



46

Planungswerkstatt **Innenstadt und Mobilität**



Stadt
Augsburg



Von hier. Für uns.
Stadtwerke Augsburg

Energie, Wasser, Verkehr.

Planungswerkstatt Innenstadt und Mobilität

Vorwort	3
Thema, Ablauf, Ziele	4
Die Bausteine des Verfahrens: Runder Tisch, Informationsveranstaltung	6
Expertenklausur	8
Analyse: Stadtstruktur	9
Grünstruktur	10
Verkehrsstruktur	11
Motorisierter Individualverkehr	12
Öffentlicher Personennahverkehr	13
Augsburg-Boulevard	16
Bahnhof West	20
Straßenbahnunterführung Hauptbahnhof	22
Bahnhofsvorplatz Ost	24
Bahnhofsviertel	25
Maximilianstraße	26
Empfehlungen zum weiteren Vorgehen	28
Experten und Mitwirkende	30

Vorwort

Mit der „Mobilitätsdrehscheibe“ plant die Stadt Augsburg die Optimierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Zentraler Bestandteil der Mobilitätsdrehscheibe ist die direkte Verknüpfung des Nahverkehrs mit dem Regional- und Fernverkehr im Hauptbahnhof und die damit verbundenen Linienverlängerungen und Umbaumaßnahmen. Die Mobilitätsdrehscheibe setzt sich aus mehreren Einzelprojekten zusammen.

Die zum Teil kontrovers diskutierten Planungen der Teilprojekte der Mobilitätsdrehscheibe führten zu der Forderung, die konkreten Planungen aus externer Sicht begutachten und Lösungen für umstrittene Ansätze entwickeln zu lassen. Nach den guten Erfahrungen mit dem kooperativen Instrument einer Planungswerkstatt z.B. im „Textilviertel“ oder bei der „Werkstadt Augsburg-West“ hat der Stadtrat im Mai 2007 die Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ als Vorstufe für die weitere Umsetzung des Zielkonzeptes 20xx und des Gesamtverkehrsplans, sowie als Grundlage für sich anschließende Ideenwettbewerbe beschlossen.

Sieben Experten aus den Fachrichtungen Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanung und Architektur sowie ein Fachjournalist sollten sich in der Expertenklausur unvoreingenommen mit den vorhandenen Planungen auseinandersetzen und Konzepte zur weiteren Entwicklung der Innenstadt erarbeiten. Ihre Arbeit baute auf den Ergebnissen der vorgeschalteten Veranstal-

tungen „Runder Tisch“ für die Interessensvertreter und „Infoveranstaltung mit Ideensammlung“ für die Bürger auf.

Zwei übergeordnete Fragen standen im Zentrum der Planungswerkstatt: In welcher Form lässt sich Mobilität in der Augsburger Innenstadt stadtverträglich organisieren? Sowie welchen Einfluss haben Stadt- und Freiräume auf die Mobilität und welche Anforderungen und Auswirkungen ergeben sich für gewachsene Stadt- und Freiräume durch die Mobilität?

Die qualitativ hochwertigen Ergebnisse haben die hohen Erwartungen an die Planungswerkstatt erfüllt und eine intensive Berichterstattung und rege Diskussion in der Stadt hervorgerufen. In der folgenden zweiten Phase der Planungswerkstatt sollen die Experten regelmäßig (z.B. in Wettbewerben) eingebunden werden.

Die Vorbereitung und Organisation der Planungswerkstatt erfolgte durch das Stadtplanungsamt unter Mitwirkung des Treffpunkt Architektur Schwaben und sowohl organisatorischer als auch finanzieller Beteiligung der Stadtwerke Augsburg.

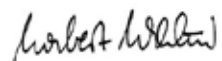
Mit dieser Broschüre werden die anregenden Ergebnisse der Planungswerkstatt dokumentiert und der breiten Öffentlichkeit als Anstoß zur weiteren Diskussion über die Entwicklung der Stadt zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig dient die Broschüre als wichtige Grundlage für weitere Planungen und als Dank an alle Beteiligten.



