die Grundschule an der Blériotstraße platzt aus allen Nähten

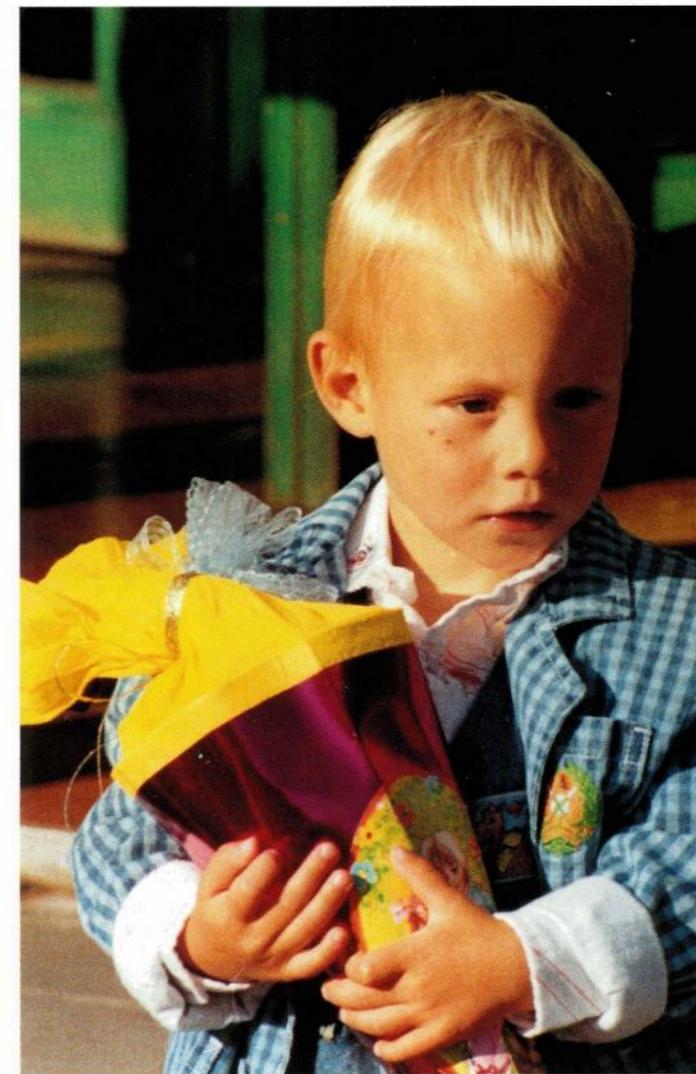
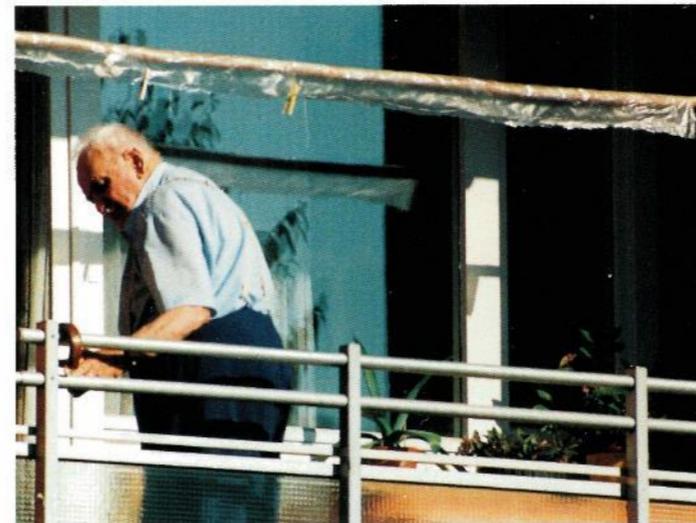


Nach den Zuwächsen in den vergangenen Jahren sind die Schülerzahlen im Schuljahr 1995/96 an der Blériot-Grundschule erstmals zurückgegangen.

Mit den vorbildlich gestalteten Grünanlagen des Universitätsgeländes, vor allem um den „Uni-See“, findet sich ein geschätztes Ziel für Spaziergänger im Viertel.

Zu Fuß oder mit dem Rad sind der östlich gelegene Siebentischpark oder auch der ausgedehnte Siebentischwald nicht weit. Die Wertachauen, aber auch die Freizeitziele im Naturpark Westliche Wälder sind über das westlich benachbarte Göggingen schnell erreicht. Durch die neue B 17 ist sogar das Allgäu für Autofahrer nähergerückt.

Universitätssee



Um die Gesundheit der Menschen im Viertel kümmern sich mittlerweile vier Allgemeinärzte, ein Internist und ein Zahnarzt. Ein Reformhaus, ein Drogeriemarkt, eine Massagepraxis und zwei Apotheken bieten ihre Dienste an.

Am zentralen Platz des Stadtteils sind eine katholische und evangelische Kirche errichtet worden. Ihre seelsorgerischen und karitativen Angebote gelten auch für Nichtmitglieder. Die ökumenische Arbeit der Pfarrgemeinden ist etwa bei der Integration von Spätaussiedlern, der Organisation von Mutter-Kind-Gruppen oder der Betreuung von Jugendlichen hoch zu bewerten. Nur wenige hundert Meter vom zentralen Platz entfernt befindet sich übrigens das Gotteshaus der Baptistengemeinde, das vor allem für die Spätaussiedler des Viertels von Bedeutung ist.

Der Stadtjugendring ist Träger des Jugendhauses, dessen Personal- und Betriebskosten von der Stadt getragen werden. Im Rahmen von Modellversuchen wird auch der Einsatz von „Streetworkern“ erprobt. Jugendspiel- bzw. Bolzplätze runden das Angebot ab. Alle vier Kindertagesstätten im Universitätsviertel sind in städtischer Trägerschaft. Insgesamt werden 12 Krippen-, 295 Kindergarten- und 100 Hortplätze angeboten.



Die sozialen Strukturen im Stadtteil

Für den neuen Augsburger Stadtteil Universitätsviertel sind die Ergebnisse der Volkszählung von 1987 bestenfalls von historischem Interesse. Damals waren nur 6.503 Personen im Stadtteil gemeldet. Heute geht man davon aus, daß rund 12.500 Menschen in den Wohnungen im Universitätsviertel leben. Schon bei der Volkszählung 1987 deutete sich an, daß im Stadtteil sehr viel mehr jüngere Menschen leben als im übrigen Stadtgebiet. Dies wurde in der Folge durch eine Untersuchung der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität untermauert.

Die zweite Auffälligkeit an der Bevölkerungsstruktur ist der hohe Anteil an Spätaussiedlern aus Staaten des ehemaligen Ostblocks. Er beträgt rund ein Drittel der Wohnbevölkerung. In manchen Wohnanlagen leben 50 bis 70 Prozent Spätaussiedler.

Beide Besonderheiten der Bevölkerungsstruktur werden durch den zeitlichen Ablauf der Bebauung des Alten Flugplatzes verständlich. In den 70er Jahren griff die Stadtverwaltung zum Instrumentarium des sozialen Wohnungsbaus, um Wohnraum zu schaffen. Damals waren dies Mittel, die besonders zur Schaffung von Spätaussiedler-Wohnungen zweckgebunden waren. Auch noch jetzt, nach Abschluß der Entwicklungsmaßnahme, wohnen in den damals fertiggestellten Häusern überwiegend Spätaussiedler.

