



Der städtebaulich-verkehrsplanerische Ideenwettbewerb „Innenstadt Augsburg“, der in dieser Broschüre dokumentiert ist, stellt in vielerlei Hinsicht ein außergewöhnliches Wettbewerbsverfahren dar.

Ein Bürgerentscheid machte den Umbau des zentralen Straßenbahnknotens am Königsplatz davon abhängig, dass zuerst ein Ideenwettbewerb für ein innerstädtisches Verkehrskonzept durchgeführt wird.

Verkehrliche Fragen lassen sich jedoch nicht von städtebaulichen oder stadtgestalterischen Aspekten trennen, und sinnvolle Verkehrskonzepte müssen auch großräumig entwickelt werden. Der Ideenwettbewerb „Innenstadt Augsburg“ stellte also inhaltlich und räumlich eine ungewöhnlich breitgefächerte und komplexe Aufgabe für den Auslober und die Preisrichter, vor allem aber für die interdisziplinären Bearbeiterteams dar.

Gesucht war eine ganzheitliche Konzeption für die Augsburger Innenstadt, in der Verkehr, Städtebau und Grün aufeinander abgestimmt sind. Anhand von Vertiefungsbereichen sollten die Überlegungen zum Verkehr konkretisiert und die damit verbundenen städtebaulich-gestalterischen Potenziale aufgezeigt werden.

Ebenso umfangreich wie die zu bearbeitenden Aufgaben waren auch die Grundlagen, auf denen aufgebaut werden konnte. Als wichtiger Baustein sind hier die Empfehlungen der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ zu nennen, die sich im Herbst 2007 mit der Frage stadträumlicher Verkehrskonzepte für die Augsburger Innenstadt beschäftigte.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs liegen nun vor.

Im Fokus des öffentlichen Interesses stehen zunächst die stadträumlichen Verbesserungsvorschläge für den anstehenden Umbau des Königsplatzes und der Fuggerstraße. Durch eine Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs und Verlagerung des Quell- und Zielverkehrs kann der Verkehrsknoten zum belebten Fußgängerplatz und die Fuggerstraße zum „Augsburg Boulevard“ entwickelt werden.

Die Vielzahl neuer Ideen für die langfristige Entwicklung der Innenstadt geht aber weit über den Königsplatz hinaus. Bahnhofsvorplatz und Bahn-

hofstraße sollen als wichtige Fußgängerachse in die Innenstadt aufgewertet werden. Die Reduzierung des Autoverkehrs und eine neue Straßenbahnlinie über Karlstraße, Grottenau und Kennedyplatz bieten die Chance, diesen trennenden Straßenraum aufzuwerten und ein hochwertiges Umfeld für das Theater zu schaffen.

Das Wettbewerbsergebnis eröffnet neue gestalterische Spielräume für das Herz der Stadt. Es ist auf eine große Resonanz in der Augsburger Bürgerschaft und der Fachwelt gestoßen. Neben den zahlreichen planerischen Impulsen hat der Ideenwettbewerb damit auch den Anstoß für eine rege öffentliche Diskussion über die weitere Entwicklung der Innenstadt gegeben.

Mit der Auslobung des Ideenwettbewerbs Innenstadt hat die Stadt Augsburg Neuland betreten. Die vorliegenden Ergebnisse bestätigen, dass sich dieses Experiment gelohnt hat.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kurt Gribl'.

Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister der Stadt Augsburg



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gerd Merkle'.

Gerd Merkle
Stadtbaurat

In welcher Form lässt sich Mobilität in der Augsburger Innenstadt stadtverträglich organisieren?

Welche städtebaulichen Chancen bietet eine Neuordnung des Verkehrs?

Nach dem Votum der Bürger zum Umbau des Königsplatzes wurde ein städtebaulich-verkehrsplanerischer Ideenwettbewerb zu diesen Fragestellungen durchgeführt.

Aufgabenstellung

Der Bürgerentscheid forderte die Durchführung eines offenen Ideenwettbewerbs, der ein Gesamtkonzept für den innerstädtischen Verkehr zum Inhalt hat.

Die Frage nachhaltiger Mobilität und entsprechend ausgebildeter Verkehrsnetze für ÖPNV, Individualverkehr, Fußgänger- und Radverkehr kann jedoch nicht vom städtebaulichen Umfeld, von den Straßen, Plätzen und Freiflächen isoliert betrachtet werden.

Gegenstand des Wettbewerbs war daher die Entwicklung eines integrierten **Konzepts für Stadtraum und Mobilität** für die Innenstadt von Augsburg.

Basierend auf diesem Konzept sollten für wichtige Straßen und Platzbereiche exemplarisch stadträumliche Leitideen aufgezeigt und Gestaltungsansätze entwickelt werden, die jeweils auf die vorgeschlagene Nutzung und Verkehrsbedeutung des öffentlichen Raums abgestimmt sind.

Ausgangspunkt für die Überlegungen zum Verkehrsnetz waren die bereits bestehenden Konzepte (Gesamtverkehrsplan, Nahverkehrsplan, Planung für die Mobilitätsdrehscheibe, Empfehlungen der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“).

In der Aufgabenstellung des Wettbewerbs wurden aber keine zwingenden Vorgaben gemacht. Dies bedeutet, dass die Wettbewerbsteilnehmer im Rahmen der Entwicklung eines schlüssigen Verkehrskonzeptes („Zielnetz“) die bestehenden Planungen und Konzepte auch verändern und / oder stufenweise weiterentwickeln konnten.

Die Aufgabenstellung wurde vom Stadtplanungsamt in enger Abstimmung mit Vertretern der Initiatoren des Bürgerentscheids, des Treffpunkts Architektur Schwaben (TAS), der Planungswerkstatt, des Baukunstbeirats, der Stadtwerke und der betroffenen Fachämter der Stadtverwaltung erarbeitet.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Planungswerkstatt (Runder Tisch und Bürger-Ideensammlung) sowie der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe Innenstadt sind ebenfalls eingeflossen.

Wettbewerbsgebiet

Die Bearbeitung des integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität erfolgte auf drei Planungsbzw. Maßstabsebenen, die sich wechselseitig beeinflussen.

Der „**Übergreifende Betrachtungsraum**“ umfasste das Stadtgebiet von Augsburg mit Focus auf den Bereich zwischen Lech und Wertach und den Hauptverkehrstangenten B17 und Schleifenstraße inklusive der äußeren Anschlüsse.

Der „**Konkretisierungsbereich Innenstadt**“ beinhaltete den Bereich der Altstadt, der Jakobervorstadt und des Bahnhofsumfelds und umfasst eine Fläche von ca. 400 ha. Hierin enthalten sind auch die Umstrukturierungsflächen östlich und westlich des Bahnhofs.

Innerhalb des Konkretisierungsbereichs Innenstadt waren für die Wettbewerbsbearbeitung zwei „**Vertiefungsbereiche**“ festgelegt. Diese umfassten die zwei wichtigen städtebaulichen Achsen vom Bahnhof in die Innenstadt und vom Theodor-Heuss-Platz zum Kennedyplatz.

Geforderte Wettbewerbsleistungen

- **Formulierung der Zielvorstellungen und Planungsgrundsätze in Text und Skizzen**
- **Übergreifender Betrachtungsraum:** Darstellung der städtebaulichen Leitidee und des übergeordneten integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität ohne vorgegebenen Maßstab
- **Konkretisierungsbereich Innenstadt:** Lageplan mit Darstellung des integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität im Maßstab 1 : 2.500
- **Vertiefungsbereiche:** exemplarische Umsetzung der übergeordneten Ziele und Planungsgrundsätze für mindestens drei Platzbereiche im Maßstab 1 : 1.000
- **Textliche Erläuterungen**

Wettbewerbsverfahren

Der Wettbewerb wurde als europaweit offener, einstufiger, interdisziplinärer Ideenwettbewerb nach GRW (Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe auf den Gebieten der Raumplanung, des Städtebaus und des Bauwesens) ausgelobt. Die Regelungen der GRW garantieren ein anonymes und chancengleiches Wettbewerbsverfahren.

Tag der Auslobung war der 09.07.2008.

Aufgrund der vielschichtigen Aufgabenstellung wurde die Bildung von Arbeitsgemeinschaften aus Stadtplanern/Architekten, Verkehrsplanern und

Landschaftsarchitekten zwingend vorgeschrieben. Es wurden insgesamt 12 Arbeiten eingereicht.

Termine

- | | |
|--|---------------------|
| • Tag der Bekanntmachung | 09.07.2008 |
| • Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen | 18.08.2008 |
| • Start der Bearbeitung | 25.08.2008 |
| • Rückfragekolloquium mit Wettbewerbsteilnehmern | 07.09.2008 |
| • Abgabetermin der Arbeiten | 21.11.2008 |
| • Preisgerichtssitzung | 04.02. - 05.02.2009 |
| • Pressekonferenz | 05.02.2009 |
| • Ausstellung | 07.02. - 01.03.2009 |

WETTBEWERBSVERFAHREN

Preisgericht

Die eingegangenen Arbeiten wurden durch das Büro AS&P - Albert Speer & Partner GmbH und Fachleute der Stadtverwaltung vorgeprüft.

Das Preisgericht, das sich aus renommierten Stadtplanern, Verkehrsplanern, Landschaftsarchitekten (Fachpreisrichter) und Vertretern der Bahn, der Stadtwerke und der Politik (Sachpreisrichter) zusammensetzte, tagte am 04. und 05. Februar 2009.

Der Jury gehörten an:



Fachpreisrichter

- Prof. Dr. Hartmut Topp, (Vorsitzender) Verkehrsplaner, Kaiserslautern und Darmstadt
- Gerd Merkle, Baureferent der Stadt Augsburg
- Dr. Karl Demharter, Baureferent der Stadt Augsburg a.D.
- Armin Keller, Oberste Baubehörde am Bay. Staatsministerium des Inneren, Sachgebietsleiter Städtebauförderung, München
- Prof. Carl Fingerhuth, Architekt und Stadtplaner, Zürich
- Prof. Dr. Franz Pesch, Architekt und Stadtplaner, Stuttgart und Herdecke
- Prof. Ingrid Burgstaller, Architektin und Stadtplanerin, Nürnberg und München
- Prof. Markus Nepl, Architekt und Stadtplaner, Karlsruhe und Köln
- Klaus Neumann, Landschaftsarchitekt, München
- Prof. Dr. Klaus Beckmann, Verkehrsplaner, Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik, Berlin

Sachpreisrichter

- Dr. Kurt Gribl, Oberbürgermeister der Stadt Augsburg
- Norbert Walter, Geschäftsführer der Stadtwerke Augsburg
- Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der DB AG für den Freistaat Bayern
- Claudia Haselmeier, CSU-Stadtratsfraktion
- Dr. Stefan Kiefer, SPD-Stadtratsfraktion
- Karl Heinz Englet, Stadtratsfraktion Pro Augsburg
- Eva Leipprand, Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Ständig anwesender stellvertretender Fachpreisrichter

- Günter Billenstein, Leiter des Hochbauamts der Stadt Augsburg

Stellvertretender Fachpreisrichter

- Josef Weber, Leiter des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg
- Wilhelm Hofmann, Sachgebietsleiter Städtebau, Regierung von Schwaben

Sachverständiger (ohne Stimmrecht)

- Gunnar Heipp, Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, Leiter des Bereichs Strategische Planungsprojekte

Ständig anwesender stellvertretender Sachpreisrichter

- Norbert Diener, Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg

Stellvertretende Sachpreisrichter

- Zweiter Bürgermeister Hermann Weber
- Rainer Schnierle, Leiter Planung der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH
- Beate Schabert-Zeidler, Stadtratsfraktion Pro Augsburg

Fachberater der Vorprüfung

Verkehrsplanung:

- Birgit Mertens-Boden, AS&P GmbH
- Andreas Kern, Stadtwerke Augsburg
- Dr. Gunther Höhnberg, Tiefbauamt der Stadt Augsburg

Grünplanung:

- Stefanie Fritz, Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen der Stadt Augsburg



EMPFEHLUNGEN DES PREISGERICHTS

Die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes und die Qualifizierung der stadträumlichen Situation für die gesamte Innenstadt über einen städtebaulichen Wettbewerb sind neu. Umfang und Komplexität der Aufgabe sowie die besonderen interdisziplinären Anforderungen haben zu einer geringen Teilnahme geführt. Dennoch wurden die zentralen Fragen an den Wettbewerb beantwortet.