Dr. Paul Wengert
Oberbürgermeister
der Stadt Augsburg

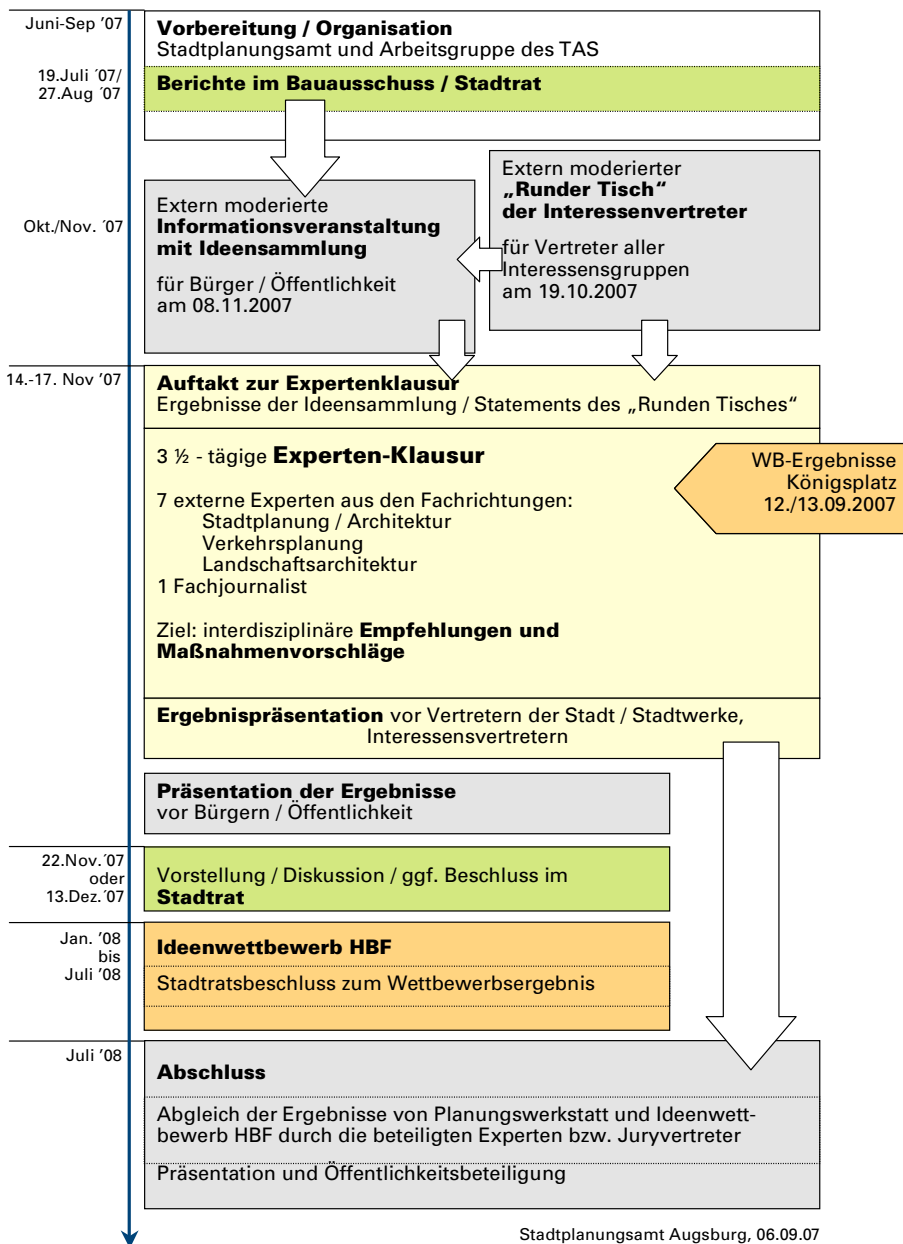


Dr. Karl Demharter
Stadtbaurät



Norbert Walter
Geschäftsführer
Stadtwerke Augsburg
Verkehrs GmbH

Thema, Ablauf, Ziele



„Innenstadt und Mobilität“ ist das Thema der Planungswerkstatt. Die Planungswerkstatt ist als langfristiger Prozess konzipiert.

Die erste Phase setzte sich aus drei Bausteinen zusammen, die im Oktober und November 2007 durchgeführt wurden. Den Auftakt der ersten Phase bildete der „Runde Tisch“, an dem die Interessensvertreter ihre Anregungen in die Planungswerkstatt einbringen konnten.

Es folgte eine Infoveranstaltung mit Ideensammlung für die Bürger, die ebenfalls ihre Erwartungen an die Planungswerkstatt formulieren konnten.

Aufbauend auf den schon bestehenden Konzepten, sowie den Anregungen des „Runden Tisches“ und der Infoveranstaltung soll die interdisziplinär besetzte Expertenklausur Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge zur Konkretisierung der städtischen Verkehrsplanungen (Nahverkehrsplan, Gesamtverkehrsplan, etc.) im Bereich der Innenstadt und die städtebauliche Integration der vorliegenden Planung für die Mobilitätsdrehscheibe erarbeiten.

Hierbei sind besonders die Aspekte einer stadtverträglichen Mobilität, der Nutzung und Funktion der Innenstadt, ihrer Identität und Attraktivität sowie der städtebaulichen Entwicklung und Qualität der Straßen-, Platz- und Freiräume zu berücksichtigen.

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

Welchen Einfluss haben Stadt- und Freiräume auf die Mobilität und welche Anforderungen und Auswirkungen ergeben sich für gewachsene Stadt- und Freiräume durch die Mobilität?

Vor diesem Hintergrund setzte sich die Planungswerkstatt z.B. mit folgenden Fragestellungen auseinander:

- Wie lässt sich die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes leistungsfähig und stadtvträglich für alle Verkehrsteilnehmer verbessern?
- Wie kann die städtebaulich bedeutende Achse Hauptbahnhof-Innenstadt gestärkt werden?
- Welche Funktionen sollte der neue Westzugang am Bahnhof übernehmen und wie ist ein Westzugang auszubilden?
- Welche Maßnahmen sind für die weitere Umsetzung des Zielkonzeptes ÖPNV 20xx kurz-, mittel- und langfristig notwendig?
- Welche Anforderungen bestehen für den MIV im Bereich der Konrad-Adenauer-Allee/ Fuggerstraße an Straßenquerschnitt und Straßenraum vor dem Hintergrund der ausgebauten Schleifenstraße und der sich im Ausbau befindlichen B17?
- Wie kann die durch Nord-Süd-Verbindungen gegliederte und gut erschlossene In-

nenstadt auch in West-Ost-Richtung durchlässiger und besser erreichbar werden?

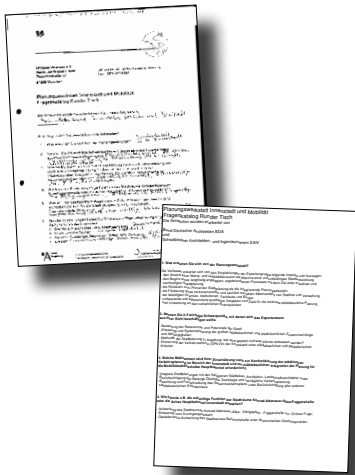
- Wie kann die Anbindung der Innenstadt an die Naherholungsgebiete Wertach/Wittelsbacher Park/ Wallanlage Rotes Tor erfolgen?

Bewusst wurde im Stadtratsbeschluss kein abschließender Umgriff definiert sondern nur verschiedene Orte als Mindestbestandteile des Umgriffs benannt. Diese sind Theodor-Heuss-Platz – Hauptbahnhof – Kennedyplatz – Klinkertorplatz, einschließlich der Ost-West-Achse Karlstraße/ Leonhardsberg.

Im Vorfeld der Expertenklauseur konnten die Interessensvertreter und Bürger den Umgriff um weitere Bereiche ergänzen. Die räumlichen sowie die thematischen Schwerpunkte wurden schließlich von den Experten selbst im Rahmen der Expertenklauseur vorgenommen.



Bausteine des Verfahrens: Runder Tisch und Informationsveranstaltung



Fragebogen

Den Auftakt bildete der „Runde Tisch“, an dem rund die Hälfte der 52 geladenen Interessensgruppen die Gelegenheit nutzte, ihre Vorstellungen und Anregungen in die Planungswerkstatt einzubringen. Den zuvor verschickten Fragenkatalog haben 34 Interessensverbände teilweise sehr detailliert beantwortet.

In kleinen Gruppen wurden am Runden Tisch die verschiedenen Positionen erläutert und diskutiert und gemeinsam in den vielfältigen Anregungen Prioritäten gesetzt.

Die drängendsten Problemfelder, Konsense sowie divergierende Interessen wurden so deutlich.