Der Beginn des zweiten Bauabschnittes fiel in eine Zeit, in der die Nachfrage auf dem Immobilienmarkt verhalten war. Förderprogramme für junge, besser verdienende Familien machten damals den Kauf einer Wohnung besonders für diese Zielgruppe attraktiv.

So waren die Voraussetzungen gegeben, daß der Anteil von Bewohnern unter 14 Jahren im Universitätsviertel inzwischen fast doppelt so hoch ist wie in den anderen Stadtteilen.

Haushalte mit drei und vier Personen stellen laut Erhebung der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät den größten Anteil. Es konnte dabei auch ermittelt werden, daß in den Haushalten der Spätaussiedler bedeutend mehr Kinder leben als in denen einheimischer Familien.

Aus den angeführten Gründen ist es auch erklärlich, daß sich statistisch ein eindeutig geringerer Anteil der über Sechzigjährigen im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt in Augsburg ergibt (9,4% im Universitätsviertel zu 23,77% im gesamten Stadtgebiet). Der Ausländeranteil ist ebenfalls deutlich geringer als in den übrigen Stadtbereichen.

Die oben erwähnte Untersuchung zeigt nicht nur, daß ein großer Zuzug in das Universitätsviertel stattfand, sondern auch, daß Wohnungswechsel innerhalb des Stadtteils sehr häufig festzustellen waren. Die Fluktuation in der Wohnbevölkerung ist aber nicht so zu verstehen, daß sich die Menschen im Universitätsviertel nicht wohl fühlen. Fast drei Viertel der befragten Personen leben gerne in dem Stadtteil. Noch mehr Befragte identifizieren sich mit dem Viertel und mehr als zwei Drittel von ihnen fühlen sich hier zuhause. Fast alle Befragten stufen die Lage des Viertels zum Zentrum der Stadt als „ausgesprochen gut“ ein.

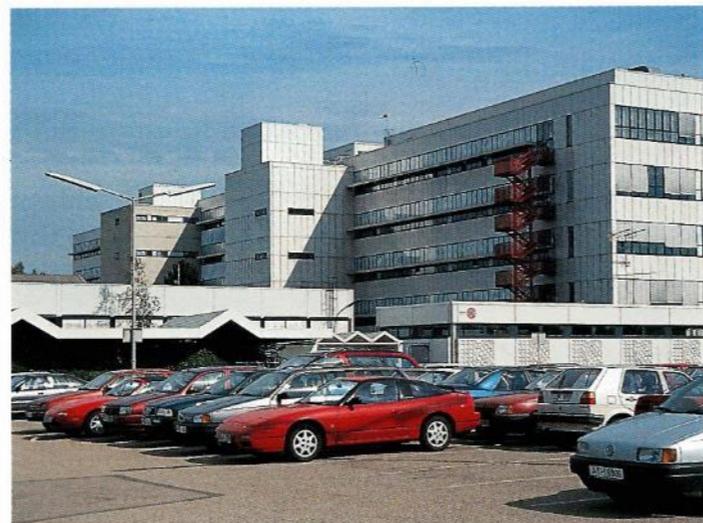
Die statistischen Erhebungen werden durch die Beobachtung untermauert, daß viele Stadtteilbewohner eine Binnenwanderung, insbesondere vom Norden in den begehrteren Süden des Entwicklungsbereiches vornehmen. Die Nähe zum Stadtzentrum, eine gute Infrastruktur, die Nähe zu Freizeitziele sowie Kontakte zu anderen in der Nähe wohnenden Familienmitgliedern, aber auch zu Bekannten oder zur Pfarrgemeinde werden als Gründe für diese Bindung an den Stadtteil genannt. Es fällt auch der Wunsch zahlreicher älterer



Eine Bus- und zwei Straßenbahnlinien verbinden das Viertel mit der Gesamtstadt



Die traditionellen Betriebe – hier das Siemens-Werk an der Haunstetter Straße – verhindern, daß das Universitätsviertel eine Schlafstadt wurde.



Menschen auf, im Viertel verbleiben zu können. Dabei spielen Einkaufsmöglichkeiten und der öffentliche Personennahverkehr in unmittelbarer Nähe, der obligate Aufzug im Hause sowie die verhältnismäßig altengerechte Gestaltung vieler Neubauwohnungen eine Rolle.

Es darf angenommen werden, daß die Zahl der laut Volkszählung von 1987 mehr als 3.600 Arbeitsplätzen im Universitätsviertel oder in der unmittelbaren Nachbarschaft auch heute noch in etwa Gültigkeit hat. Ein großer Teil dieser 1987 festgestellten Arbeitsplätze entfällt dabei auf die umliegenden Großbetriebe Siemens, MBB, und Böwe. Zusätzliche Arbeitsstätten dürften seitdem in geringerem Umfang nur in den Bereichen Handel und Dienstleistungen hinzugekommen sein. Vermutlich war die Nähe bedeutender Arbeitgeber im Universitätsviertel wie in der näheren Umgebung Grund für den Zuzug nicht weniger Stadtteilbewohner.



Soziale Probleme im „Stadtteil vom Reißbrett“?