Die Jury empfiehlt der Stadt Augsburg, die in allen prämierten Arbeiten unterstellte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aktiv zu betreiben. Dies erfolgt in Kombination mit dem weiteren Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Verbesserungen der Bedingungen für die Nahmobilität zu Fuß und dem Fahrrad, der Rücknahme von Verkehrskapazität in der Innenstadt, und mit dem auf den Zufahrtsstraßen innerhalb des im Wettbewerb vorgeschlagenen Innenstadtring namentlich in der Nord-Süd-Achse von Fuggerstraße und Schaezlerstraße und in Ost-West-Richtung im Straßenzug Grottenau - Karlstraße - Leonardsberg und in der Bahnhofstraße sowie durch die Weiterverfolgung der geplanten Entlastungsstraßen im Westen und im Norden der Innenstadt.

Hierzu geben die prämierten Arbeiten Hinweise, die weiter zu entwickeln und auf die quantitativen Auswirkungen auf die Belastungen im MIV zu prüfen sind. Auch Tempo 30 in der gesamten Umweltzone sollte geprüft werden.

Für den weiteren Ausbau des ÖPNV empfiehlt die Jury die Umsetzung aller fünf Maßnahmen der Mobilitätsdrehseife Augsburg. Mit Ausnahme der direkten Führung der Fußgänger in die Verteilerebene überzeugen die im Wettbewerb aufgezeigten Abweichungen von der Tunnellösung am Bahnhof und die Umorientierung des ÖPNV-Netzes vom Stern zum Gitter mit dezentralen Umsteigepunkten die Jury nicht. Die zum Teil erheblichen Abweichungen führen nicht zu erkennbarem Zusatznutzen im ÖPNV-System.

Eine denkbar höhere stadträumliche Qualität am Königsplatz durch Auflösung des zentralen Umsteigepunktes hat der Wettbewerb nur in Ansätzen aufgezeigt. Der Siegerentwurf zeigt jedoch, dass auch bei Beibehaltung der zentralen Umsteigehaltestelle stadträumliche Verbesserungen möglich sind. Unabhängig davon soll der Kennedyplatz als zweitwichtigster Umsteigepunkt im ÖPNV-System entwickelt werden.

Die Jury empfiehlt, die Grundhaltung der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit zur Grundlage der Weiterentwicklung des Innenstadtkonzeptes zu machen und folgende Einzelmaßnahmen und Ideen zu verfolgen:

- Die Konzentration des noch verbleibenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Nord-Süd-Richtung auf die Schaezlerstraße, ist in ihren Auswirkungen auf die Randnutzungen der Straße und auf die Verkehrsabwicklungen am Knotenpunkt Halderstraße/ Hermanstraße quantitativ zu überprüfen.
- Der Übergang über die Schaezlerstraße im Zuge der wichtigen Ost-West-Achse zwischen Bahnhof und Altstadt ist gestalterisch und betrieblich für Fußgänger und Radfahrer zu optimieren.
- Die Dreieckshaltestelle am Königsplatz kann in der zeitlichen Abfolge der Maßnahmen nicht in die Fahrbahn der Konrad-Adenauer-Allee verschoben werden, solange die Fuggerstraße am Königsplatz noch nicht für den MIV unterbrochen werden kann. Die Jury empfiehlt die zügige Umsetzung der Dreieckshaltestelle auf dem Königsplatz auf der Basis des ursprünglichen Konzeptes in bestmöglicher Anpassung an den neuen Vorschlag unter Beachtung der wirtschaftlichen Zwänge.
- Die dreieckige Öffnung des Königsplatzes zur Altstadt wird begrüßt; sie ist auch vor einer Unterbrechung der Fuggerstraße für den MIV realisierbar.

- Die Maximilianstraße soll vom ÖPNV-Be-triebsgleis befreit werden; dafür wird die Führung der Straßenbahn im Graben befürwortet.
- Der Straßentunnel nördlich der Innenstadt im Siegerentwurf ist unrealistisch; er ist gleichwohl nicht Voraussetzung für die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Innenstadt.
- Bäume im Straßenraum sind entsprechend der Bedeutung einer Straße, ihrer Breite und ihrer historischen Herkunft zu entwickeln; so scheiden Bäume im Straßenzug Grottenau - Karlstraße bis zum Graben aus.
- Die Umgestaltung der Bahnhofstraße in ihrer Funktion als wichtigste Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Bahnhof und Altstadt zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit sanfter Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenräumen wird begrüßt. Hier eröffnet sich in Fortführung über den Königsplatz ein großes Potenzial für eine attraktive und nutzungsorientierte Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Am westlichen Vorplatz des Bahnhofs wird eine massive Bebauung der Hangkante ebenso kritisch gesehen wie die bloße Lochvariante. Die Verkürzung des Tunnels durch Ausbildung eines Taschenplatzes in der Hangkante ist richtig. In diesem Sinne kann auch eine Tunnelverlängerung im Osten nicht überzeugen.
- Eine direkte Führung der Fußgänger in die Verteilerebene des Tunnels ist für den Zugang zu Fernbahn und Stadtbahn günstig und sollte deshalb weiter verfolgt werden. Der vorgeschlagene Mittelbahnsteig im Straßenbahntunnel ist unrealistisch.
- Die von der Stadt Augsburg geplanten Entlastungsstraßen sollten Stadtstraßencharakter erhalten und sich selbstverständlich in Straßen- und Stadtstruktur einfügen.
- Eine Straßenbahnführung über die Hörbrotstraße westlich des Bahnhofs wird erheblichen Widerstand bei den Anwohnern erzeugen; es sollte

daher die Linienführung über die Rosenaustraße bevorzugt werden.

Zum weiteren Vorgehen wird die Entwicklung eines Zeit- und Stufenplans empfohlen. Die Überarbeitung und Umsetzung der vorgeschlagenen und weiter entwickelten Maßnahmen soll ein Beirat begleiten, dem auch externe Fachleute angehören.

PREISTRÄGER UND ANKÄUFE

1. Preis: Arbeit 1031 (40.000 €)

Architekt

Eberhard Wunderle, Neusäß-Steppach
Stumpf + Wolfinger Architekten, Klaus Stumpf,
Augsburg

Landschaftsarchitekt

Julia Zimmer, Augsburg

Verkehrsplaner

Horst Billinger, Stuttgart

Ankauf: Arbeit 1030 (7.500 €)

Architekt

Franz Häring, Stuttgart

Landschaftsarchitekt

Roland Rendler, Weilheim Teck

Verkehrsplaner

Christoph Link, Stuttgart

2. Preis: Arbeit 1026 (27.500 €)

Stadtplaner

Prechter + Schreiber, Wolfgang Schreiber,
Nürtingen

Landschaftsarchitekt

Prechter + Schreiber, Bü Prechter,
Nürtingen

Bauingenieurwesen

Planungsgruppe Kölz, Gunter Kölz,
Ludwigsburg

Ankauf: Arbeit 1028 (7.500 €)

Architekt/Stadtplaner

3 + architekten glogger.müller.blasi,
Thomas Glogger, Augsburg

Architekt

Stefan Michel, Augsburg

Stadtplaner

Stefan Strohmayer, Augsburg

Landschaftsarchitekt

Uli Möhrle, Augsburg

Verkehrsplaner

Kurt Seeler, Augsburg

3. Preis: Arbeit 1027 (22.500 €)

Architekt/Stadtplaner

Jörg Schröder, München

Landschaftsarchitekt

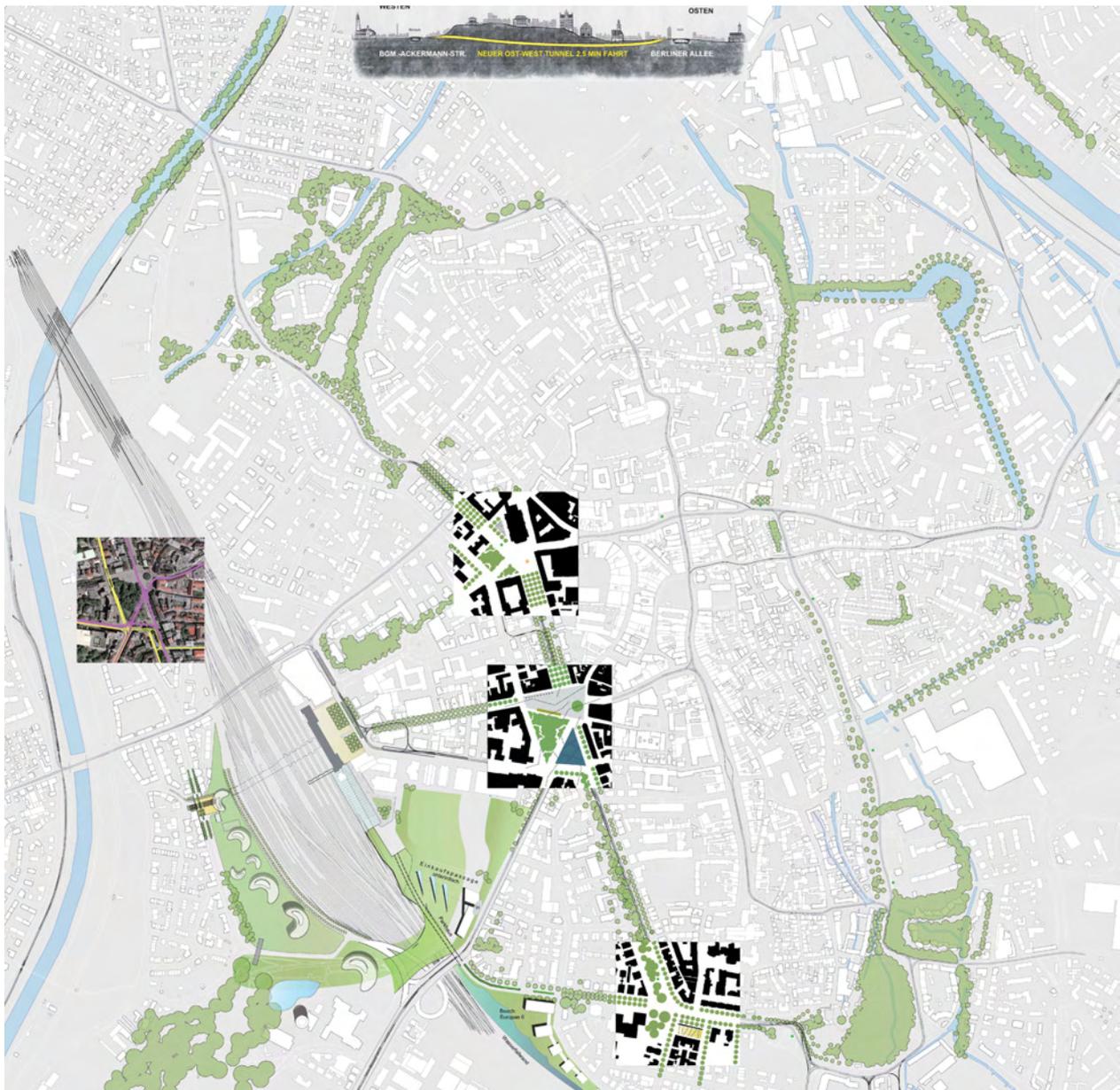
Keller Landschaftsarchitekten,
Prof. Regine Keller, Franz Damm,
München
Seit 01.01.09
Keller & Damm,
Landschaftsarchitekten Stadtplaner

Verkehrsplaner

Prof. Dr. Gebhard Wulfhorst, München

DARSTELLUNG DER MIT PREISEN VERSEHENEN ARBEITEN

1. PREIS



Lageplan mit Darstellung des integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität

Verfasser

Architekt

Eberhard Wunderle, Neusäß-Steppach
Stumpf + Wolfinger Architekten, Klaus Stumpf, Augsburg

Landschaftsarchitekt

Julia Zimmer, Augsburg

Verkehrsplaner

Horst Billinger, Stuttgart

Erläuterungsbericht der Verfasser

- Städtebauliche Leitideen und Visionen Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, gegenseitige Rücksichtnahme.
- Entschleunigung des Verkehrs führt zu mehr Sicherheit und Lebensqualität.
- Mehr Grün für besseres Klima und mehr Aufenthaltsqualität.
- Steigerung der Einkaufs- und Arbeitsqualität durch gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr und individuellem City-Zielverkehr.
- Bewusste Gestaltung der städtischen Freiräume zur Aufwertung der gebauten Umwelt.