Erwartungen an die Planungswerkstatt

Erwartet werden von der Expertenklausur Visionen, Perspektiven aber auch konkrete Strategien für deren Umsetzung. Vor allem erhoffen sich die Interessenvertreter, dass die auswärtigen Experten, unbelastet von örtlichen Diskussionen, sowohl Schwachstellen als auch Potentiale, sowohl räumlich als auch verfahrenbezogen, eher erkennen können. Gewünscht wird eine Stärkung der Stadtplanung in ihrer integrativen Rolle, eventuell bereits getroffene Festlegungen im Zusammenhang mit der Mobilitätsdrehscheibe sollen überprüft werden.

Anregungen zum Leitbild

Die Interessenvertreter formulieren für ihre Stadt das Bild einer attraktiven, lebendigen und lebenswerten Innenstadt, in der alle Funktionen – Wohnen, Arbeiten, Handel, Dienstleistung, Kultur und Tourismus – Raum finden.

Die Orientierung an der historisch gewachsenen Stadt ist vorrangig, jedoch soll die Stadt für innovative Ansätze hinsichtlich Gestaltung und Nutzungen offen sein. Die Stadt kann sich deutlicher profilieren, etwa als Umweltstadt.

Anregungen zum Verkehr

Alle Verkehrsarten sollen gleichberechtigt koexistieren und die Innenstadt für alle gut erreichbar sein, was in der Diskussion an den runden Tischen aber auch Zielkonflikte erkennbar machte. Die Innenstadt soll vom motorisierten Individualverkehr entlastet und der öffentliche Personennahverkehr grundsätzlich gestärkt werden. Die stadträumlichen Qualitäten müssen hierbei im Auge behalten werden.

Der Königsplatz als einziger Knoten soll durch weitere Umsteigeknoten entlastet und die Ost-West-Querung für den ÖPNV verbessert werden.

Die Radwegeverbindungen ins Umland und die Querung der Innenstadt in Ost-West-Richtung müsse gestärkt werden.

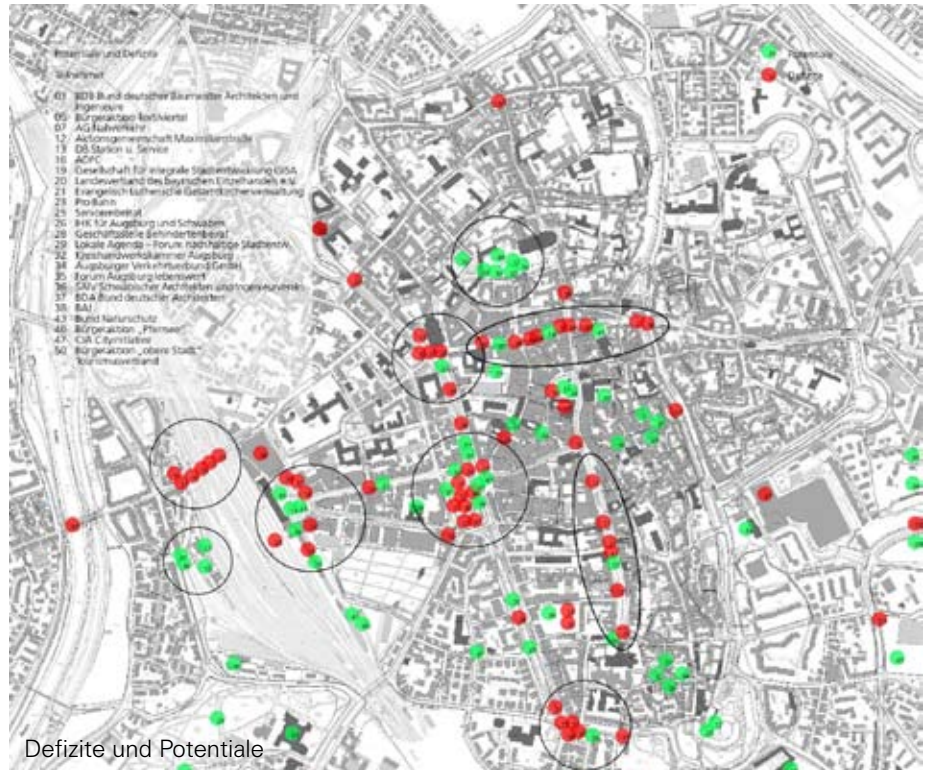


Anregungen zu speziellen Stadträumen:

Es wurde darauf hingewiesen, daß viele Defizite auch Potentiale böten. Das Hauptaugenmerk lag auf den großen Straßenräumen in nord-südlicher Richtung, der Innenstadtquerung im Zuge der Karlstraße, sowie den Bereichen westlich und östlich des Bahnhofs mit der Pferseer Unterführung. Die Aussagen zum Königsplatz bezogen sich neben dem Verkehr auch auf die Gestaltung und Nutzbarkeit der Grünfläche. Grundsätzlich könne das Radwegenetz weiter ausgebaut werden und eine bessere Vernetzung mit den umliegenden Landschaftsräumen die Defizite bei der Grünversorgung der Innenstadt ausgleichen helfen.

In einer „Informationsveranstaltung mit Ideensammlung“ konnten die Bürger die Anregungen des „RundenTisches“ aus ihrer Sicht ergänzen.

Die Anregungen beider Veranstaltungen wurden den Experten bereits im Vorfeld zur Verfügung gestellt und in der Auftaktveranstaltung zur Expertenklausur nochmals präsentiert. So konnte den auswärtigen Experten ein umfassender Überblick über die Probleme und Wünsche der Bürger vor Ort gegeben werden.



Defizite und Potentiale



Bausteine des Verfahrens: Expertenklausur



Mit den oben dargestellten Fragen und den Anregungen der Bürger und Interessensvertreter setzte sich vom 14. bis 17.11.2007 das interdisziplinär besetzte Expertenteam im Rahmen der Expertenklauseur – dem dritten Baustein der Planungswerkstatt - auseinander.



Die Grundlage bildeten bestehende Pläne und Konzepte wie z.B. die Vorbereitenden Untersuchungen zum Hauptbahnhof und zur westlichen Innenstadt, die aktuellen Verkehrsplanungen sowie zahlreiche Gutachten und Fachplanungen der letzten Jahre.

Die Klausur begann mit einer halbtägigen Auftaktveranstaltung, in deren Rahmen das Infoteam, bestehend aus Vertretern verschiedener städtischer Ämter, des Treffpunkts Architektur Schwaben, der Stadtwerke, des Nahverkehrsverbundes Augsburg und der Stadtheimpflege die Experten mit Impulsreferaten in die Thematik einführten.

Nach einer Rundfahrt durch das Planungsgebiet begann am nächsten Tag die Arbeitsphase der Expertenklauseur.