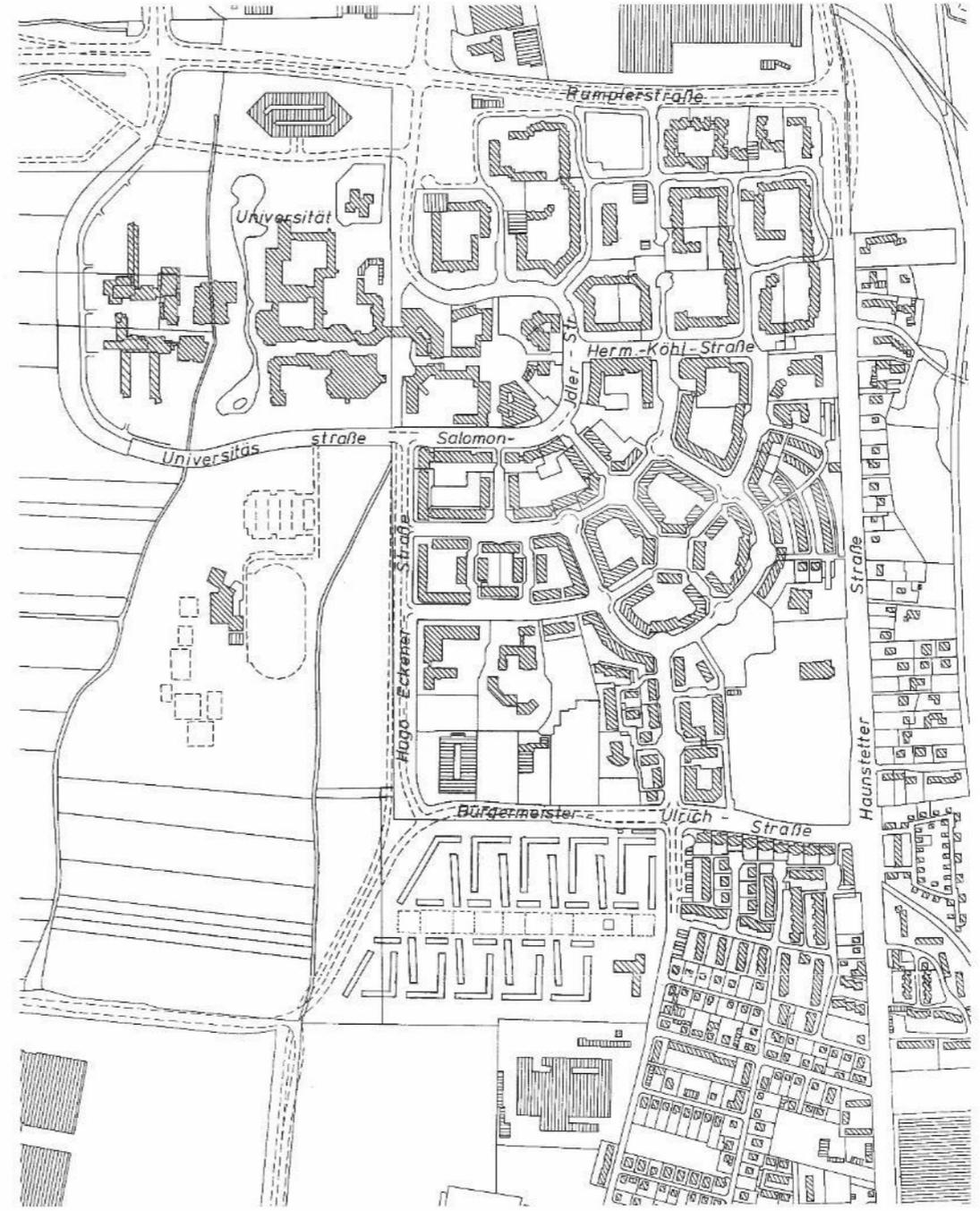
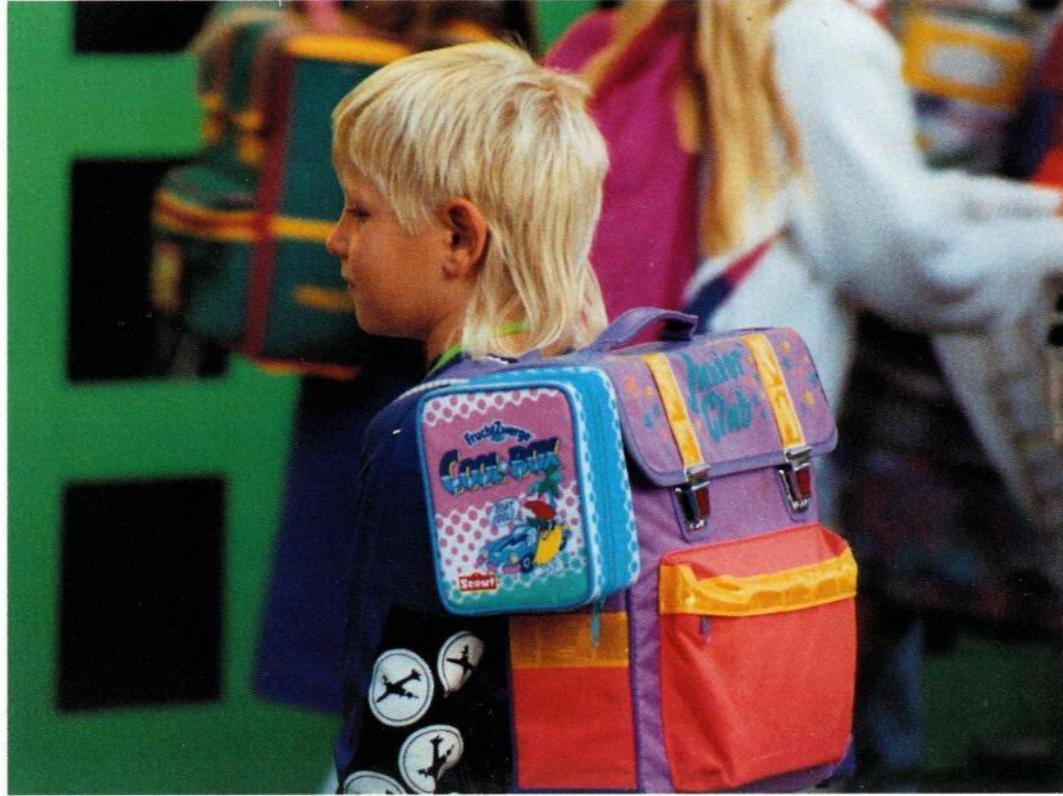
Soziale Probleme mancherlei Art gilt es im jüngsten Augsburger Stadtteil noch zu beheben: Zahlreiche Bürger im Viertel sind erst vor kurzem zugezogen und haben Schwierigkeiten, Anschluß und Bekanntschaften in der Nachbarschaft zu finden. Dies gilt besonders für den hohen Anteil der Spätaussiedler, die hier in einem ungewohnten Gesellschaftssystem und oft noch mit Sprachproblemen kämpfend einen neuen Anfang suchen. Verstärkt werden diese Schwierigkeiten der Neuzugezogenen durch mehrere Faktoren:

In dem Stadtteil, der baulich eben erst fertiggestellt wurde, kann es noch keine langjährig bewährten Nachbarschaftskontakte oder ein eingespieltes Vereinsleben geben. Besondere Räumlichkeiten für bürgerschaftliche Aktivitäten sind geschaffen (Bürgerstützpunkt Hermann-Köhl-Straße 31). Denkbar erscheint es außerdem, daß am gemeinsamen Tun interessierte Bürger mit den dortigen Kirchen oder der Universität in Kontakt treten und deren Gebäude mitbenutzen.

Obwohl sich im Universitätsviertel oder nahebei gelegen mehrere Sportanlagen befinden (MBB-Sportplatz, Sportgelände der Universität und die große Sportanlage Süd) wird von Anwohnern beklagt, daß im Viertel selber kaum allgemein zugängliche Sportanlagen vorhanden sind. Auch wird kritisiert, daß es nicht genügend Gaststätten und für das Vereinsleben geeignete Nebenräume gäbe. Vermißt wird eine Stadtteilbibliothek, da die Bücher des umfangreichen Angebotes der Universitätsbibliothek in der Regel nicht aus den Bibliotheksräumen mitgenommen werden können. Im Zuge der Neuorganisation des Allgemeinen Sozialdienstes besteht seit August 1995 die Regionalstelle-Süd in der Salomon-Idler-Straße 14, die von den Bewohnern des Univiertels fußläufig in Anspruch genommen werden kann. In den Unterlagen zum Ideenwettbewerb, „Zentrale

Bereiche Universität Augsburg“ und Wohngebiet „Alter Flugplatz“ von 1973 waren eine Mehrzweckhalle, ein Hallenbad sowie Räume für Volksbücherei und Volkshochschule, Kontaktzentrum und Sozialzentrum gefordert. Das alles sollte zusammen mit einem Schulungszentrum gebaut und durch die Doppelnutzung wirtschaftlich gemacht werden. In der auf die euphorische Planungsphase folgenden Stufe der Ernüchterung, die durch den konjunkturellen Engpaß Mitte der siebziger Jahre noch verstärkt wurde, mußten von städtischer Seite an diesem Programm so nachhaltige Kürzungen vorgenommen werden, daß außer dem städtischen Jugendzentrum bis 1994 nur die Kirchenräume und Organisationshilfen für Beratung und Bürgeraktivitäten zur Verfügung standen. 1995 beschloß der Stadtrat schließlich die Einrichtung eines Bürgerstützpunktes in der Hermann-Köhl-Straße 31. Die konzeptionelle Ausgestaltung übernimmt die Arbeitsgemeinschaft „Unser Univiertel e.V.“ in Abstimmung mit der Sozialverwaltung der Stadt Augsburg.