Allgemeines zum Verkehr

Unser Entwurf sieht vor, die gesamte Innenstadt innerhalb der geplanten Umweltzone als Tempo-30-Zone auszuweisen und den MIV auf den erforderlichen Ziel- und Quellverkehr zu beschränken. Wir folgen dabei Empfehlungen des Deutschen Städtetages und der Planungswerkstatt "Innenstadt und Mobilität". Die Verlangsamung des Autoverkehrs auf einem Gebiet von rund 2,5 x 3,0 km hilft:

- die Feinstaub-, Abgas- und Lärmbelastung zu verringern,
- die Verkehrssicherheit maßgeblich zu verbessern,
- Bewegungs- und Spielräume für Kinder zu schaffen und zu sichern,
- Bewegungs- und Aufenthaltsräume für Senioren zu schaffen und zu sichern,
- Fahrbahnen zu entsiegeln, mehr Baumstandorte und Grünflächen zu entwickeln
- mehr Parkraum zu gewähren.

Um den ÖPNV und den geschwindigkeitsreduzierten MIV gleichmäßig und störungsfrei fließen zu lassen, haben wir Kreuzungen reduziert und die Knoten vereinfacht.

Fußgänger

Für die ursprünglichste und natürlichste Fortbewegungsart bietet die Tempo-30-Zone die meisten Vorteile. Gemäß § 45 (1c) StVO sollen generell Ampeln vermieden werden, ausgenommen Vorrampeln für Tram und Busse. Ausnahme ist die Verampelung von starken Fußgängerströmen (Königsplatz – Bahnhofsstraße), um dem Autoverkehr ausreichende Leistungsfähigkeit zu sichern. Zur Erleichterung der Querung sind 2 bis 3 m breite Trennstreifen zwischen den meisten Fahrbahnen, höhengleich, im Belag abgesetzt, eingeplant. Sie können auch Bäumen, Leuchten, dem Linksabbiegen und Parken dienen. Beispiele sind in Eichstätt die Stadtdurchfahrt der B 13, in Ludwigshafen die Mauracher Straße, die Neue Mitte Ulm und die Landesstraßendurchfahrt von Könitz bei Bern.

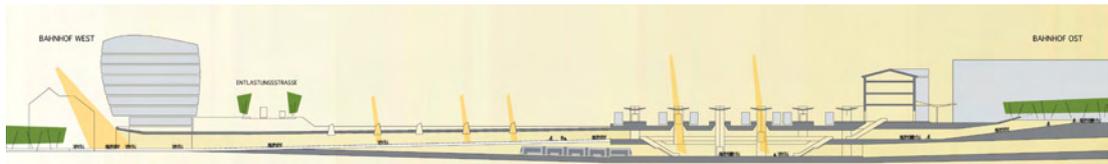
Radfahrer

Gemäß § 45 (1c) will die StVO bei Tempo 30 den Mischverkehr von Fahrrädern und Autos fördern und dafür die Radfahrstreifen und Radschutzstreifen beseitigen. Das vergrößert die nutzbare Breite der Fahrbahnen. Ampeln sollen Radfahrerschleusen erhalten. Sie erlauben den Radfahrern, sich vor dem Kraftfahrzeugverkehr aufzustellen und gewähren ihnen vor den Autos die Einfahrt in die Kreuzung. Die Stadt Augsburg soll Fahrrad-Magistralen erhalten, die wichtigste entsteht im Augsburg-Boulevard.

Trambahn

Das Trambahnnetz wird im Sinne des Gesamtverkehrsplanes ausgebaut. Einen wichtigen Beitrag bildet das Dreieck der Umsteigepunkte, was zu einer Entlastung des Königsplatzes führt. Das verkürzt die Fahrzeiten und schafft an den Umsteigepunkten Theodor-Heuss-Platz, Kennedyplatz und Stadtbad städtebauliches Potenzial. Durch den verminderten Kfz-Verkehr wird eine Straßenbahnlinie im Bereich Forsterstraße - Oberer Graben ermöglicht, fortgeführt

1. PREIS



Längsschnitt Tunnel

über die Karlstraße und Theater bis zum Bahnhof; damit erschließt sie den Nordrand der City.

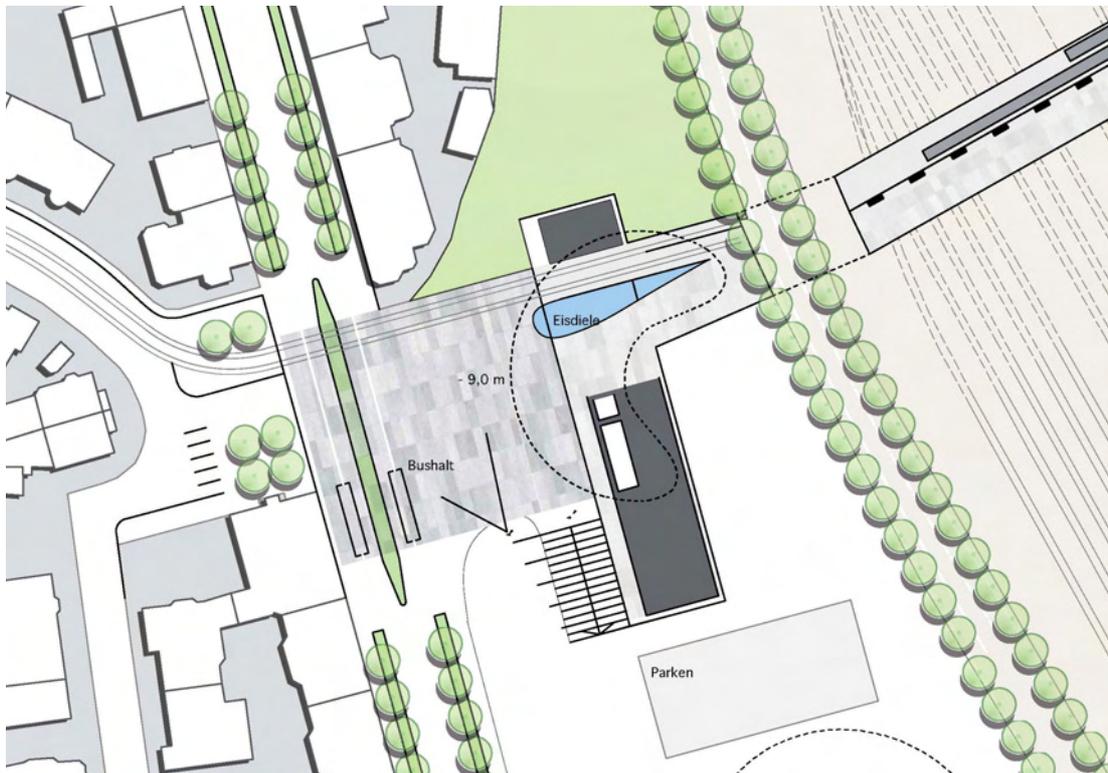
MIV

Der Innenstadtverkehr soll möglichst gleichmäßig und kreuzungs- und ampelfrei fließen. Im Norden der Innenstadt ermöglicht die großteils getunnelte Nordtangente einen störungsfreien Verkehr zwischen den Stadtteilen. Diese Tangente ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Innenstadt vom Ost-West-Durchgangsverkehr zu entlasten. Dazu trägt auch die Entlastungsstraße oberhalb der Rosenaustraße in der Gleisharfe bei. In verkehrsreduzierten Bereichen dienen eingesparte Fahrspuren und Fahrbahnbreiten dem Parken und erweiterten Grünstreifen. Liefer- und Anliegerverkehr soll im gesamten Boulevard-Bereich zufahrtsfrei ermöglicht werden. Für den Lieferverkehr werden

in regelmäßigen Abständen eigene Parkbuchten freigehalten.

Hauptbahnhof, Tunnel

Die neue Unterführung des Hauptbahnhofs soll neben Trambahn und Fußgängern auch Radfahrer aufnehmen. Hohe Frequenz ist die beste Gewähr für soziale Kontrolle. Der Fußgänger-/Radtunnel endet auf dem Bahnhofsvorplatz. Die Unterführung liegt auf dem Niveau minus Eins, auf Höhe der Bahnsteigunterführungen und senkt sich neben dem Trambahntunnel zum Westausgang auf das Niveau des Sebastian-Buchegger-Platzes ab. Die Ebene minus Zwei nimmt die unter dem Hauptbahnhof liegenden Straßenbahnhaltestellen als U-Haltestelle auf.

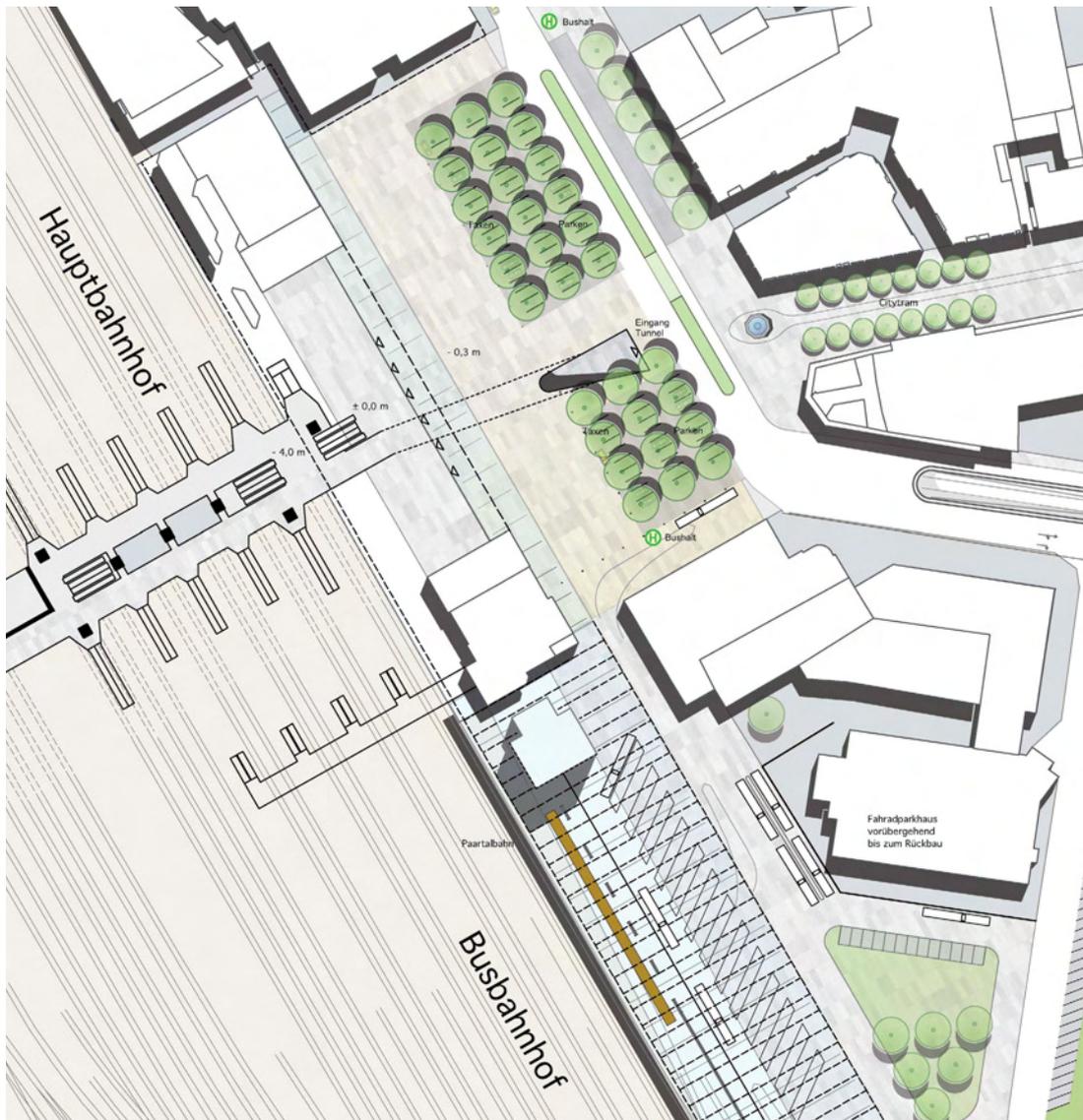


Vertiefungsbereich Westzugang

Bahnhofplatz Ost

Der Platz direkt vor dem Bahnhofsgebäude ist für den Verkehr gesperrt, Parken und Taxivorfahrt findet im vorgelegten Grünbereich statt. Die Taxiwartezone liegt in der Prinzregentenstraße. Die Blickachse Richtung Bahnhofstraße wird freigehalten: hier

schienenbegleitende städtische Raumkante, die sich bis zur neuen Gögginger Grünbrücke zieht. Fahrräder parken in den zwei unteren Geschossen des bestehenden Parkhauses.