Phasen konzentrierten Arbeitens wechselten sich ab mit kreativem Gedankenaustausch an den Plänen. Die Vertreter des Infoteams standen während der Klausur für fachliche Rückfragen zur Verfügung.

Gegen Ende der Klausur galt es, die vielfältigen Ideen in Einklang zu bringen und zu einem Maßnahmenkatalog zu verdichten. Als Abschluss präsentierten die Experten ihre Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge vor Vertretern des Stadtrats, der Presse und der Öffentlichkeit.

Neben der Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen zur Umsetzung des Zielkonzeptes 20xx verfolgte die Planungswerkstatt das Ziel eines transparenten Prozesses mit offenem Dialog und intensiver Einbindung der Öffentlichkeit.

Sie bildet eine Grundlage für einen langfristigen Planungsprozess mit entsprechenden Planungsüberlegungen bzw. Wettbewerben in der Innenstadt. In regelmäßigen Abständen ist eine Rückkopplung und ein Informationsaustausch mit den Experten vorgesehen.



Analyse: Stadtstruktur

Der eigentlichen Planungsphase ging eine intensive Analyse der vorhandenen Strukturen der Innenstadt voraus:

Stadtstruktur

Die städtebauliche Struktur der Augsburger Innenstadt wird geprägt durch die Lage zwischen den beiden Flüssen Lech und Wertach. Die wesentlichen Stadträume und damit die Verkehrsachsen erstrecken sich topografisch bedingt in Nord-Süd-Richtung. Diese werden verbunden durch ein sehr differenziertes Geflecht von Wegen, kleineren Straßen und informellen Verbindungen in Ost-West-Richtung, die zusammen ein attraktives Raumsystem bilden.

Dem Verlauf der Stadtmauer folgend umgibt ein weitgehend geschlossener Ring von weiten Stadträumen die Innenstadt.

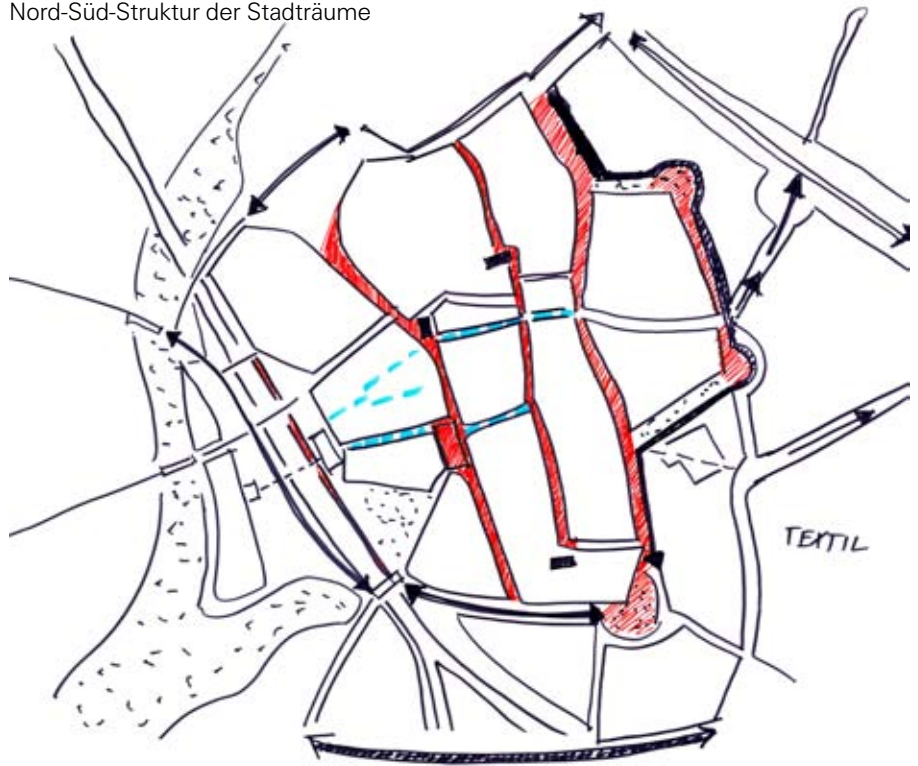
Die Innenstadt weist eine außergewöhnlich hohe Dichte von öffentlichen und kulturellen Einrichtungen, eine dichte soziale Infrastruktur und eine gesunde Mischung von Läden und Gewerbe auf.

Im Gefüge der Innenstadt sind die einzelnen Quartiere mit ihren sehr unterschiedlichen Charakteren und ihrer typischen Bebauungsstruktur gut erlebbar.

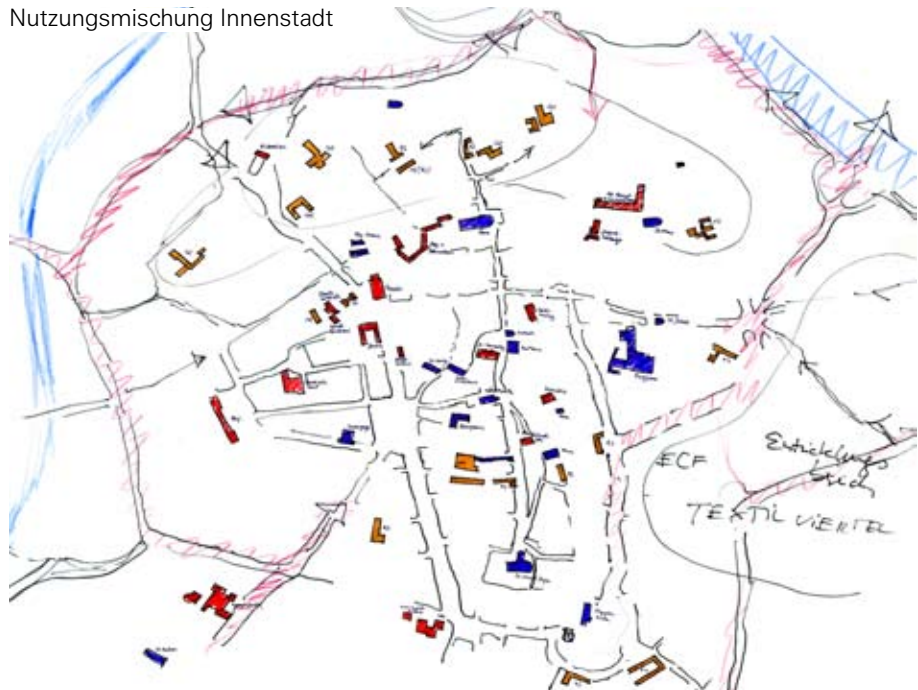
Die spezifische Mischstruktur der unterschiedlichen Innenstadtquartiere soll bewahrt bzw. weiter ausgebaut werden.