Etwas differenzierter ist die Spielplatzsituation größerer Kinder zu sehen. Während für Kleinkinder in den begrünten Innenhöfen der Wohnblocks ausreichend und geeignete Spiel- und Freiflächen vorhanden sind, ist dies für größere Kinder und Jugendliche mit ihrem ausgeprägten Bewegungs- und Kommunikationsdrang nicht immer so gegeben. Trotzdem sind auch dieser Gruppe gute Möglichkeiten an Spiel und Sport gegeben. Es konnten zwei Bolzplätze im Entwicklungsbereich angelegt werden und der Siebentischwald mit seinen großzügigen Erholungs-, Spiel- und Sportflächen ist problemlos zu erreichen. Unterführungen unter der Haunstetter Straße ermöglichen einen gefahrlosen Zugang aus dem Entwicklungsgebiet direkt in diese Naherholungszone.



Das Entwicklungsgebiet und seine zukünftige Erweiterung nach Westen und Süden (Bebauungsplan „Südlich der Bürgermeister-Ulrich-Straße“; dort ist auch der Standort für das Bayer. Landesamt für Umweltschutz vorgesehen.)

Die städtebauliche Verknüpfung von Universität und Stadtteil

Der unerwartet große Anteil junger Familien im Universitätsviertel bewirkte auch eine entsprechend hohe Nachfrage nach Kindergarten- und Hortplätzen. Der Grund hierfür ist auch darin zu sehen, daß heute wesentlich mehr Mütter neben ihren Aufgaben für die Familie einem Beruf nachgehen. Zur Zeit der Planung konnte diese Entwicklung nicht abgesehen werden. Die Eltern führten daher schon relativ früh nach Fertigstellung der Wohnanlagen Beschwerden, daß die Versorgung mit sozialen Einrichtungen, insbesondere Kindergärten, unzureichend sei.

Mit den bestehenden vier Kindertagesstätten hat sich die Lage jedoch deutlich entspannt. Die Versorgungsquote beträgt z. Zt. 92%. Seit der Fertigstellung des Erweiterungsbaus für die Blériot-Grundschule können alle Klassen angemessen untergebracht werden. Je nach Lage der Wohnung besuchen Hauptschüler die Kerschensteiner-Volksschule im Hochfeld oder die Fröbel-Volksschule in Haunstetten-Nord. Realschüler und Gymnasiasten sind ohnehin über die Schulen des gesamten Stadtgebietes verteilt.

Da viele Familien sich für den Wohnungskauf in hohe Schulden gestürzt haben, müssen häufig beide Elternteile zur Arbeit gehen. Die schulpflichtigen Kinder werden in solchen Fällen üblicherweise in Horten tagsüber betreut. In den Einrichtungen werden 100 Hortplätze angeboten. Darüber hinaus bietet das Bukowina-Institut, das sich besonders um die Eingliederung der Spätaussiedler bemüht, eine Nachmittagsbetreuung an.

An der Haunstetter Straße konnte im ehemaligen Pfortnergebäude der Firma Messerschmitt auch mit Mitteln der Städtebauförderung ein Jugendzentrum geschaffen werden. Neben den üblichen Angeboten der offenen Jugendarbeit wird hier auch die Vernetzung

mit den im Stadtteil tätigen Verbänden und Organisationen praktiziert.

Die Betreuung und Versorgung von Kranken und gebrechlichen Menschen übernimmt die ansässige Ökumenische Sozialstation Univiertel. Die Stadtverwaltung setzt darüber hinaus bei der Unterstützung von älteren und gebrechlichen Mitbürgern auch auf das soziale Engagement der Kirchen.

Die städtebauliche und räumliche Verknüpfung von Universität und Stadt war Gegenstand heftiger, teilweise in der Folge der „68er-Diskussionen“ geradezu ideologischer Auseinandersetzungen.

Dabei reichten die Vorstellungen von voll in die Gesamtstadt integrierten Teilstandorten bis zur echten Campus-Universität vor den Toren der Stadt. Schließlich einigten sich Staatsbauverwaltung und Stadtverwaltung auf eine Strukturplanung, die eine weitgehende räumliche Trennung zwischen der Universität und dem Wohngebiet „Alter Flugplatz“ vorsah, doch im Bereich der zentralen Einrichtungen eine gewisse Verknüpfung ermöglichte.

Im August 1973 schrieben die Bayerische Staatsbauverwaltung und die Stadt Augsburg gemeinsam einen städtebaulichen Ideenwettbewerb für die zentralen Bereiche der Universität Augsburg und des unmittelbar angrenzenden Wohngebietes aus. Der Auftrag zur Weiterführung der städtebaulichen Planung ging schließlich an den Sieger des zweiten Preises des Wettbewerbs, die Münchner Architektengruppe Benedek, Hagen, Koch und Ihlmann. Hauptmerkmal des Entwurfes war eine Fußgängerzone als stadtypischer Erlebnisraum mit den Elementen „Ladenstraße“, „Zentralplatz“ und Hochschulstraße sowie mit Durchgängen und Innenhöfen.

Der von Gebäuden übergeordneter Bedeutung umgebene Zentralplatz an der Nahtstelle zwischen Universitätszentrum und Geschäftszentrum sollte durch Anschluß an das Straßenbahnnetz zum Mittelpunkt des Zentrums werden. Auf dem Plan zog sich die Ladenstraße vom Zentralplatz bis zur östlichen Schleife der Salomon-Idler-Straße und hätte damit eine Verlängerung der heute bestehenden Geschäftszone in der Hermann-Köhl-Straße gebildet. Innenhöfe sollten von Dienstlei-

stungsbetrieben und nichtstörenden Gewerbebetrieben genutzt werden sowie eine zusätzliche Fußgänger Verbindung zu den umgebenden Wohngebieten darstellen. In den Geschossen über den Läden hätten Studenten wohnen und ein medizinisches Zentrum entstehen können. Rund 500 Parkplätze sollten die Ladenstraße für den Einkäufer mit PKW attraktiv machen. Bis in die Hochschulstraße hinein waren Läden und Gaststätten geplant. Die Verknüpfung von Universität und der Wohnbebauung war das erklärte Ziel.

Als im Februar 1975 das Modell der Architektengruppe nach acht Arbeitsbesprechungen mit Vertretern der Staatsbauverwaltung und der Stadtverwaltung vorlag, lobte die Oberste Baubehörde die „einmalige Teamarbeit“. Auch die Presse berichtete positiv, daß durch die städtebauliche Verbindung der Hochschule mit der angrenzenden Wohnbebauung jeglicher Beigeschmack einer isoliert auf der grünen Wiese platzierten Campus-Universität vermieden werde. Es gehöre nicht viel Phantasie dazu, sich auszumalen, wie sehr sich Studenten und Bevölkerung in der neuen Augsburger Universitätsstadt einmal in harmonischer Urbanität begegnen würden.

In dem im Jahre 1975 erstellten Ergebnisbericht des städtebaulichen Wettbewerbs wurde ausgeführt, daß im Interesse einer möglichst starken Verflechtung des gesamten Zentrumsbereiches die Mensa, die Zentralgebäude der Universität und das Staatsarchiv Schwaben an dem Zentralplatz angelegt werden sollten. Auf diese Weise sollte ein Platz mit eindeutig übergeordneter Bedeutung geschaffen werden. Diese Planungsabsicht konnte voll verwirklicht werden.

Doch von der vorgesehenen Ladenstraße mit ihrem großstädtischen Warenangebot wurde nur ein kleiner Ausschnitt realisiert. Nur etwa ein Viertel der geplanten



Der zentrale Bereich der Universität



Staatsarchiv von Schwaben



Ladeneinheiten wurden tatsächlich geschaffen.