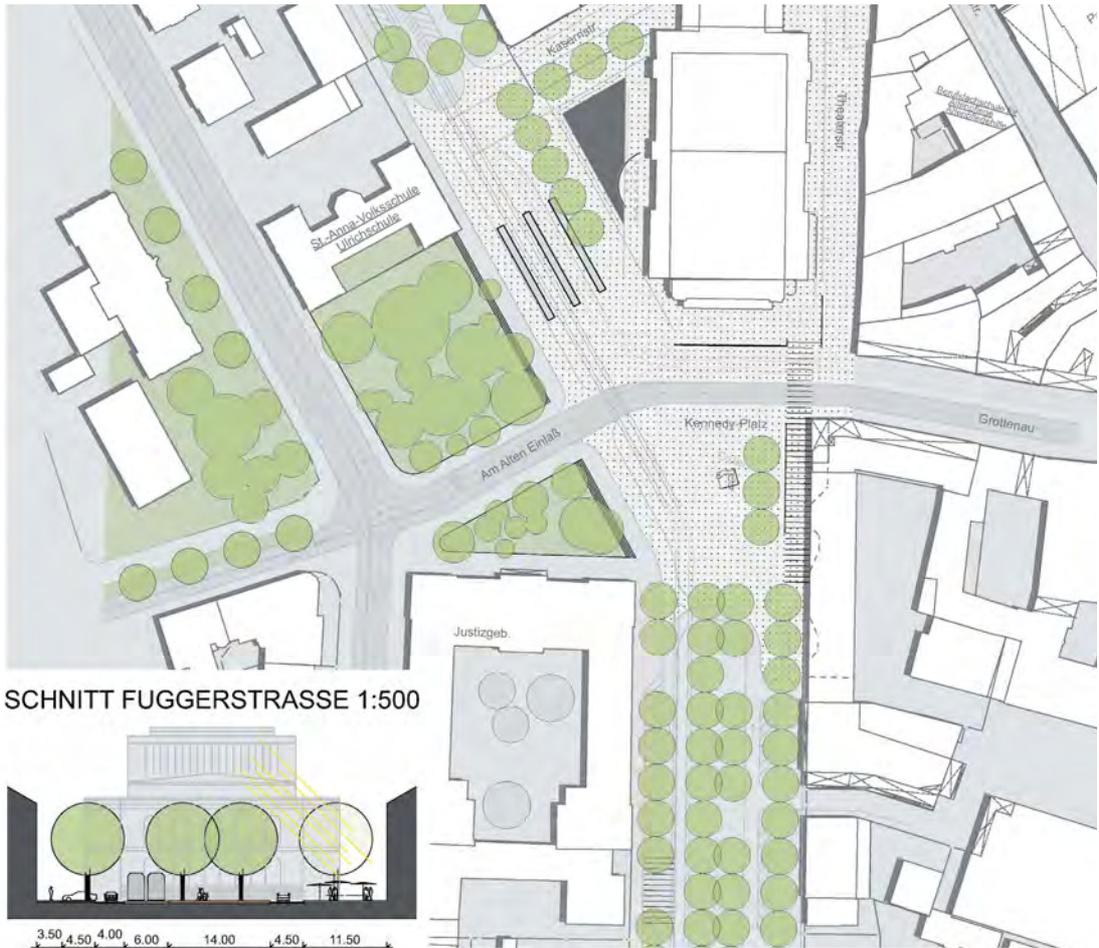
Vertiefungsbereich
Bahnhofsvorplatz

tauchen Passanten, Reisende und Fahrradfahrer aus der Unterführung auf. Der Brunnen wird auf die Achse in das Ende der Bahnhofstraße gelegt. Für die Busse wird ein ordentlicher Bahnhof auf der Achse des historischen Bahnhofsgebäudes errichtet und bietet mit weiteren ergänzenden Bauten eine

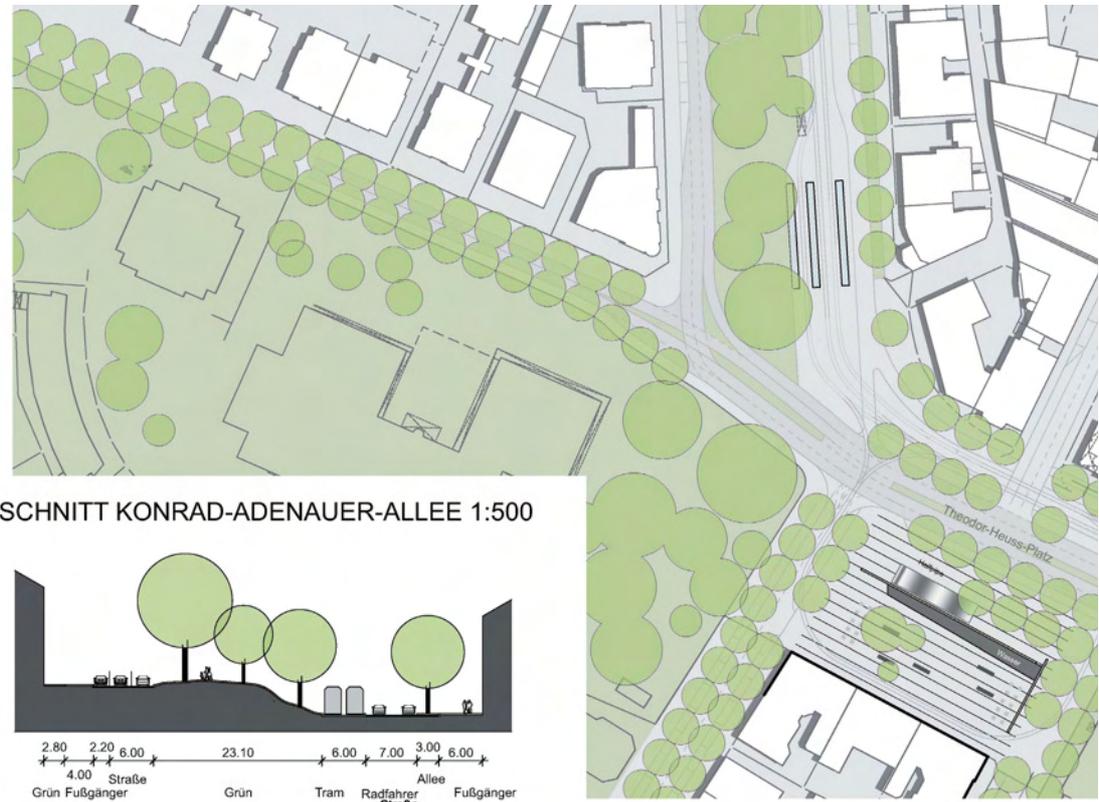
Bahnhofplatz West, Buchegger-Platz

Der erweiterte Platz bildet das großzügige Eingangs-Portal zu Bahnhof und Innenstadt für die westliche Vorstadt. Neu entstehende Bauflächen im Bereich der Gleisharfe können so auf kurzem Weg mit dem ÖPNV erschlossen werden. Die Geste der auskra-

1. PREIS



Vertiefungsbereich
Fuggerstraße/
Kennedyplatz



Vertiefungsbereich
Theodor-Heuss-Platz

genden markanten Überbauung des Tunnelzugangs signalisiert weit sichtbar die Bedeutung der neuen Zentrumsverbindung.

Bahnhofstraße, Citytram

Weniger Auto- und Busverkehr macht die Bahnhofstraße für Fußgänger attraktiver. Die 1,6 m schmale, batteriebetriebene Citytram auf Gummirädern verbindet die 1.000 Meter vom Bahnhof zur Grottenau/Karlstraße. Bei einer Geschwindigkeit von 0,8 m/s (2,3 km/h), der Geschwindigkeit von Fahrtreppen, kann ein Fahrzeugtyp gewählt werden, auf den kontinuierlich aufgestiegen werden kann. Alternativ: Citytram kann dann mit rund 10 km/h (3 m/s) fahren mit Einstieg in kurzem Haltestellenabstand 100 m bis 150 m. Ab Beginn der Bahn am Bahnhof zum Martin-Luther-Platz. Wenn sich das Projekt bewährt, könnte auf eine Bahn mit Meter-spurgleisen umgestellt werden, was dauerhaftere Aufmerksamkeit sichern würde. Die Fahrt mit dem „Bähnle“ könnte kostenfrei sein, gesponsert von den Händlern der Innenstadt.

Augsburg-Boulevard

Zwischen Stadttheater und Theodor-Heuss-Platz erstreckt sich der 1.200 Meter lange Augsburg-Boulevard mit dem Königsplatz im Zentrum. Er ist geprägt von seinen drei aufeinanderfolgenden Plätzen und seine großstädtischen Abmessungen. Der MIV wird in der Hauptsache auf Schießgraben und Schaezlerstraße verlegt. Die Aufenthaltsqualität wird erheblich aufgewertet, profitieren werden von den breiten Gehwegen und Bewegungsflächen Fußgänger, Spaziergänger und Flaneure. Der Boulevard ist im südlichen Teil zwischen Theodor-Heuss-Platz und Königsplatz durch den parkähnlichen Grünzug und im nördlichen Teil zwischen Königsplatz und Kennedyplatz durch eine vierreihige Allee und eine mittige, unversiegelte Flaniermeile geprägt. Der Radweg ist im Bereich des Königsplatzes zugunsten einer freien Begegnungszone aufgelöst. Zwischen Königsplatz und Kennedyplatz und nördlich des

Theaters bis zum Klinkertorplatz fahren die Radfahrer auf dem Corso. Zwischen Hallstraße und Katharinen-Gasse und im Bereich der Kreuzung am Kennedyplatz übernimmt der Boulevard als Fahrradstraße den Kfz-Erschließungsverkehr in beiden Fahrtrichtungen. Auf allen drei Plätzen sollen Beläge, Bepflanzung, Wasserflächen und Wasserspiele verbindende Akzente setzen. Baumin-seln werden durch Grünstreifen ersetzt.