Die ausgeprägte Nord-Süd-Struktur soll als Gestalt bestimmendes Element ausgebaut werden.

Nord-Süd-Struktur der Stadträume

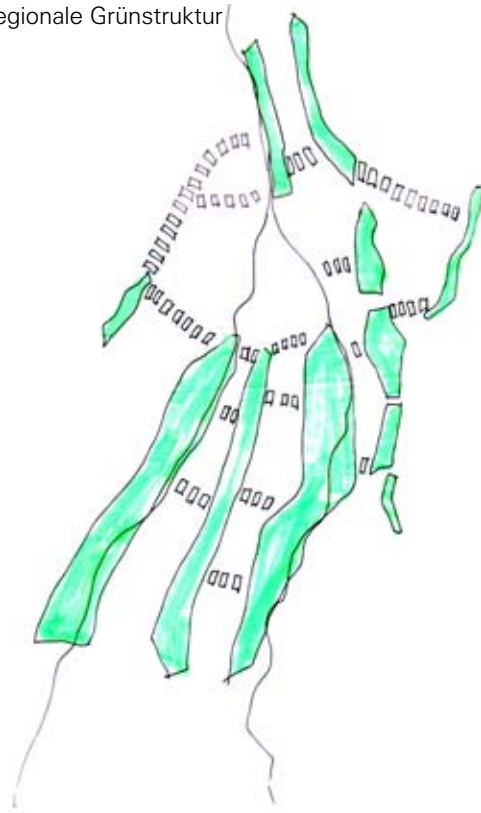


Nutzungsmischung Innenstadt



Analyse: Grünstruktur

Regionale Grünstruktur



Auch die großen regionalen Grünzüge verlaufen, topografisch bedingt, in Nord-Süd-Richtung. Die Biotop- und Wegevernetzung zwischen den Grünzügen ist bisher nur schwach ausgebildet.

Geschlossene Grünsysteme im Stadtgebiet finden sich entlang der Flüsse, sowie im Verlauf der Wallanlagen.

Mit Ausnahme einiger grüner Innenhöfe, Stadtgärten oder Friedhöfe, besteht das Freiraumsystem der Innenstadt aus weitgehend versiegelten Straßen- und Platzräumen.

Die Verbindungen in die innenstadtnahen Grünräume und das Umland sind kaum ausgebildet.

Übergeordnetes Grünkonzept

Die Vernetzung der regionalen Grünzüge soll gestärkt werden durch den Ausbau der Wegebeziehungen und die Freihaltung von Flächen als Grünpuffer bzw. als Vorbehaltsflächen für grüne Infrastruktur. Innerhalb des Stadtgebiets können die vorhandenen Grünflächen zu einem, die Innenstadt umschließenden, „grünen Ring“ ausgebaut werden, wobei auf ausreichende Dimensionierung der Verbindungen geachtet werden muss.

Wegeverbindungen

Ein lückenloses Fuß- und Radwegesystem kann die Erreichbarkeit der stadtnahen Grünflächen sowie der Naherholungsgebiete im Umland verbessern. Fahrradrouen sollten dabei verstärkt, insbesondere auch abseits der Hauptverkehrswege, ausgebaut werden.

Freiräume in der Innenstadt

Die innerstädtischen Freiräume, überwiegend Straßen- und Platzräume, können in Ihrer besonderen Qualität und Nutzbarkeit verbessert werden. Aus der Definition ihres jeweiligen Charakters kann eine präzise Gestaltung entwickelt werden.



Grünsystem



Analyse: Verkehrsstruktur

Der überschlägige Abgleich zwischen Einwohnerverteilung und dem bestehenden bzw. im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe geplanten Straßenbahnnetz ergab, dass sowohl die Wohnstandorte im Stadtgebiet mit Ausnahme des Textilverviertels als auch die Quartiere der Innenstadt gut mit der Straßenbahn erschlossen sind.

Derzeit enden die Trambahnlinien überwiegend an den Stadtgrenzen, die sich teilweise dynamisch entwickelnden Umlandgemeinden sind nicht angebunden. An drei Knotenpunkten bestehen Übergänge zur S-Bahnähnlichen Regionalbahn.

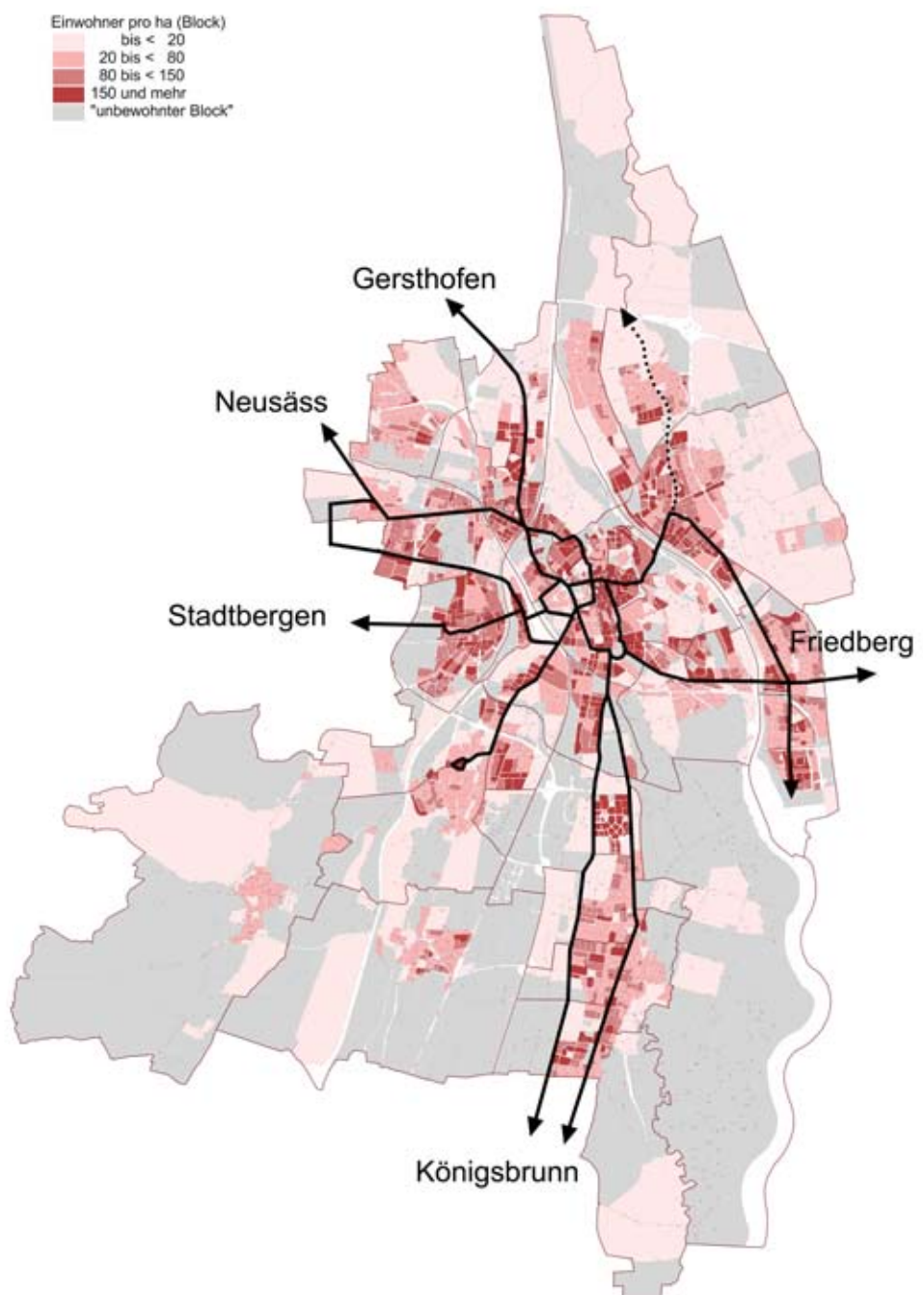
Zahlreiche Regionalbuslinien enden am Hauptbahnhof. Die Trambahn fährt lediglich bis zur Stadtgrenze, so dass die Umlandgemeinden nicht angeschlossen sind und ein Großteil der Pendler das Auto für Fahrten in die Innenstadt nutzt.