Dies ist jedoch nicht der planerischen Seite anzulasten. Um Läden einrichten und aufbauen zu können, bedarf es Investoren, die auch das Risiko auf sich nehmen wollen, in einem neu geschaffenen Stadtteil Geschäfte aufzubauen. Leider ließen sich hier nicht sehr viele dieser weitsichtigen Unternehmer finden.

Auch gelang es nicht, die Bauherren von Studentenheim, Staatsarchiv und IHK-Gebäude davon zu überzeugen, daß in den Erdgeschossen Ladenflächen erheblich zur Steigerung von Urbanität und Wirtschaftlichkeit beitragen könnten.

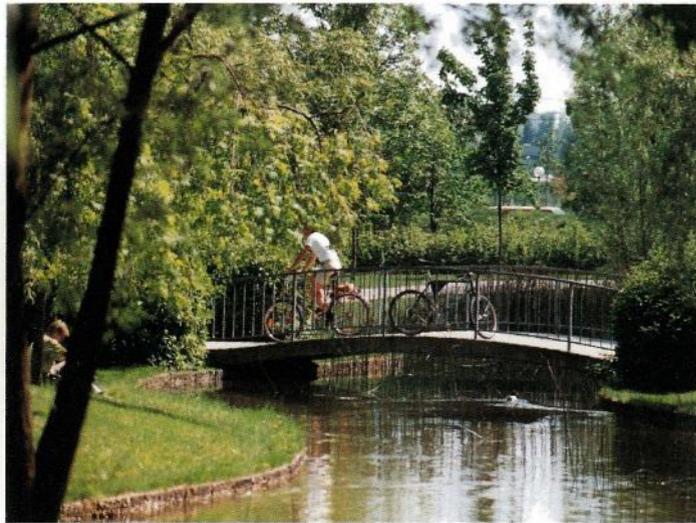
Die Wohnanlage des Studentenwerks Augsburg schließt sich so heute direkt an den massiven Baukörper des 1989 bezogenen Staatsarchivs an und bildet gleichsam einen Sperrriegel zwischen nördlicher Wohnbebauung und Zentralplatz.

Statt Ladeneinheiten und Wohnungen entstand im Südosten des Zentralplatzes das IHK-Zentrum für Informationstechnik, ein Bildungszentrum mit überörtlicher Bedeutung. Es hat zwar auch eine Art abriegelnde Wirkung zur südlich anschließenden Wohnbebauung, entspricht hinsichtlich seiner Nutzung aber dem der nahegelegenen akademischen Lehrstätten. Auch hier ließen sich mangels investitionsbereiter Geschäftsbetreiber die vorgesehenen Läden nicht schaffen. Die geplante Nutzung der Innenhöfe durch Anbieter von Dienstleistungen wurde aber doch zu einem Gutteil verwirklicht.

Am östlichen Zugang zum zentralen Bereich wurden die nebeneinanderliegende katholische und evangelische Kirche sowie die dazugehörigen Pfarrheime errichtet. Durch diese Entwicklung ist ein zweiter größerer Platz entstanden, der heute für Marktveranstaltungen oder gemeinsames Feiern genutzt werden kann.

Die im Zentrum angestrebte Verknüpfung von Universität und Stadtteil ist insgesamt nur zu einem Teil verwirklicht worden. Der im Gegensatz zur ursprünglichen Planung entstandene Platz zwischen Kirchenbauten und dem Studentenwohnheim trennt die Wohnbebauung ebenso von der Alma Mater wie die massiven Baukörper des Staatsarchivs und IHK-Bildungszentrums.

Städtebaulich konnte somit das Ziel der Verknüpfung von Universität und dem übrigen Stadtteil nicht voll verwirklicht werden. Jedoch wurde ein Wohngebäude in rein privater Regie für Studenten im östlichen Teil des Entwicklungsgebietes errichtet, so daß auch einige Studenten selbst Einwohner des Stadtteils sind. Daneben bestehen weitere Studentenwohnungen im Viertel im Edith-Stein-Haus der Katholischen Hochschulgemeinde an der Hermann-Köhl-Straße. Gastronomische oder kulturelle Wünsche dürften Studenten aber wohl eher im Augsburger Zentrum und der Altstadt zu befriedigen suchen. Umgekehrt ist das Angebot der öffentlichen Veranstaltungen der Universität kaum auf die Interessen und Bedürfnisse der Bewohner des Stadtteiles zugeschnitten. Wenn auch mit gewissen Einschränkungen ist also festzustellen, daß in Augsburg doch eher eine Campus-Universität entstanden ist.



Die Einbindung der Universität in den Stadtteil

Bei der Universität Augsburg sind 1063 Arbeitnehmer beschäftigt. Davon waren es Ende 1995 137 Professoren, 413 wissenschaftliche und 513 nichtwissenschaftliche Angestellte. Es ist noch nicht genau erfaßt, wieviele dieser Universitätsmitarbeiter im Universitätsviertel wohnen. Nach Auskunft von alteingesessenen Universitätsangehörigen dürfte ein Gutteil der Beschäftigten in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz Universität wohnen. Die Universität ist insoweit der größte Arbeitgeber im Universitätsviertel. Sie ist in der Folge durch die Errichtung des Staatsarchivs, von Buchhandlungen und zweier Kopierläden auch Anlaß für die Schaffung weiterer Arbeitsplätze.

Von den gegenwärtig über 15.000 immatrikulierten Studenten leben etwa 570 in den beiden Wohnheimen im Universitätsviertel, von denen eines vom Studentenwerk, das andere, das Edith-Stein-Haus, von der katholischen Kirche betrieben wird. In einer privaten Eigentumswohnungsanlage sind etwa 80 Apartments an Studenten vermietet. Daneben leben rund 100 junge Studierende in frei angemieteten Wohnungen im Viertel. Die Errichtung weiterer Studentenwohnheime in der Nähe zur Universität ist sicher notwendig und soll betrieben werden. Eine gewisse Verflechtung von studentischem Wohnen und akademischer Lehranstalt mit dem Stadtteil ist somit vollzogen.

Auch in wirtschaftlicher Hinsicht wirkt sich der Universitätsbetrieb auf das Stadtviertel aus. Die Konsumausgaben der Universitätsangestellten und der Studenten, die in einer volkswirtschaftlichen Studie als wichtiger Kaufkraftfaktor für den Augsburger Raum herausgestellt wurden, kommen auch den Geschäften und sonstigen Gewerbetreibenden zugute. In welcher Höhe, ist aber nicht ermittelt worden.

Umgekehrt ist aber die Teilhabe der Bewohner des Stadtteiles an der Universität und ihren Einrichtungen wie Bibliothek, Sportanlagen aber auch sonstigen öffentlichen Veranstaltungen recht gering. Bedauerlich ist, daß die Bereiche, in denen menschliche Kontakte geknüpft und verbessert werden können, wie die Cafeteria oder die Mensa der Universität nur den Studenten und den Institutsbeschäftigten offen stehen.

Beschäftigte der Universität, besonders die Wissenschaftler, können sich kaum vorstellen, daß auch der universitäre Alltag für Bewohner des Stadtteils interessant sein könnte, da man bislang bei Diskussionsveranstaltungen und Vorlesungen kaum Stadtteilbewohner angetroffen habe. Die Universität ist jedoch bestrebt, weiter auf die Anwohner zuzugehen.