Stadttheater

Der Platz, der durch Stadttheater, Justizgebäude, Grünanlagen und Patrizia-Verwaltung gefasst ist, wird im Bestand durch die Verkehrsadern in kleinste Elemente zerschnitten. Wir geben ihm ruhige Strukturen. Das Vorgelege im Süden des Stadttheaters wird vergrößert und auf ein Niveau mit dem südlich beginnenden Boulevard gelegt, um in der Blickachse eine städtebauliche Aufweitung zu erhalten. Der direkte Umgriff des Theaters einschließlich Schauspielhaus, Hofmannkeller und den östlich liegenden Lokalen wird über eine gleichgestaltete Oberfläche zusammengehalten. Die Grünflächen zwischen St.-Anna-Grundschule und Justizgebäude werden gestärkt. Westlich des Stadttheaters entsteht eine neue Haltestelle für drei Tramlinien. Der Boulevard wird nördlich durch eine dreireihige Allee bis in die Grünanlagen am Gesundbrunnen fortgeführt

Königsplatz

Der Königsplatz mit der Fußgängerzone wird in einer freien Begegnungszone zusammengefasst. Der Baumbestand des Königsplatzes wird zugunsten einer sich in Richtung der Bürgermeister-Fischer-Straße öffnenden Blickachse reduziert, wobei hauptsächlich schwache Bäume entfallen, die grüne Lunge des Zentrums bleibt jedoch erhalten. Entlang dieser Aufweitung wird ein Veranstaltungsbereich für publikumsintensive Nutzungen entstehen, die zurzeit auf dem Rathausplatz stattfinden. Die historische Achse Richtung Göggingen zur Hermannstraße

1. PREIS



Vertiefungsbereich
Königsplatz

wird beibehalten. Der vollständige Umbau des Haltestellendreiecks wird durch den Bau der neuen Umsteigepunkte überflüssig. Die Verlagerung des Süd-Nord-Autoverkehrs auf die Schaezlerstraße erlaubt es, die notwendigen Verkehrsflächen nach Osten und Süden etwas zu erweitern. Die Bahnsteige nehmen zwei komplette Züge auf. In einer Zwischenphase, in der sich am Königsplatz vier Straßenbahnlinien treffen, endet eine der vier Linien in der Endschleife am Hauptbahnhof. Diese Linie ist im Dreieck ohne Erweiterung unterzubringen. Sie fährt um zwei Minuten versetzt zu der Taktzeit der anderen Linien ein und entsprechend nach der Schleife am Hauptbahnhof zurück. Sogar eine fünfte Linie kann übergangsweise integriert werden.

Theodor-Heuss-Platz

Die Verkehrsberuhigung wird sich besonders am Theodor-Heuss-Platz am Eserwall mit seinen ursprünglich acht Verkehrsspuren auswirken. Durch Reduzierung und Verlangsamung des MIV wird die Zugänglichkeit und Attraktivität für den Endpunkt des Augsburg-Boulevards erheblich gesteigert. Der Platz wird ansonsten durch die Parkanlagen bei der IHK und seine bis zu achtstöckige Nachkriegsbebauung geprägt sein. Da auch weiterhin starke Emissionen vorherrschen werden, bekommt der Platz eine schützende Wandscheibe. Auf deren lauter Seite wird als Aktionsbereich für Jugendliche eine Skaterbahn mit Halfpipe angeboten und auf der leisen Seite wird plätscherndes Wasser für ein ruhigeres Klima sorgen. In Verlängerung des Boulevards führt der Eserwall in Zukunft als dreireihige Allee Richtung Osten zum Roten Tor.

Rotes Tor

Angesichts der hohen Attraktivität der Rote-Tor-Wall-Anlagen mit Freilichtbühne und Puppenkiste erscheint es wünschenswert, diesem Bereich durch eine geänderte Trassenführung von Tram und Straße ein größeres Vorgelege einzuräumen. Mit einem kurzen Tunnelstück für den MIV wäre

sogar eine Grünvernetzung mit dem Park am Eserwall denkbar.

Grottenau, Karlstraße

Zwei Tramlinien transportieren viele Menschen direkt in das Geschäftszentrum. Durch die Reduzierung des MIV wird eine Querung der Straße wesentlich erleichtert. An der Kreuzung zum Mittleren Graben sollte langfristig das besonders störende Eckgebäude abgebrochen werden, um einen attraktiven Freiraum und eine Haltestelle vor dem Jugendstil-Stadtbad zu erhalten. Der Abstand von dort zur Haltestelle am hohen Weg ist gering, aber angesichts der Steigung und der Wichtigkeit der Kreuzung akzeptabel. Der bergauffahrende MIV fährt hinter der Tram, Abbieger in Karolinenstraße und Hohen Weg fahren über den Schmiedberg.

Maximilianstraße

Die Belastungen der Maximilianstraße durch Nachtlokale und Straßenfeste können durch eine entsprechende Nutzungsverlagerung an den Boulevard in der Fuggerstraße verringert werden. Hier gibt es wenig direkte Anwohner. Wünschenswert wäre es, Augsburgs Prachtstraße auf Dauer gleis- und oberleitungsfrei zu bekommen.

Forsterstraße/Oberer Graben

Die vorgeschlagene Tramlinie bedient die ganze Augsburger Unterstadt und das ECE-Center. Der nach Süden führende MIV erhält eine eigene Spur, nach Norden folgt er der Tram. Drei attraktive Haltestellen am Schwibbogen-Platz, Willi-Brandt-Platz und an der Brühlbrücke erschließen die wichtigsten Zubringer für die Geschäfte und Restaurants der Augsburger Altstadt, die Wohnviertel der südlichen Jakobervorstadt und die Fuggerei.

Bereich Gögginger Brücke

Die inneren Ladehöfe vom Friedhof in der Hermannstraße bis zur Gögginger Brücke werden mit einem

1. PREIS

grünen Dach bedeckt – unter diesem Dach entstehen Park- und Ride-Plätze sowie ein innenstadtnahes Einkaufs- und Gewerbezentrum. Besucher und Nutzer werden durch die gleisbegleitende Bebauung bis zum Bahnhof geführt. Die Grünbrücke über die Bahn verbindet die neuen Parkflächen mit dem Wittelsbacher Park. Durch ein „Abtauchen“ der neuen Entlastungsstraße entsteht eine autofreie Grünverbindung bis zum Hotelurm. Der Park wird mit dem Schutzgrün der Hangkante und den Wohn- und Bauflächen auf den ehemaligen Rangiergleisen zusammengeführt. Die „Augsburg 3000 –Vision“ ist es, eine stetig erweiterbare Gründedecke über die Bahnanlagen zu schaffen. Der Wittelsbacher Park wird zum „CentralPark“.

Welche Stadt wollen wir?

Probleme von heute – Lösungen für morgen:

Ob die Städte sozial und ökologisch standhalten, ist allerdings nicht nur eine Frage der Planung und des politischen Handelns, sondern hängt auch von der Kraft und dem Willen der Stadtbewohner ab, sich den Problemen zu stellen und die in der Sache begründeten Spannungen auszuhalten. Wer Widersprüche aus der Stadt verbannen will, wird sie zum Ort der Langeweile machen.

Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht

Das verkehrsplanerische und städtebauliche Konzept ist von einer hohen Sorgfalt und Kreativität geprägt. Für die zentralen Bereiche Stadttheater/ Königsplatz/Theodor-Heuss-Platz und Bahnhof - Königsplatz werden detaillierte räumliche Konzepte entwickelt, die mit Respekt auf die gegebenen Verhältnisse eingehen, aber auch versprechen, eine neue Großzügigkeit in der Innenstadt von Augsburg einzubringen. Die Randbereiche des Planungsbereiches werden eher summarisch behandelt, vor dem Hintergrund, dass hier noch sehr viel Unsicherheit besteht.

Zentrale Elemente des Entwurfes sind der „Augsburg-Boulevard“ und die Achse „Bahnhof - Königsplatz“. Für die Fuggerstraße wird ein attraktiver Begegnungsraum vorgeschlagen, der vor allem die östliche Seite mit der Abendsonne und den Zugängen zur Altstadt und dem Markt aufwertet. Am Königsplatz wird die Verknüpfung von Bahnhofstraße, Platzraum und Altstadt auf eine selbstverständliche Art und Weise inszeniert. Mit kleinen unmissverständlichen Elementen wird auf die Übergänge aufmerksam gemacht. Die neue Verkehrsführung in der Konrad-Adenauer-Allee wertet den Grünzug auf. Die Bahnhofstraße mit einem neuen Transportsystem (Citytram) zu bestücken, scheint nicht notwendig zu sein. Sie ist bereits ein sehr urbaner Stadtraum.

Für den Bahnhofsplatz wird ein großzügiges Konzept vorgeschlagen. Vor dem Bahnhof zuerst ein offener Platzraum, dann eine zweite Schicht mit zwei Baumfeldern und darunter Taxen und Parkierung, dahinter eine dritte Schicht für die Viktoriastraße mit einer Bushaltestelle. Diese ruhige, aber auch großzügige Konzeption bildet ein kräftiges Gegenüber zum Bahnhofsgebäude und seiner Halle.

Der Sebastian-Buchegger-Platz wird stadträumlich mit einem Hochbau sehr kräftig inszeniert. Ob dies sinnvoll ist, muss überprüft werden.

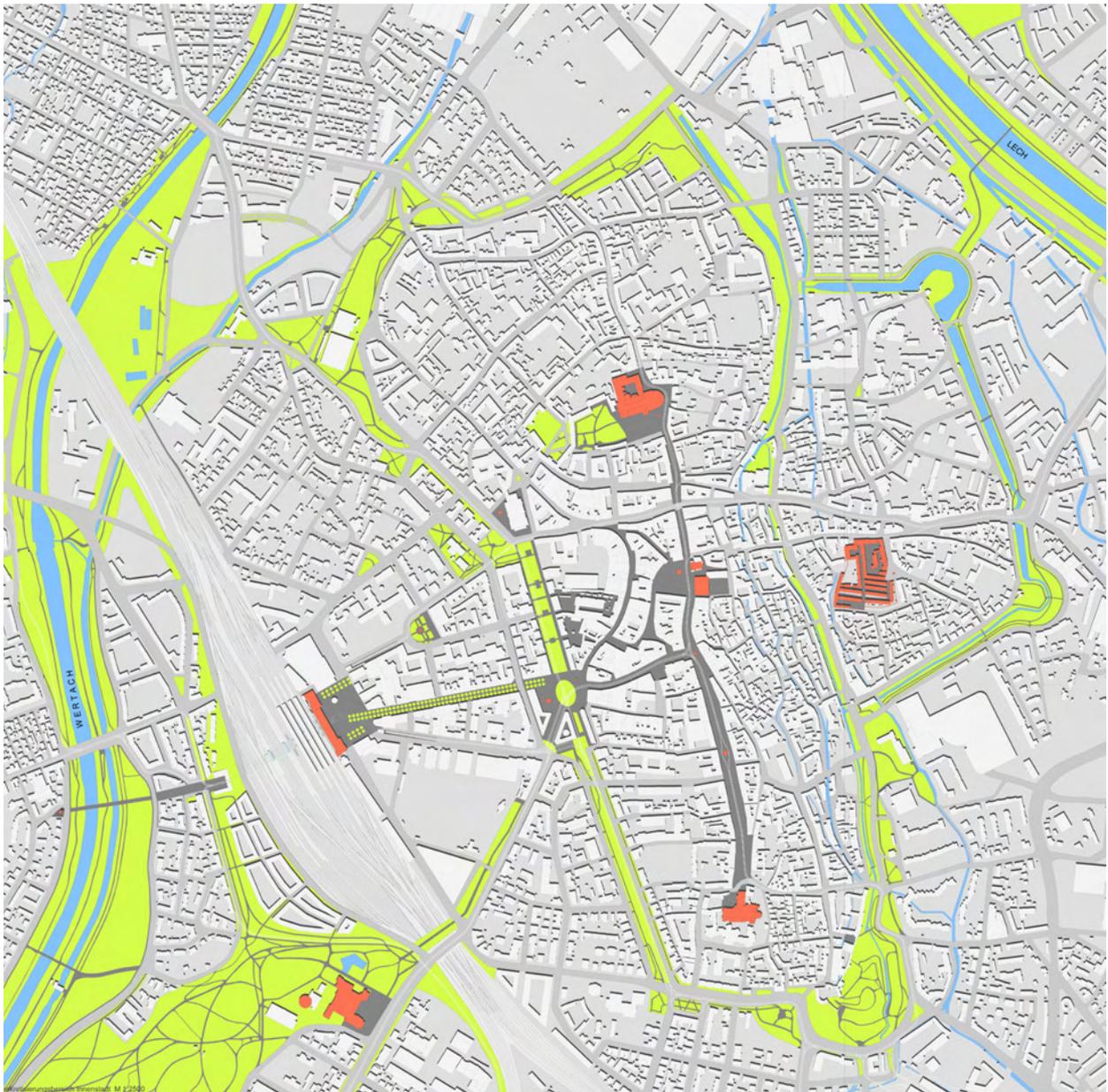
Das Ziel des Entwurfes, den Durchgangsverkehr durch die Innenstadt mittels eines lückenlosen Tangentensystems zu entlasten, wird positiv gewürdigt. Der verbleibende Ziel- und Quellverkehr soll in einer flächendeckenden Tempo 30 Zone abgewickelt werden. Diese Maßnahmen bieten Chancen für Urbanität und das Miteinander der jeweiligen Verkehrsarten.