Die gut ausgebauten Hauptverkehrsachsen verlaufen überwiegend in Nord-Süd-Richtung.

Zur Umfahrung der Innenstadt besteht ein noch nicht ganz durchgängiges Netz von Straßen um die Innenstadt. Auch überörtlicher Verkehr in Ost-West-Richtung quert derzeit die Innenstadt.

Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge

Aufbauend auf den Analyseergebnissen sowie den vorhandenen Planungen erarbeiteten die Experten ihre Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge zur Entwicklung einzelner Teilbereiche.



Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Die Verkehrsbelastung in der Innenstadt ist teilweise hoch bzw. wird als hoch empfunden. Einen hohen Anteil hat derzeit der überörtliche Verkehr, insbesondere in Ost-West-Richtung.

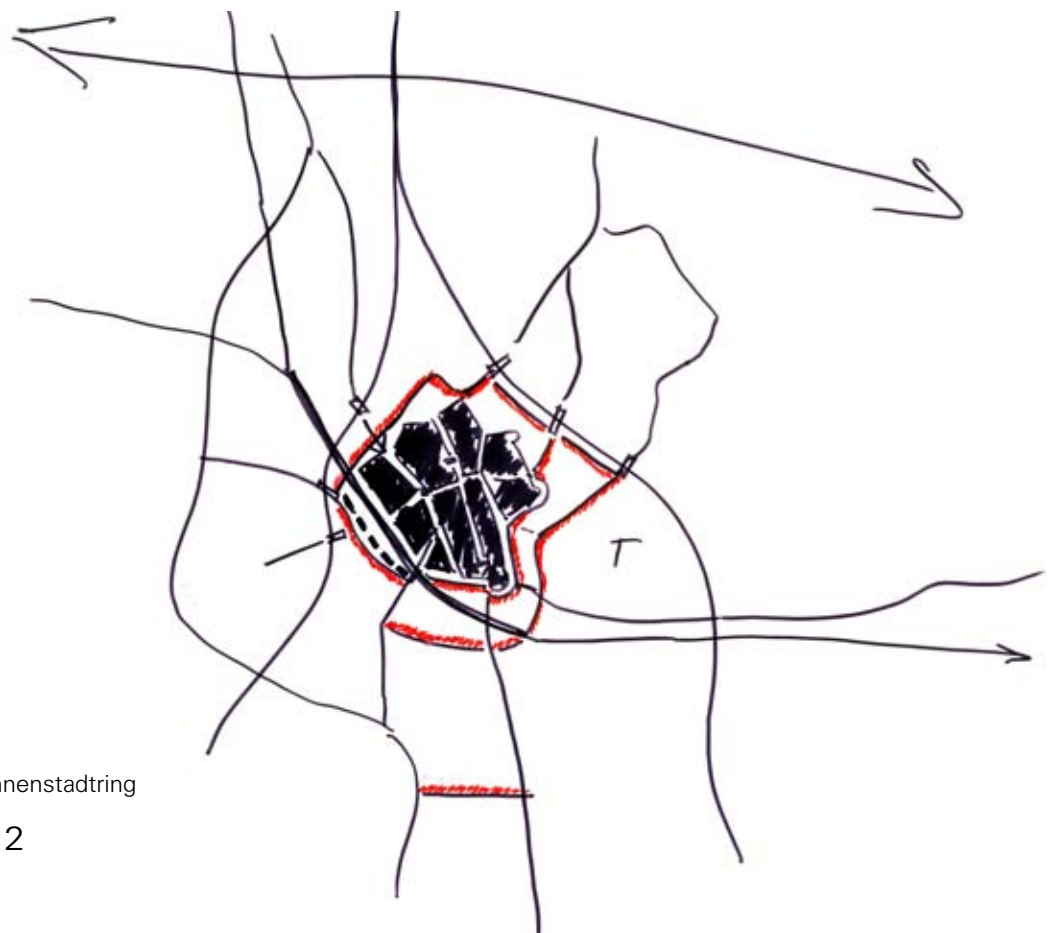
Es besteht ein Zielkonflikt zwischen Zentrums-Transitfunktion im Individualverkehr, der Erreichbarkeit der Innenstadt durch den motorisierten Individualverkehr und der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (Umwelt, Aufenthaltsqualität).