So sucht der Öffentlichkeitsreferent der Universität die Zusammenarbeit mit dem Bürgerverein „Unser Univiertel“. Die inzwischen schon traditionelle akademische Jahresfeier zum Abschluß des Sommersemesters soll künftig als Campus- oder sogar Stadtteilfest organisiert werden und sowohl für die Angehörigen der Universität als auch die Bewohner des Viertels offen stehen.

Hier gibt es offensichtlich noch einiges zu tun, um das Zusammenleben von Universitätsangehörigen und Stadtteilbewohnern zu verbessern. Es wird sicher noch Zeit brauchen, um diese beiden Bereiche stärker zusammenwachsen zu lassen. Das Erreichen solcher Ziele ist aber nur bedingt planerisch zu verwirklichen; hier muß man auf die zukünftige Entwicklung setzen.



Die Zentralbibliothek



Der Universitätspark steht allen Bewohnern als Naherholungsgebiet offen





Die Entwicklungsmaßnahme ist 1993 nahezu abgeschlossen (Blick von Norden)

Instrument „Entwicklungsmaßnahme“ hat sich bewährt

Am 24.10.1974 beschloß die Bayerische Staatsregierung den Erlaß einer „Verordnung über die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Augsburg–Alter Flugplatz“, die nach Bekanntmachung im Bayerischen Gesetz- und Verordnungsblatt am 01.12.1974 in Kraft trat. Damit war das Instrumentarium geschaffen, mit dem die Entstehung des neuen Stadtviertels in den Folgejahren bis zum Abschluß im Jahre 1991 durchgeführt werden sollte.

Anlaß für diese Entscheidung des Freistaates Bayern war der Wunsch der Stadt Augsburg, im Bereich der geplanten Universität und auf dem Gelände des aufgelassenen Messerschmitt-Werkflugplatzes ein neues Wohngebiet zu schaffen. Mit dieser Verordnung wurde das seit 1971 existierende Städtebauförderungsgesetz in seiner Variante „Entwicklungsmaßnahmen“ (§§ 53 - 63 StBauFG), dem sehr viel weniger als die Sanierungsmaßnahmen bekannten Unterfall der Städtebauförderung, in Augsburg anwendbar. Insgesamt kam es im gesamten Bundesgebiet nur zu 42 Entwicklungsmaßnahmen, sieben davon in Bayern, gegenüber rund 2.800 Maßnahmen der Stadtsanierung.

Von nun an konnten erhebliche Fördermittel des Staates in die Maßnahme Alter Flugplatz einfließen. Bis 1983 waren es über 20 Millionen Mark, die die Stadt aus Städtebauförderungsmitteln vom Bund und vom Land bekam. Es galt das Drittel-Prinzip: Die Bundesrepublik Deutschland gab ein Drittel (ca. 10,1 Millionen Mark), der Freistaat Bayern beteiligte sich mit der gleichen Summe und die Stadt Augsburg mußte ihrerseits den gleichen Betrag aufbringen. Insgesamt standen somit rund 30,2 Millionen Mark an Städtebauförderungsmitteln zur Verfügung. Damit konnte Augsburg mit einer der seltenen Entwicklungsmaßnahmen an den staatlichen Geldern partizipieren,

zumal damals die Stadtsanierung in Augsburg-Oberhausen noch nicht allzu viele Gelder verbrauchen konnte und die Altstadtsanierung in Augsburg erst einige Jahre später anlief.

Mit diesen Geldern wurde der erste Bauabschnitt, also das Gelände nördlich der Salomon-Idler-/Hermann-Köhl-Straße bis zur Rumpplerstraße gefördert. Dort entstanden 1.825 Wohnungen für rund 6.000 Einwohner.

Ab 1982 flossen keine weiteren staatlichen Fördermittel mehr in den Alten Flugplatz. Die staatlichen Stellen sahen ihre Aufgabe – zu Recht – mehr in der Förderung der damals voll angelaufenen Stadtsanierung. Die Entwicklungsmaßnahme Alter Flugplatz sollte sich finanziell selber tragen, was sie dann ja auch tat.

Das Instrument der Entwicklungsmaßnahme sieht vor, daß die Stadt den Grund und Boden erwirbt, überplant, erschließt und baureife Grundstücke wieder privatisiert durch Verkauf an bauwillige Käufer, meistens Wohnungsbauträger. Außerdem hat sie selbst die Erschließung durch Straßen und Grünanlagen vorzunehmen und die notwendigen öffentlichen Einrichtungen zu schaffen. Mit den Einnahmen aus den Verkäufen werden dann diese Maßnahmen finanziert.

Im ersten Abschnitt wurde noch nicht nach diesem Prinzip vorgegangen. Hier kam es überwiegend zu Direktverkäufen der Grundstückseigentümer an Bauunternehmen. Die Regeln der Entwicklungsmaßnahmen wurden hier eher negiert, wohl auch deshalb, weil man ohne dieses Instrument angefangen hätte und sich für diesen Bauabschnitt in den städtischen Ämtern auf andere Bestimmungen nicht recht umstellen wollte, möglicherweise auch aus einem Mangel an Erfahrungen mit diesem Instrument. So blieb in diesem Abschnitt wohl nur die finanzielle Förderung, derer man sich gerne bediente.



Das Konzept der inneren Erschließung baut auf gute Erreichbarkeit bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung



Seite 72/73:
Alter Flugplatz 1973 (links)
und 1993 (rechts)

Im 2. Bauabschnitt, also südlich der Hermann-Köhl-Straße, und im zentralen Bereich wurde erstmals das Instrument der Entwicklungsmaßnahmen voll angewendet. Es setzte sich das entscheidende Prinzip durch, daß die Entwicklungsgewinne, also der Teil des Bodenwertes, der durch die Weiterentwicklung des Geländes von landwirtschaftlich oder gewerblich genutzter Fläche zu Wohnbauland entstand, an die Kommune floß und von ihr zur Finanzierung der Maßnahmen verwendet wurde. Mit diesen Bodenwertzuwachsen konnten die Straßen samt Begleitgrün gebaut werden, Kindergärten und Schulen entstehen, ein Jugendzentrum errichtet sowie ein Sportplatz ausgebaut werden.

Das gesetzlich vorgeschriebene Finanzierungsprinzip war also die Wertabschöpfung zwischen dem sogenannten Anfangsbodenwert, also dem Bodenwert ohne Aussicht auf Weiterentwicklung, und dem sogenannten Endwert, dem Wert für erschlossenes, baureifes Gelände. Diese Bodenwertzuwächse, die immer dann entstehen, wenn bisher landwirtschaftlich oder gewerblich genutzte Flächen allein durch die Entscheidungen der Kommunen im Rahmen ihrer Planungshoheit zu Wohnbauflächen oder anderen höherwertigen Flächen gemacht werden, kommen nach den in der Bundesrepublik geltenden wirtschaftlichen und rechtlichen Regeln normalerweise dem jeweiligen Grundstückseigentümer zugute.

Dieses Prinzip wurde durch die gesetzliche Regelung der „Entwicklungsmaßnahme“ außer Kraft gesetzt. Mit diesen Entwicklungsgewinnen, die nun der planenden Kommune zufließen, konnten die Erschließung und besonders die nötigen Infrastruktur- und Gemeinbedarfseinrichtungen geschaffen werden, die sonst aus dem allgemeinen kommunalen Haushalt, also

besonders aus Steuergeldern, hätten finanziert werden müssen. Das Erschließungsbeitragsrecht des Baugesetzbuches war dann allerdings nicht anzuwenden.