Die Bündelung des MIV soll großräumig auf das vorhandene Straßennetz mit BAB 8 und B 17 erfolgen. Der innerstädtische Verkehr wird auf einen Inneren Ring geleitet. Hierzu ist als Lückenschluss die Nordtangente zwischen Berliner Allee und Bgm-Ackermannstraße vorgesehen.

Im zentralen Bereich ist zwischen Theodor-Heuss-Platz und Stadttheater der großzügige Augsburg-Boulevard konzipiert. In dieser gestalterischen Logik wird der Verkehr auf die Schießgraben- und Schaezlerstraße verlegt.

Hierbei ist auf die Mehrbelastung des Knotenpunktes Schaezlerstraße/Hermanstraße/Halderstraße durch die Konzentration aller Verkehrsströme des MIV auf diesen Knotenpunkt hinzuweisen.

2. PREIS



Lageplan mit Darstellung des integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität

Verfasser

Stadtplaner

Prechter + Schreiber, Wolfgang Schreiber, Nürtingen

Landschaftsarchitekt

Prechter + Schreiber, Bü Prechter, Nürtingen

Bauingenieurwesen

Planungsgruppe Kölz, Gunter Kölz, Ludwigsburg

Erläuterungsbericht der Verfasser (Auszug)

Mobilitätskonzept

Das Freiwerden der Bahnflächen ermöglicht einen geschlossenen Cityring für den Autoverkehr. Hierdurch wird die Innenstadt vom MIV entlastet. Dies wiederum erlaubt die Ausdehnung einer zusammenhängenden weitgehend verkehrsfreien Zone im Zentrum zum Wohle von Bürgern und Touristen.

Cityring

Das bestehende Verkehrssystem muss im Uhrzeigersinn um die Teilbereiche „Westliche Entlastungsstraße“, „Nordtangente“ und „MAN-Spange“ zu einem leistungsstarken Cityring erweitert werden. Nur auf diese Weise kann belastender Zielverkehr aus der Innenstadt eliminiert werden. Davon profitieren die „Ost-West-Achse“ (Frölichstraße/Grottenau/Ludwigstraße/Karlstraße/Jakoberstraße) sowie die parallel geführte „Nord-Süd-Achse“ (Gesundbrunnen/Schaetzlerstraße/Schießgrabenstraße/Gesundbrunnenstraße/Volkhartstraße/Fuggerstraße/Konrad-Adenauer-Allee).

Verkehrsführung Innenstadt

Die Reduzierung des Innenstadtverkehrs erlaubt neue Verkehrslenkungen rund um den Königsplatz. Zwischen der Einmündung Frölichstraße im Norden und Hermannstraße im Süden wird die Schaetzlerstraße im Gegenverkehrssystem geführt. Dadurch kann auf eine Verkehrsführung in der Fuggerstraße verzichtet werden. Diese wird künftig autofrei. Zur Beruhigung des Kennedyplatzes wird die Verbindung zwischen Prinzregentenplatz und Grottenau unterbunden. Zum nahtlosen verkehrsfreien Übergang von Bahnhofplatz in Bahnhofstraße wird die Viktoriastraße ausschließlich mit der Prinzregentenstraße verbunden, jedoch nicht bis zur Halderstraße weitergeführt. Die westliche

Entlastungsstraße ermöglicht einen Verzicht auf die Obere Rosenaustraße.

Fußgängerzone

Die zitierten Verkehrslenkungsmaßnahmen sind notwendig, um die Fußgängerzone von einer autofreien Maximilianstraße bis zum Hauptbahnhof zu führen. Einzige Querung ist die Schaetzlerstraße. Am meisten profitiert davon der Königsplatz, da sich die ÖPNV-Nutzer künftig von hier aus verkehrsfrei auf die Innenstadt verteilen können.

Verbindung City - Augsburg West

Die Untertunnelung des Bahnkörpers bietet die Chance, die westlichen Stadtteile kompakt und fußgängerfreundlich an die City anzubinden. Deshalb ist auf dem Bahnhofplatz ein DB-unabhängiges Abgangsbauwerk notwendig.

Ergänzung der Wallanlagen

Der Schaden, der im Rahmen der autogerechten Stadt an der Ablesbarkeit der historischen Stadtstruktur verursacht wurde, kann repariert werden. Die Fuggerstraße wird wieder Teil der historischen Wallanlagen. Zwischen Königsplatz und Stadttheater spannt sich ein grünes Band. Im Kontrast zu den steinernen Fußgängerzonen entsteht ein nutzbarer Erholungsraum für die Citybesucher mit strapazierfähigem Rasen und vielen jungen Bäumen.

Wittelsbacher Park rückt in die City

Bislang hatte der Wittelsbacher Park den Stellenwert eines Quartiersparks für das Anton- und Thelottviertel. Damit sind seine Potenziale bei weitem nicht ausgeschöpft. Cityseitig wird er mittels eines Grünzuges in der Hermannstraße sowie einer Grünbrücke über die DB-Anlage direkt an den Königsplatz angebunden. Westlich der Bahn wird er durch das Herausnehmen der Oberen Rosenaustraße beruhigt und direkt an den Sebastian-Buchegger-Platz herangeführt.

2. PREIS

Steinerne Achse

Zwischen Dom und dem Ulrichsmünster wird in der Hauptschlagader der historischen Altstadt durch korrigierende Einzelmaßnahmen der Ausdruck einer steinernen Achse erhalten und weiter optimiert. Die Maximilianstraße ist und bleibt die Prachtstraße Augsburgs. Sie kann als Fußgängerzone noch mehr Kulturaufgaben übernehmen. Die Verkörperung von Macht und Reichtum der Vergangenheit ist das wirksamste Aushängeschild Augsburgs.

Grüne Achse

Als wichtiges Ergänzungselement der historischen Wallanlagen muss die Achse vom Stadttheater bis zum Theodor-Heuss-Platz hin grün werden. Der Kennedyplatz ist durch das beherrschende

Bauwerk definiert. Das Kunstobjekt „Ostern“ setzt auf der Platzwestseite einen Akzent. Spannend wird das Grünband am Königsplatz, dort wo ehemals das „Gögginger Tor“ eine wuchtige Bastion darstellte, unterbrochen. Die Querung der Ost-West-Achse wird herausgearbeitet. Der Königsplatz wird zu einem zukunftsfähigen Dreh- und Angelpunkt inmitten der Fußgängerzone. Der Theodor-Heuss-Platz, dessen südseitige Platzwände ihn heterogen abschließen, wird als Teil der Wallanlagen zum grünen Quartiersplatz für das Bismarckviertel umgebaut.

Neue Achse

Diese große Geste des 21. Jahrhunderts verbindet die Wallanlagen mit dem Talraum der Wertach und die City mit den westlichen Stadtteilen. Die



Vertiefungsbereich
Königsplatz

Bahnhofstraße wird Fußgängerzone und mündet in einen autofreien Bahnhofsvorplatz. Das Abgangsbauwerk erlaubt eine Stadtteilverbindung ohne Störung der Bahnpassagiere. Vom neuen Sebastian-Buchegger-Platz führt eine breite Esplanade direkt zur Wertach.

Königsplatz und Fuggerboulevard

Der westseitige Neubau gibt dem Platz die notwendige Raumkante. Der störende Verkehr in der Schaetzlerstraße wird dadurch ausgeblendet. Durch die Angebote in der Sockelzone wird der Platz belebt und sozial kontrolliert. Der denkmalgeschützte Thormann-Brunnen bleibt erhalten. Auf dem steinernen Platz entfaltet er eine bessere Wirkung als unter dem waldartigen Baumbestand. Durch eine hohe Fontaine wird er künftig noch prägnanter.

Das hell ausgeleuchtete Umsteigedreieck ist auf gute Orientierung und Übersichtlichkeit ausgelegt. Die Lenkung der Fußgängerströme ist eindeutig. Notwendige Schienenquerungen sind im Belag deutlich gekennzeichnet. Nicht zu querende Bereiche sind als Grüninseln definiert. Der gesamte Umsteigepunkt

ist barrierefrei und mit taktilen Kanten ausgestattet. Alle Bahnsteige sind durch leichte Stahl-Glas-Dächer mit integriertem Sonnenfilter geschützt. Der Fugger - Boulevard ist eine kommerzfreie Erholungs- und Entspannungszone in der City. Stadt-Lounges laden zum Verweilen ein, Spielstützpunkte belohnen die Kinder nach einer Einkaufstour. Die neu gestalteten Freiräume „Annahof“ und „Stadtmarkt“ erhalten ein einladendes grünes Foyer.

Bahnhofsvorplatz

Freundlich und gut überschaubar empfängt der Bahnhofsvorplatz den Bahnreisenden bei seiner Ankunft in Augsburg. Durch das Herausnehmen der Viktoriastraße ist der großzügige urbane Platz direkt ohne störende Straßenquerung an die Fußgängerzone Bahnhofstraße angebunden. Eine Allee weist unmissverständlich den Weg in die City. Die Offenheit des Platzes erlaubt ein Höchstmaß an Orientierung. So sind das Café/Stadtinfo, die Taxen und der überdachte Bushaltepunkt leicht auffindbar. Hinter den Glaswänden des Fußgängerabgangs zum Sebastian-Buchegger-Platz sind ausreichend PKW-Stellplätze übersichtlich und ohne Suchschleifen angeordnet. Einen besonderen Glanz erhält



Vertiefungsbereich
Bahnhofsvorplatz

2. PREIS

Vertiefungsbereich
Westzugang



der Platz, wenn ihn bei Dunkelheit die im Raster gesetzten Laternen und die Hängelampen zwischen den Alleebäumen erleuchten. Die gleichmäßige Ausstrahlung und der Verzicht auf bodennahe Vegetationsstrukturen garantieren Sicherheit und Sauberkeit. Damit wird der Bahnhofsplatz zur vorzeigbaren Visitenkarte der Stadt.

Bahnhofswestseite

Der nördliche Ausläufer des Wittelsbacher Parks reicht bis an den Sebastian-Buchegger-Platz. In die geschützte Hangkante der Hochterrasse wird geringst möglich eingegriffen. Die dreiseitig geschlossene Bebauung aus Läden und Fahrradhaus rund um den Tunnelmund umschmiegt als baulicher Sockel eingeschossig den Platz und

lässt Raum für die sanft ansteigenden baumbestanden grünen Böschungen. Sie sind das tragende Entwurfselement des Platzes. Der Geländesprung wird damit deutlich aufgezeigt. Somit gelingt es, den Westausgang der neuen Unterführung als „Tor zu den Wertachauen“ zu erkennen.

Die Entlastungsstraße lässt eine Zurückstufung der Rosenaustraße zu. Sie wird zur Anlieger- und Wohnstraße und ist auf Höhe des neuen Sebastian-Buchegger-Platzes durch eine Esplanade unterbrochen.

Die Fußgänger erreichen den Wertachtalraum und den Stadtteil Pfersee ungehindert mit einer nur einmaligen Querung der Stadionstraße.

Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht

Die Arbeit verfolgt die Leitidee der stadträumlichen Profilierung der Hauptachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung. Karolinenstraße und Maximilianstraße werden als steinerne Achse ausgebildet und durch eine grünbestimmte Achse zwischen Theater und Theodor-Heuss-Platz ergänzt.

Während die Straßenräume in der Kernstadt konsequent „steinern“ verbleiben, werden die Straßenräume nach Westen bis zum Bahnhof (darüber hinaus aus der Bahnunterquerung bis zur

Wertach) konsequent begrünt. Hierdurch entsteht eine durchgängige städtebauliche Achse von der Westseite des Bahnhofs über den Königsplatz bis zum Moritzplatz.