Aus Gründen der Luft- und Lärmbelastung sollte der Verkehr auf den für die Erreichbarkeit der Innenstadt erforderlichen Ziel- und Quellverkehr reduziert werden. Gleichzeitig sollte die gesamte Innenstadt innerhalb der geplanten Umweltzone als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Ein großräumiges Netzsystem in Form eines Innenstadtrings um die Innenstadt könnte bereits heute größtenteils zur Umleitung des Durchgangsverkehr genutzt werden.

Vorgeschlagen ist eine Straßenführung über folgende Straßen: Heinrich-v.-Buz-Straße, Sebastian- und Stadtbachstraße sowie Berliner Allee als nördliche Umfahrung der Innenstadt. Für den südlichen Abschluss ist der Ring auf unterschiedliche Straßenabschnitte aufgeteilt. Lechhauser Straße, Jakoberwallstraße, Forsterstraße, Rote-Tor-Umfahrung, Eserwall und Stettenstraße könnten die innere Trasse darstellen. Schleifen- und Schertlin- bzw. Rumplerstraße bilden den äußeren, großräumigen Umfahrungsring.

Die damit verbundene verkehrliche Entlastung mildert die trennende Wirkung der Straßenzüge (z.B. gegenüber der östlichen Innenstadt) und schafft Spielräume für eine städtebauliche Aufwertung.

Damit die Innenstadt besser mit den angrenzenden Quartieren verknüpft werden kann, orientiert sich der vorgeschlagene Ring nicht an den historischen Wallanlagen sondern beschreibt einen großräumigen Bogen um die Innenstadt.



Innenstadtring

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Gesamtnetz

Die Sicherung nachhaltiger Mobilität in Städten ist nur mit einem bedarfsgerechten ÖPNV-System möglich. Dieses lässt sich nur im Rahmen einer integrierten Gesamtplanung realisieren.

Der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr ist in der Innenstadt vergleichsweise niedrig. Für eine nachhaltige Entwicklung muss dieser Anteil erhöht werden und der Mobilitätsverbund aus ÖPNV, Fahrrad und Fußgängerverkehr vorrangig gefördert werden.

Die Mobilitätsdrehscheibe Augsburg wird als wichtiger Baustein auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität und zum Mobilitätsverbund erachtet.

Die Umlandgemeinden haben zum Teil ein sehr dynamisches Wachstum und weisen neben Pendlerströmen nach Augsburg auch große Gewerbe- und Verkaufsflächen mit den damit verbundenen

Verkehrsströmen auf.

Um den ÖPNV-Anteil weiter zu steigern sollte die Trambahn über die Stadtgrenzen hinaus die mit Augsburg zusammengewachsenen Nachbarstädte wie z.B. Gersthofen, Neusäß, Friedberg und Königsbrunn anfahren.

Das in der Planungswerkstatt entwickelte Zielnetz 20XX der Straßenbahn soll mittelfristig eine Entzerrung der Umsteigebeziehungen ermöglichen, die sich bislang am Königsplatz konzentrieren. Die dafür erarbeiteten Vorschläge weichen zum Teil vom Zielnetz des Nahverkehrsplans ab.

Innenstadtring

Anstelle der bislang vorgesehenen Führung von drei Straßenbahnlinien über den Theodor-Heuss-Platz wird vorgeschlagen einen Straßenbahnring um die (südliche) Innenstadt zu führen. Dieser soll von unterschiedlichen Straßenbahnlinien jeweils abschnittsweise befahren werden.



Remboldstr. - Forsterstr. - Oberer Graben:

Die bislang in der Maximilianstraße geplante Linie soll aus stadträumlichen Gründen sowie zur besseren Erschließung der östlichen Altstadt bzw. des Textilviertels in den Straßenzug Remboldstr. - Forsterstr. - Oberer Graben langfristig nach Realisierung des Innenstadtringes verlegt werden. Die Verlegung bietet die Chance einer städtebaulichen Integration der Straße und trägt wesentlich zur Reduzierung der Barrierefunktion und zur besseren Erschließung der östlichen Altstadt bei.

Ost-West-Achse (Karlstraße):

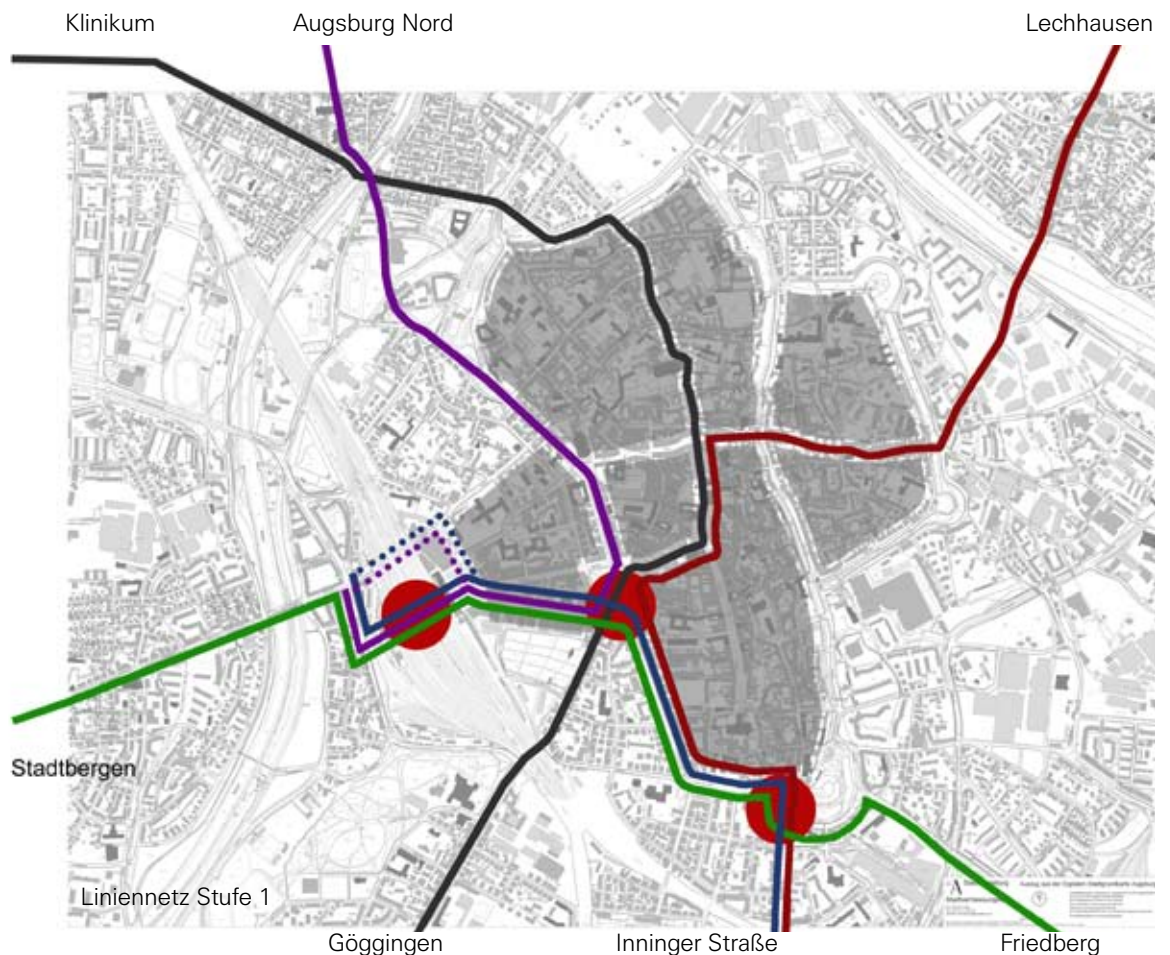
Der Straßenzug Karlstraße/ Leonhardsberg ist die einzige größere Querung der Innenstadt in Ost-West-Richtung und