Daß die Nutzbarmachung der Entwicklungsgewinne für die Allgemeinheit kein abwegiger Vorgang ist, sondern durchaus aus der Sozialpflichtigkeit von Eigentum hergeleitet werden kann, ist verfassungsrechtlich wohl inzwischen anerkannt. Dieser Gedanke ist auch schon in der Bayerischen Verfassung von 1946 im Artikel 161 Abs. 2 zu Verfassungsrecht geworden, der lautet: „Steigerungen des Bodenwerts, die ohne besonderen Arbeits- oder Kapitalaufwand des Eigentümers entstehen, sind für die Allgemeinheit nutzbar zu machen.“ Die Bayerische Verfassung kam insoweit nicht zum Tragen, da das zeitlich später (1949) entstandene Grundgesetz des Bundes das Bodenrecht der Landeskompetenz entzog und zu Bundesrecht machte. Erst 1971 wurde dieses Prinzip im Städtebauförderungsgesetz aufgegriffen und für Teilbereiche realisiert.

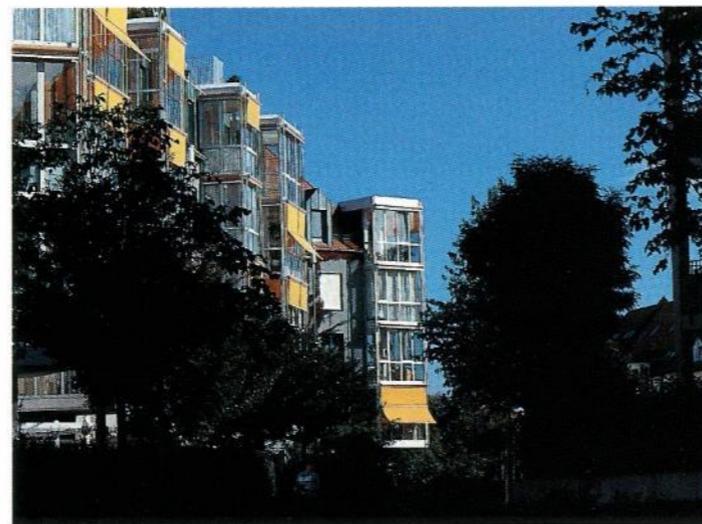
Die Stadt Augsburg hatte erheblichen Grundbesitz im westlichen Teil des Gebietes offensichtlich in früheren Jahren durch gezielte Ankäufe erworben (32 ha im Entwicklungsgebiet). Der östliche Teil mit 15 ha gehörte dagegen einer privaten Firma, der Grundstückverwertungsgesellschaft der Firma MBB, die im Jahre 1969 Eigentümerin des Alten Flugplatzes geworden war.

Diese bot das Gelände der Stadt zum Ankauf an, doch die Verhandlungen zogen sich gerade auch wegen des Preises in die Länge. Schließlich wurde ein „Übernahmeverlangen“ gestellt, also die Entscheidung der Regierung von Schwaben beantragt, daß die Stadt zum Ankauf gezwungen werden sollte.

Hintergrund der zögerlichen Haltung besonders der städtischen Liegenschafts- und der Kämmereiver-



Auf dieser Trasse
verkehrt seit April 1996
die Straßenbahnlinie 3



waltung war die damalige Befürchtung, zu lange auf den erworbenen Grundstücken „sitzen“ zu bleiben. Dagegen war die für die Durchführung der gesamten Entwicklungsmaßnahme federführende Bauverwaltung einem baldigen Ankauf nicht abgeneigt, zumal es ein Prinzip der Entwicklungsmaßnahmen ist, daß die Kommune alle Grundstücke erwirbt.

Im Juli 1980 kam es dann unter Einschaltung der Obersten Baubehörde im Innenministerium bei der Regierung von Schwaben zu einem Vergleich. Die Stadt übernahm eine 15,2 ha große Fläche mit einigen Baulichkeiten zum Gesamtbetrag von fast 27 Millionen Mark, durfte dafür größtenteils außerhalb des sonstigen kommunalen Kreditlimits einen Kredit aufnehmen und wurde verpflichtet, bei Einnahmen aus Grundstücksverkäufen vorrangig diese Kredite zurückzuführen. Dieser Preis bedeutete natürlich auch für die Firma einen erheblich geringeren Wert als sie ihn ohne die Entwicklungsmaßnahme bei entsprechenden Planungen erhalten hätte.

In letzter Zeit wurden von der Bevölkerung der Bau einer Stadtteilbibliothek sowie eines Bürgerhauses gefordert. Beide sind im ursprünglichen Konzept nicht enthalten. Es ist umso schwerer, sie jetzt nachträglich gefördert zu erhalten. Der Bedarf ist wohl unbestritten, ihr Standort und ihre Finanzierung aber noch ungewiß. Im Jahr 1996 wird aber ein Bürgerstützpunkt eingerichtet.

Nunmehr ist die Gesamtmaßnahme auch in den wichtigsten Bereichen abgerechnet. Diese Abrechnung stellte sich angesichts des Umfangs der Maßnahme als doch recht schwierig und zeitaufwendig heraus. Letztlich ist sie aber gelungen. Es sollten daraus aber Lehren für künftig anstehende Maßnahmen gezogen werden.

Alles in allem: Das Instrument der Entwicklungsmaßnahme hat sich hier bewährt. Die Stadt konnte das Gelände erwerben, entwickeln und entwickelt veräußern. Das Gebot „zügiger“ Durchführung wurde erfüllt: Auch wenn die Zeit vom Beschluß der Staatsregierung 1974 bis zum Abschluß der Maßnahme 1991 als lang erscheint, gilt dies für eine so große Maßnahme mit ca. 80 ha, also 800.000 qm durchaus als vertretbar.

Das gesetzliche Instrumentarium wurde im 2. Bauabschnitt beachtet, aber nicht auf harte Bewährungsproben gestellt: Große Probleme mit dem Grundstücksan- und verkauf entstanden nicht, das Finanzierungselement, die entstandenen Entwicklungsgewinne für die Finanzierung der öffentlichen Teile der Maßnahme herzunehmen, hat sich gut bewährt. Es entstand im 2. Bauabschnitt sogar ein leichtes Plus, allerdings bei Berücksichtigung der anfangs geflossenen staatlichen Gelder, das nunmehr in einem weiteren Schritt teilweise in die Sanierungsgebiete Altstadt und Oberhausen fließen soll.

Die Entwicklungsmaßnahme ist nunmehr abgeschlossen, die finanzielle Seite abgerechnet. Als letzten Schritt im Maßnahmenablauf kann nunmehr die Bayerische Staatsregierung die Rechtsverordnung aus dem Jahr 1974 wieder aufheben. Dies kann voraussichtlich noch 1996 erfolgen.