Der Königsplatz erfährt als zentrale Gelenkstelle eine deutliche Ausformung als steinerne Platz mit neuer westlicher Bebauung als kontrovers beurteilte Platzkante. Durch die Unterbrechung der Fuggerstraße/Konrad-Adenauer-Allee im Bereich des Platzes entsteht eine durchgehende Fußgänger-

gerachse vom Hauptbahnhof bis zum Moritzplatz. Der Königsplatz wird in die Fußgängerbereiche der Kernstadt eingebunden. Die verbleibende ovale Grünfläche in der Platzmitte wird von Straßenbahngleisen durchschnitten und wirkt ebenso beliebig wie die architektonische Platzmöblierung mit Brunnen und Kaffeehaus.

Die verkehrlichen Voraussetzungen für die innerstädtische Erschließung werden konsequent geschaffen durch einen Erschließungsring unter Ausbildung der westlichen Entlastungsstraße, der Nordtangente und der MAN-Spange. Der Nord-Süd-Erschließungsverkehr wird aus der Grünachse in die Schaezlerstraße verlagert, was diesen Straßenraum mit seiner Enge und den anliegenden Nutzungen stark belastet. Die Verknüpfung mit der Konrad-Adenauer-Allee für den von Süden kommenden Verkehr bleibt unklar.

Die Querung der Bahnhofstraße durch die Schaezlerstraße bedeutet für den Fußgängerverkehr stärkere Beeinträchtigungen als auf der Ostseite des Königsplatzes. Ebenso ist die Querung der Straßenbahngleise verkehrsfunktional problematisch.

Die Erschließungswirkung der Konrad-Adenauer-Allee eröffnet Chancen für eine städtebauliche Aufwertung der Straßen westlich der Maximilianstraße, insbesondere der Hallstraße. In der Fuggerstraße verbleiben ausschließlich Anliegerverkehrsfunktionen, was bei dem Boulevard-Charakter nicht überzeugen kann. Der Mehrwert der Grünfläche in der Fuggerstraße ist städtebaulich nicht herausgearbeitet.

Die ÖPNV-Konzeption der Stadt wird großteils übernommen, mit der Ergänzung einer Straßenbahnlinie in der Maximilianstraße, die als zu überprüfende Anregung aufgenommen werden kann. Über den Fußgänger- und Fahrradverkehr werden keine netzbezogenen Aussagen getroffen. Durch die Ausgestaltung des Königsplatzes und der Bahnhofstraße

als Fußgängerverkehrsflächen wird jedoch der fußläufigen Vernetzung und Aufenthaltsfunktion konsequent Rechnung getragen.

Der Bahnhofsvorplatz ist gestalterisch klar gegliedert, aber verkehrlich nicht funktionsfähig (Abwicklung des Busverkehrs, Taxen, etc.). Durch die Auflasung der Rosenaustraße und die Erweiterung des Wittelsbacher Parks werden die Potenziale der westlichen Erschließungsstraße ausgeschöpft.

Das Gesamtkonzept zeigt einen integrierten Ansatz von Mobilität, Städtebau und Grünordnung.

Der Entwurf zeichnet sich durch die Chance einer stufenweisen Realisierung aus. Er basiert auf der Entlastungswirkung des vorgeschlagenen Innenstadtrings, bietet aber die Möglichkeit einer vorgezogenen Umsetzung der bereits beschlossenen Projekte (Bahnhofsunterquerung, —Königsplatz) und des frühzeitigen Umbaus der Bahnhofstraße.

Für den Königsplatz, den Bahnhofsvorplatz und die Grünachse der Fuggerstraße besteht noch Überarbeitungsbedarf.

3. PREIS



Lageplan mit Darstellung des integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität

Verfasser

Architekt/Stadtplaner

Jörg Schröder, München

Landschaftsarchitekt

Keller Landschaftsarchitekten, Prof. Regine Keller, Franz Damm, München
Seit 01.01. 09 Keller & Damm, Landschaftsarchitekten Stadtplaner

Verkehrsplaner

Prof. Dr. Gebhard Wulfhorst, München

Erläuterungsbericht der Verfasser (Auszug)

Übergeordnetes Verkehrskonzept

Innenstadt und Mobilität

- Die Grundkonzeption der Mobilitätsdrehscheibe wird konsequent zu einem hochwertigen ÖV-Netz weiterentwickelt.
- Über den zentralen Knotenpunkt Königsplatz hinaus schafft das Tram-Bahn-Netz neue Verknüpfungsmöglichkeiten, neue Achsen, neue Orientierungen.
- Die neue innerstädtische Ost-West-Achse im Tramsystem, im Radwegenetz und in den Fußgängerbeziehungen eröffnet wichtige Entwicklungsperspektiven zur Vernetzung der innerstädtischen Quartiere.
- Die Achse Schießgrabenstraße/Konrad-Adenauer-Allee - Königsplatz - Fuggerstraße wird auf ihre Erschließungsfunktion für den Stadtkern beschränkt.
- Der überörtliche Durchgangsverkehr (Pkw und Lkw) wird konsequent auf einen leistungsfähigen Ring zur Umfahrung der Innenstadt verlagert.
- Dieser Ring wird perspektivisch als „Herz für Augsburg“ geschlossen, ergänzend zum bestehenden Hauptverkehrsstraßennetz ist im Norden eine neue Verbindung zu entwickeln.

Ost-West-Verbindung und Rolle der Altstadt

Die Verbindung der Innenstadt nach Osten und Westen spielt für die Stadtentwicklung Augsburgs eine entscheidende Rolle. Neben der Brücke zu Stadtquartieren, Stadtentwicklungsgebieten (ehem. Kasernenareale im Westen, Textilviertel im Osten) und den Entwicklungsgebieten auf den ehem. Gleisanlagen, geht es dabei auch um das unmittelbare Bahnhofsumfeld. Die Stadtentwicklung in Ost-West-Richtung bedarf einer auch räumlich

markanten Verbindung in Ost-West-Richtung gerade für Fußgänger-, Rad- und Tramverkehr. Durch diese Verbindung wird ein Näherrücken der im Westen und Osten liegenden Stadtteile in Erreichbarkeit und vor allem im Bewusstsein der Stadtlandschaft Augsburgs erzielt. Die neue Ost-West-Querung für Radfahrer und Fußgänger lässt die Abfolge der verschiedenen strukturierten Quartiere und die Grundkonstante der Terrassierung erleben. Die Verknüpfung von Bewegung in der Stadt und dem Erlebnis der Räume kann zur wirtschaftlichen Stärkung der Innenstadt beitragen, die Bedeutung für die ganze Region und darüber hinaus hat.

Konkretisierungsbereich Innenstadt

Tramnetz

Die neue Linie in der Ost-West-Querung nutzt die Bahnunterführung und bildet zusammen mit der an die östlichen Wallanlagen verlegten Linie einen Tramring um die Altstadt, der Umsteigemöglichkeiten an mehreren Knotenpunkten vorsieht und damit zu einer umfassenderen Erreichbarkeit der Innenstadt beiträgt.

Straßennetz

Innerhalb der Ringstraße wird der komfortablen Erschließungsfunktion Vorrang eingeräumt, daher kommt auf eine Spur nach innen zwei nach außen.

Busnetz

Zur Entlastung der Bahnhofstraße werden die Stadtbusse direkt über die Halderstraße, mit Halt am Knotenpunkt Königsplatz, zum Bahnhof geführt. Regionalbusse gelangen über die Prinzregentenstraße zur Busstation am Bahnhof.

3. PREIS

Ost-West-Querung

Entlang der Ost-West-Querung wird die Abfolge der Terrassen und räumlichen Muster der Quartiere zwischen Lech und Wertach erlebbar, wie das durchgrünte nördliche Bahnhofsumfeld und die steinerne Durchwegung der Altstadt zwischen Bischofs- und Kaufmannstadt. Ein einheitlicher Bodenbelag aus großen Platten verstärkt den städtischen Charakter. Die Aufwertung des Straßenraums in Verbindung mit breiten Gehsteigen, Radweg und Tram trägt zu einer angestrebten vermehrten Geschäftsnutzung im nördlichen Umfeld der Fußgängerzonen bei.

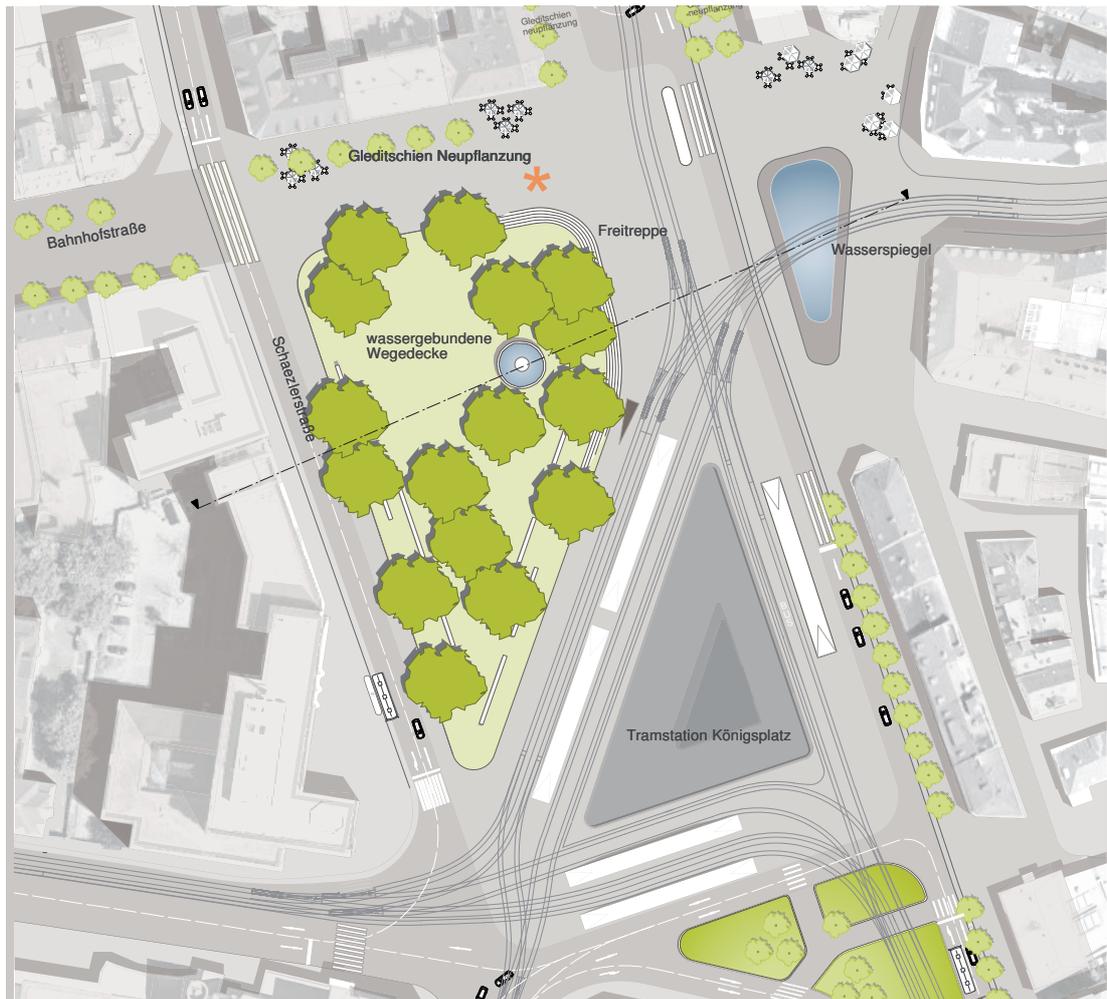
Ring der Wallanlagen

Entlang der Wallanlagen um die Altstadt wird die Tramtrasse als Rasengleis ausgebildet und integriert

sich damit in den Grünraum. Die durchgehende Anlage von Radwegen und großzügigen Fußgängerwegen im Sinn der komfortablen Erschließungskonzeption innerhalb des Rings „Herz für Augsburg“ wirkt über eine deutliche Qualitätsverbesserung der öffentlichen Räume hinaus als Motor für die ökonomische Entwicklung des Gebäudebestands.

Fuggerstraße

Durch Reduktion des Straßenquerschnitts werden ein Vorfeld und zusätzliche Zugangsmöglichkeiten zum Einkaufsviertel um die Fußgängerzonen ermöglicht, die Erdgeschosse der Gebäude an der Fuggerstrasse werden zu attraktiveren Lagen auch für Geschäfte. Der Zugang zu den schmalen Ost-West-Querungen durch die Innenhöfe stärkt die Position des Quartiers als regionales Einkaufszentrum. Bus und Trambahn



Vertiefungsbereich Königsplatz

nutzen dieselbe Trasse und sind so gegenüber dem Individualverkehr privilegiert.

Königsplatz

Die Lage des Platzes an der Schnittstelle zwischen dichter Altstadt und aufgelockertem Bahnhofsumfeld wird im Platz thematisiert: Durch eine Rücknahme der Bepflanzung im Osten mit neuer Brunnenanlage wird dieser Platz als Auftakt zu den Fußgängerzonen und zu Rathaus und Maximilianstraße lesbar. Auf der Westseite sorgt das Auslichten der platzprägenden Bäume für mehr Helligkeit, in der Oberflächengestaltung wird die Topographie der Terrassen aufgenommen. Der Tramknoten wird damit in die Raumfolge des Rings der Wallanlagen integriert. Das klare, lichtdurchlässige Dach der Tramstation beruhigt die komplexen Raumgeometrien an dieser Stelle. Eine Querung zu Fuß über die einspurige Konrad-Adenauer-Straße – ohne Ampelregelung – sorgt für hohen Komfort in der Erreichbarkeit der Altstadt. Eine Busspur parallel zur Konrad-Adenauer-Straße

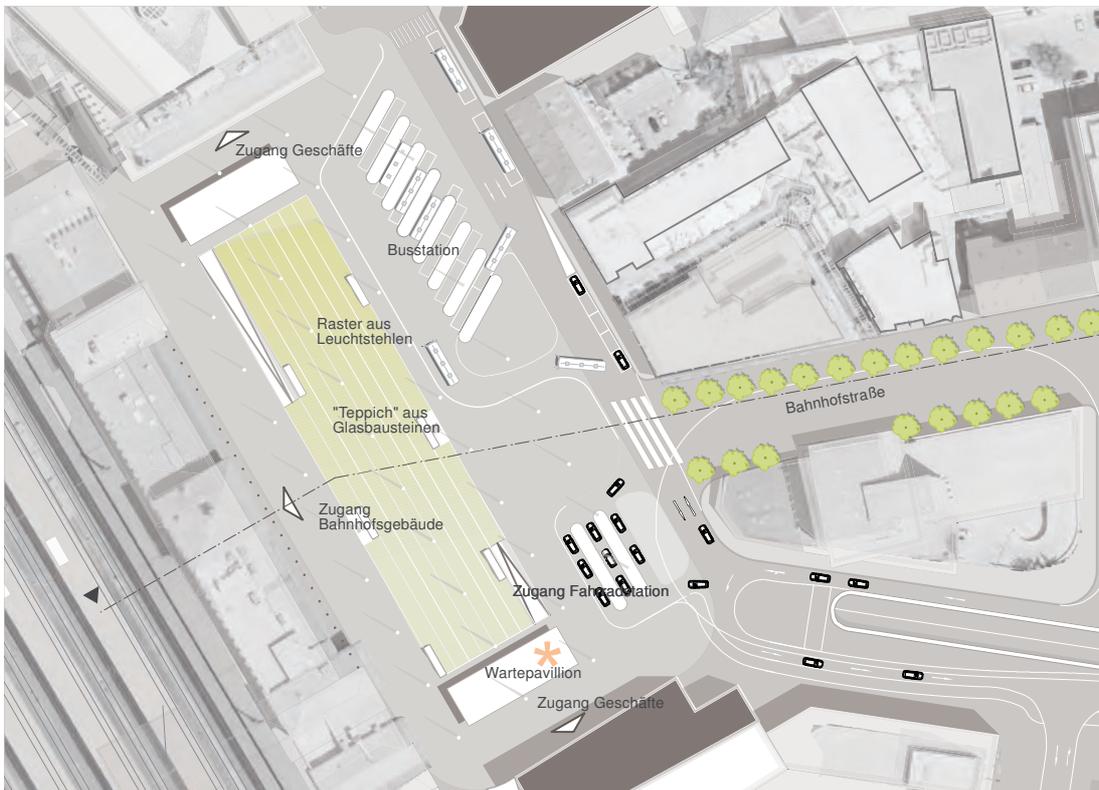
nutzt am Königsplatz die Haltestellen der Trambahn und wechselt ab der Fuggerstraße auch auf die Trasse der Tram.

Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße wird als Mischfläche ohne Busverkehr ausgebildet, sie lässt genug Raum für Fußgänger und Radfahrer auf dieser wichtigsten Verbindung zwischen Altstadt und Bahnhof. Laden-, Büro- und Wohngebäude entlang der Bahnhofstraße profitieren von diesem neuen, freier benutzbaren Straßenraum.

Bahnhofsplatz Ost

Der Bahnhofsplatz Ost ist auf den Komfort der Bewegungslinien und die unmittelbare Sichtbarkeit der verschiedenen Mobilitätskomponenten ausgerichtet und bezieht daraus seine räumliche Kraft. Zielgerichtete Passage und Erwarten spielen sich auf der Bühne eines einprägsamen öffentlichen Raums ab, der das Ankommen und Abfahren in der Mitte Augsburgs unverwechselbar macht.



Vertiefungsbereich
Bahnhofsvorplatz

3. PREIS

Die Verkehrsmittel erschließen sich vom und zum mittigen Bahnhofseingang in direkter Linie: Bus und Taxi, sowie Kiss&Ride-Parkplätze liegen gegenüber des Eingangs an der Straße. Das Fahrradparkhaus unter dem Platz ist durch sein Dach aus Glasbausteinen erkennbar und wird nachts zu einem leuchtenden Teppich aus Glas vor der Vorhalle des Neorenaissance-Bahnhofs. Ein Raster aus Strahlern an hohen Säulen taucht den Platz darüber in warmes Licht. Das Fahrradparkhaus zieht mit seinem attraktiven Servicekonzept (Reparatur, Reinigung, Verleih) und vor allem den Aspekten der Sicherheit und des Witterungsschutzes an, die Benutzungsgebühr wird mit Fahrkarten und Abonnements kombiniert. Das Fahrradparkhaus ist von Osten durch die Pferseer Unterführung gut zugänglich, weitere Radverbindungen bestehen in die Altstadt und entlang der neuen Bahnterrasse nach Süden, die vom Bahnhofplatz großzügig erschlossen wird.

Bahnhofplatz West

Der Bahnhofplatz West beruht auf dem Konzept eines gefassten Raumes, der sich in die Abfolge von jeweils besonders belichteten Räumen - Bahnhof,

Zwischengeschoss und Tunnel - einordnet, als ein Raum, der zum Himmel geöffnet ist. An den Kanten sind Geschäftsnutzungen vorgesehen, die das neue Quartier der Wertachterrassen sowie das Thelottviertel versorgen. Die Gebäude rahmen den städtischen Platz und ermöglichen auch den barrierefreien Zugang zur höher gelegenen Wertachterrasse. Direkt neben dem Zugang zur breiten Fußgängerunterführung liegen die geschützten Fahrradparkplätze. Der Platz wird von der Tram überquert. Ein Vordach schließt den Platz zur Rosenaustraße ab und leitet zum Sebastian-Buchegger-Platz und im Weiteren zur Wertach über. Die Zäsur am Ende des Vorplatzes West wird durch den Blick in den freien Himmel beim Heraustreten aus dem Tunnel deutlich wahrgenommen.

Maximilianstraße

Durch die Verlegung der Tram an die Wallanlagen im Osten entsteht Freiraum für Märkte und Feste. Die neue Offenheit der „guten Stube“ wird durch den Bodenbelag mit Inseln in der Mittelachse betont, die wie Intarsien wirken und die Besonderheit dieses Raums ausdrücken.



Vertiefungsbereich Westzugang

Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht (Auszug)

Die Arbeit ist geprägt von der Grundidee, Verkehrsentwicklungen gezielt als Mittel einer stadträumlichen Entwicklung einzusetzen und zu nutzen. Dabei liefert der Bearbeiter den Nachweis, dass der gewählte ganzheitliche Ansatz geeignet ist, die Erreichbarkeit der Stadt auch für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern.

Es wird erkannt, dass neben der historischen Stadtachse in Nord-Süd-Richtung (Achse Dom - St. Ulrich) auch die Achse in Ost-West-Richtung von großer städtebaulicher Bedeutung ist, weil sie das Bahnhofsviertel mit der Innenstadt/Altstadt verbindet und dabei der Königsplatz neben der Verkehrsfunktion auch als Bindeglied einer stadträumlichen Kette wirkt.

Dieser Ansatz bedeutet in der Konsequenz, dass zur Erreichung eines stadträumlichen Gesamtkonzeptes entsprechende verkehrliche Entlastungen vorgeschlagen werden. Mit der gewählten Ringstraße und der vom Bearbeiter übernommenen Wettbewerbslösung am Königsplatz müssen Spurreduzierungen in Nord-Süd-Richtungen und Verkehrsentslastungen in der Bahnhofstraße, aber auch eine Reduzierung der Buslinien vollzogen werden; damit bleibt die Erreichbarkeit erhalten, der quartiersfremde Durchgangsverkehr kann weiter reduziert und die anderen Verkehrsträger (ÖPNV/Fußgänger/Radfahrer) können attraktiver gestaltet werden.

Allerdings ergeben sich Zweifel, ob die gewonnenen städtebaulichen Freiräume im Detail vom Verfasser wirklich erkannt und in der gebotenen Art gelöst werden. Hingewiesen wird auf die nicht akzeptable Vorplatzlösung am Hauptbahnhof, auf ein geplantes Rasengleis in der Konrad-Adenauer-Allee sowie auf die Vorschläge zur Grüngestaltung in der Maximilianstraße.

Inwieweit auf die Entlastungsstraße entlang des DB-Geländes verzichtet werden kann, müssen weitere Untersuchungen zeigen; Zweifel bestehen, ob ein künftiges Entwicklungsgebiet an der Bahn dann noch ausreichend erschlossen ist.

Mit dem Verzicht auf eine Straßenbahnlinie und auch eines Einrückgleises in der Maximilianstraße eröffnen sich neue Perspektiven für eine so dringend notwendige städtebauliche Aufwertung dieser unter den europäischen Städten einmaligen historischen Stadtachse. Die Realisierbarkeit einer alternativen Trasse über den Oberen Graben und die Forsterstraße ist im Gegenzug noch zu überprüfen.

Die Arbeit zeigt gute brauchbare Ansätze für den vom Auslober geforderten ganzheitlichen und stadträumlichen Lösungsvorschlag. Sie ist geeignet, bei entsprechender Vertiefung als konzeptionelle Planungsgrundlage für die weiteren Planungsschritte zur Realisierung zu dienen.

Die Darstellungen zur Grünordnung überzeugen allerdings nicht.

Impressum

Planen + Bauen ist eine Dokumentationsreihe des Baureferates der Stadt Augsburg

Die Vorbereitung und Durchführung des Ideenwettbewerbs Innenstadt Augsburg wurden im Städtebauförderungsprogramm aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaats Bayern, vertreten durch die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und die Regierung von Schwaben, mitfinanziert.

copyright Luftbild: Nürnberg Luftbild

Herausgeber



Stadt Augsburg
Baureferat
Maximilianstraße 4-6
86150 Augsburg

Norbert Diener
Tobias Häberle

Wettbewerbskoordination und redaktionelle Bearbeitung



AS&P - Albert Speer & Partner GmbH
Hedderichstraße 108-110
60596 Frankfurt am Main

Stefan Kornmann
Annette Hahn-Schütz
Kathrin Renner

Mai 2009