Einwohner (Stand 1995)	12.100		
Entwicklungsdauer		Größe	
Planungsbeginn	ab 1964	insgesamt	81,4 ha
Baubeginn vor Erlass der Rechtsverordnung	1970	(mit Grünanlage Lochbachaue und Wohngebiet Leisenmahd)	
Erlass der Rechtsverordnung durch die Staatsregierung	24.10.1974	davon Wohngebiet Leisenmahd (bleibt im weiteren außer Betracht)	4,3 ha
Baubeginn nach Erlass der Rechtsverordnung	1975		
Bebauungsplan rechtskräftig im nördl. Teil (1. Bauabschnitt)	11.01.1973	1. Bauabschnitt (nördlich der Salomon-Idler-Straße und Hermann-Köhl-Straße) 22,6 ha=ca. 1.900 Wohnungen	22,6 ha
Bebauungsplan rechtskräftig im südl. Teil (2. Bauabschnitt)	18.12.1981	2. Bauabschnitt (südlich der Salomon-Idler-Straße und Hermann-Köhl-Straße) 47,7 ha=ca. 2.500 Wohnungen	47,7 ha
Ende der Baumaßnahmen (von kleineren Restarbeiten abgesehen)	Ende 1991		
Abrechnung der Entwicklungsmaßnahme	1995	Bruttobauland im 1. und 2. Bauabschnitt	70,3 ha
Aufhebung der Rechtsverordnung vorraussichtlich noch	1996	Nettowohnbauflächen im 1. und 2. Bauabschnitt	51,7 ha
		Erschließungsstraßen im 1. und 2. Bauabschnitt	18,6 ha
		Erschließungsgrünanlagen im 1. und 2. Bauabschnitt	7,1 ha
		öffentliche Einrichtungen im 1. und 2. Bauabschnitt	18,1 ha
		Grünbereich Lochbachaue	6,8 ha

Zufahrt
über Rumplerstraße
zur Haunstetter Straße und B 17 neu

Naherholung
im Entwicklungsgebiet: Bereich Lochbachaue
in der Nähe: Siebentischwald

Spiel- und Sportplätze
2 Bolzplätze
MBB-Sportanlage (Zugang auch für Bewohner des Viertels, sofern sie Mitglieder des Sportvereins sind)
Universitäts-Sportanlage (außerhalb des Univiertels)
Sportanlage-Süd (außerhalb des Univiertels)
Kleinkinderspielplätze bei den Wohnanlagen
Jugendzentrum (Haunstetter Straße 148)

Versorgung
alle Geschäfte des täglichen Bedarfs
2 Kopierläden
2 Buchhandlungen
6 Arztpraxen
1 Sozialstation
1 Regionalstelle des Allgemeinen Sozialdienstes
verschiedene Gaststätten und Geldinstitute

Kirchen
Katholische Kirche
Evangelische Kirche
Evangelisch-freikirchliches Gemeindezentrum (Baptisten)

Arbeitsplätze
insgesamt im Entwicklungsgebiet ca. 2.700

Finanzierung
Gesamtkosten der Entwicklungsmaßnahme DM 83,2 Mio
Städtebauförderungsmittel insgesamt DM 30,2 Mio
Sonstige öffentliche Zuschüsse DM 2,6 Mio
Einnahmen aus Grundstücksverkäufen DM 80,0 Mio

Universität Augsburg
Eröffnung (in Behelfsbauten) 16.10.70

Planungsbeginn 1968

Baubeginn am jetzigen Standort 23.10.74

Gesamtfläche 44 ha

Arbeitsplätze (Stand Ende 1995)

insgesamt 1.063
davon Professoren 137
davon wissenschaftliche Mitarbeiter 413
sonstige 513
Studenten (Stand Ende 1995) 14.680

Fakultäten:
Juristische Fakultät
Katholisch-Theologische Fakultät
Naturwissenschaftliche Fakultät
Philosophische Fakultät I
Philosophische Fakultät II
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät

Infrastruktur
Kindertagesstätten 4

Grundschulen 1

Öffentlicher Personennahverkehr
Straßenbahnlinie 3
Straßenbahnlinie 4
Buslinie 41

Anbindung an überörtliche Hauptstraßen
Zufahrt über Bgm.-Ulrich-Straße
zur Haunstetter Straße und B 17 neu

**Bei der Stadt Augsburg arbeiteten besonders
für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
Alter Flugplatz**

Rudolf Saule	Stadtbaurat (bis 30.4.1996)
Friedrich-Hermann Stab	Alt-Stadtbaurat
Margarete Rohrhirsch-Schmid	Bürgermeisterin
Elfriede Ohrnberger	Schul- und Jugendreferentin
Reinhard Sajons	Leiter der Stadtsanierung und der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen
Roswitha Utz	Sachbearbeiterin im Baureferat
Christian Jonathal	Sachbearbeiter im Baureferat
Dieter Fuchshuber	Leiter Stadtplanungsamt
Ulrich Englaender	Sachgebietsleiter Entwicklungsgebiet Alter Flugplatz
Herbert Spotka	Leiter der Abteilung Verwaltung im Stadtplanungsamt
Ilona Dworsky	Abteilung Verwaltung im Stadtplanungsamt
Beate Küspert	Abteilung Verwaltung im Stadtplanungsamt
Waldemar Korb	ehemaliger-WBG-Geschäftsführer
Helmuth Spieth	früherer Leiter Verkehrsplanungsamt
Frowin Berchthold	früherer Leiter Tiefbauamt
Otto Liepert	früher Mitarbeiter im Tiefbauamt
Alfred Leupolz	Mitarbeiter im Tiefbauamt
Werner Mitzscherlich	Leiter Liegenschaftsamt
Helmut Wenger	Mitarbeiter im Liegenschaftsamt
Albert Glashauser	ehemaliger Leiter des Liegenschaftsamtes
Gerhard Witte	Leiter Bauordnungsamt
Werner Landthaler	Leiter Stadtvermessungsamt
Rudolf Daenner	Mitarbeiter im Stadtvermessungsamt
Clemens Gutmann	früher Mitarbeiter im Stadtvermessungsamt
Friedrich-Wilhelm Geserig	Leiter Kämmereiamt
Kurt R. Schmidt	Leiter des Amtes für Grünordnung und Naturschutz
Ruppert Mairoser	Amt für Grünordnung und Naturschutz
Fritz Grunow und viele andere	

Kontaktadressen

In Fragen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen können Sie sich wenden an:

Reinhard Sajons	Leiter der Stadtsanierung und der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen Baureferat Maximilianstraße 6 86150 Augsburg Zimmer 541 Telefon 3 24-46 04 Telefax 3 24-46 40
Roswitha Utz	Sachbearbeiterin städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen im Baureferat Zimmer 407 Telefon 3 24-65 30
Mechthild Berger	Sachgebietsleiterin städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen im Stadtplanungsamt Zimmer 351 Telefon 3 24-65 13
Christian Jonathal	Sachbearbeiter Sanierung im Baureferat Zimmer 548 Telefon 3 24-46 02

Impressum

Herausgeber Stadt Augsburg, Baureferat

Texte Reinhard Sajons
Context/Presse- und Öffentlichkeits-
arbeit, Augsburg (Martin Kluger)
Angela Bachmaier
Christian Jonathal

Redaktion Christian Jonathal

Gestaltung büro ay/Anette Urban, Augsburg

Fotos Stadt Augsburg
Hermann Ay
Anette Urban
Franz Häußler

Pläne büro ay, Augsburg

Lithos I.D.Team Gartner, Augsburg

Druck Pröll Druck & Verlag, Augsburg

Buchbinderei Leonhard Kraus, Gersthofen

Auflage 9.000, September 1996

Sanierungs- und Sanierungsuntersuchungsgebiete in Augsburg

- 1 Altstadt
- 2 Altstadt mit Erweiterung
- 3 Oberhausen
- 4 Kriegshaber
- 5 Kurhaus, Göggingen
- 6 Textilviertel (Untersuchungsgebiet)

Städtebauliche Entwicklungsgebiete in Augsburg

- 7 Alter Flugplatz (abgeschlossen)
- 8 Prinz-Karl-Viertel
- 9 Spinnerei Weberei Pfersee
- 10 Flak-Kaserne
- 11 Haunstetten Süd-West
- 12 Reese-Kaserne
- 13 Vehicle-Park
- 14 Supply-Center