daher mit einem hohen Verkehrsaufkommen belastet, verbunden mit negativen Folgen für Anwohner und Läden.

Die kritisch beurteilte eingleisige Linienführung der Straßenbahn in der Pilgerhausstraße und dem Schmidberg bzw. am Perlachberg/Jakoberstraße sollte durch eine in beide Richtungen befahrbare Linienführung über Pilgerhausstraße-Leonhardsberg-Karlstraße-Grottenau ersetzt werden.

Die dafür erforderliche Neuordnung der gesamten Verkehrsfläche eröffnet die Chance, diese Ost-West-Verbindung zu einer modernen Geschäftsstraße aufzuwerten.

In Fortführung zum Hauptbahnhof soll die



Straßenbahn statt durch die Prinzregentenstraße durch die Frölichstraße geführt werden. Vorteile liegen in der Entzerrung des Umsteigeknotens Königsplatz, der komfortablen Umsteigemöglichkeit am Theater und der Chance, die Rampe zum Hauptbahnhoftunnel in die Viktoriastraße zu legen. Aufgrund der natürlichen Höhenunterschiede dort lässt sie sich städtebaulich wesentlich besser integrieren und wäre deutlich kürzer.

Auch die in diesem Zusammenhang erforderliche Neuordnung des Übergangs von der Karlstraße in den Kennedyplatz ist aus stadträumlicher Sicht zu begrüßen.

Die Linienführung durch Graben und Karlstraße sind vor dem Hintergrund eines großräumigen Innenstadtrings und einer damit zusammenhängenden Re-

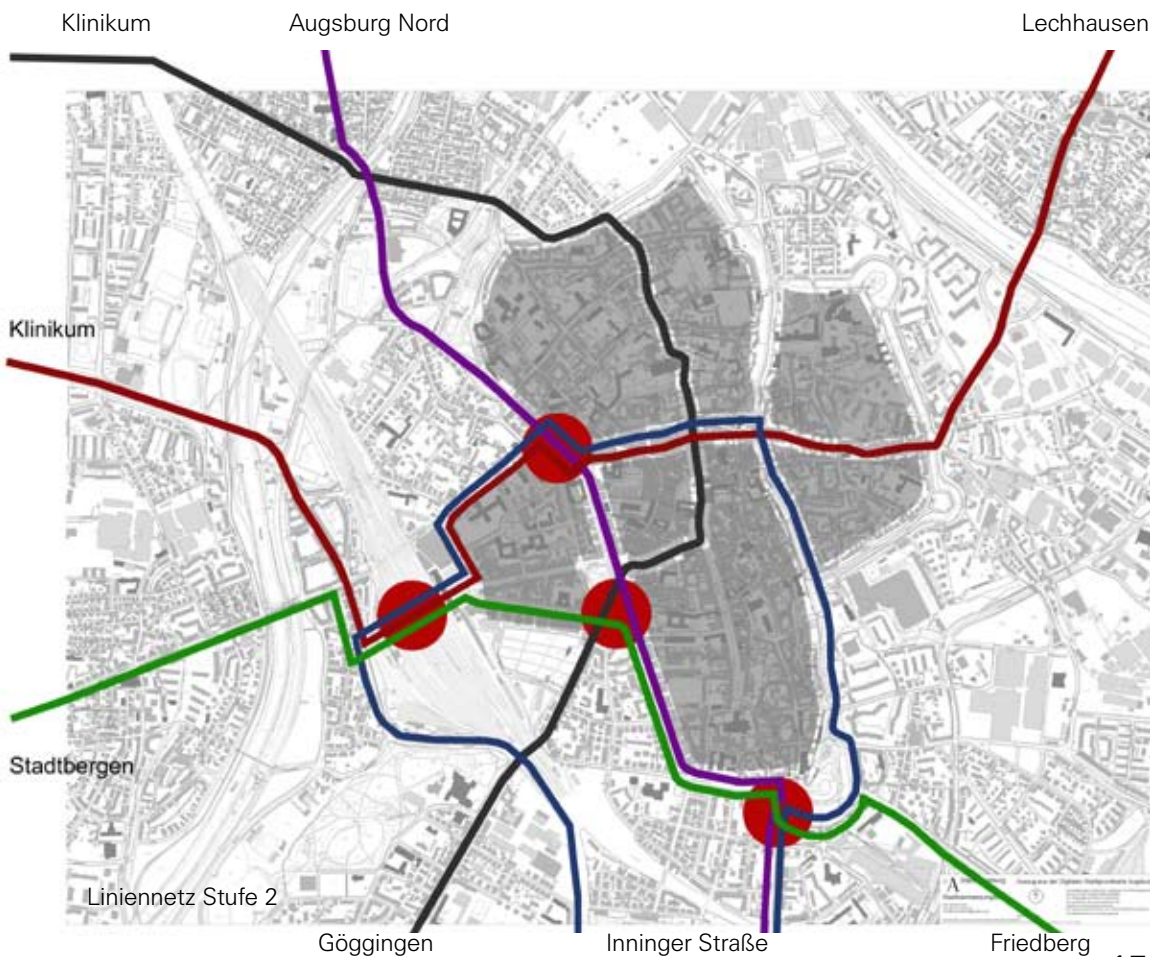
duzierung des Verkehrs auf den Ziel- und Quellverkehr zu sehen.

Rosenaustraße:

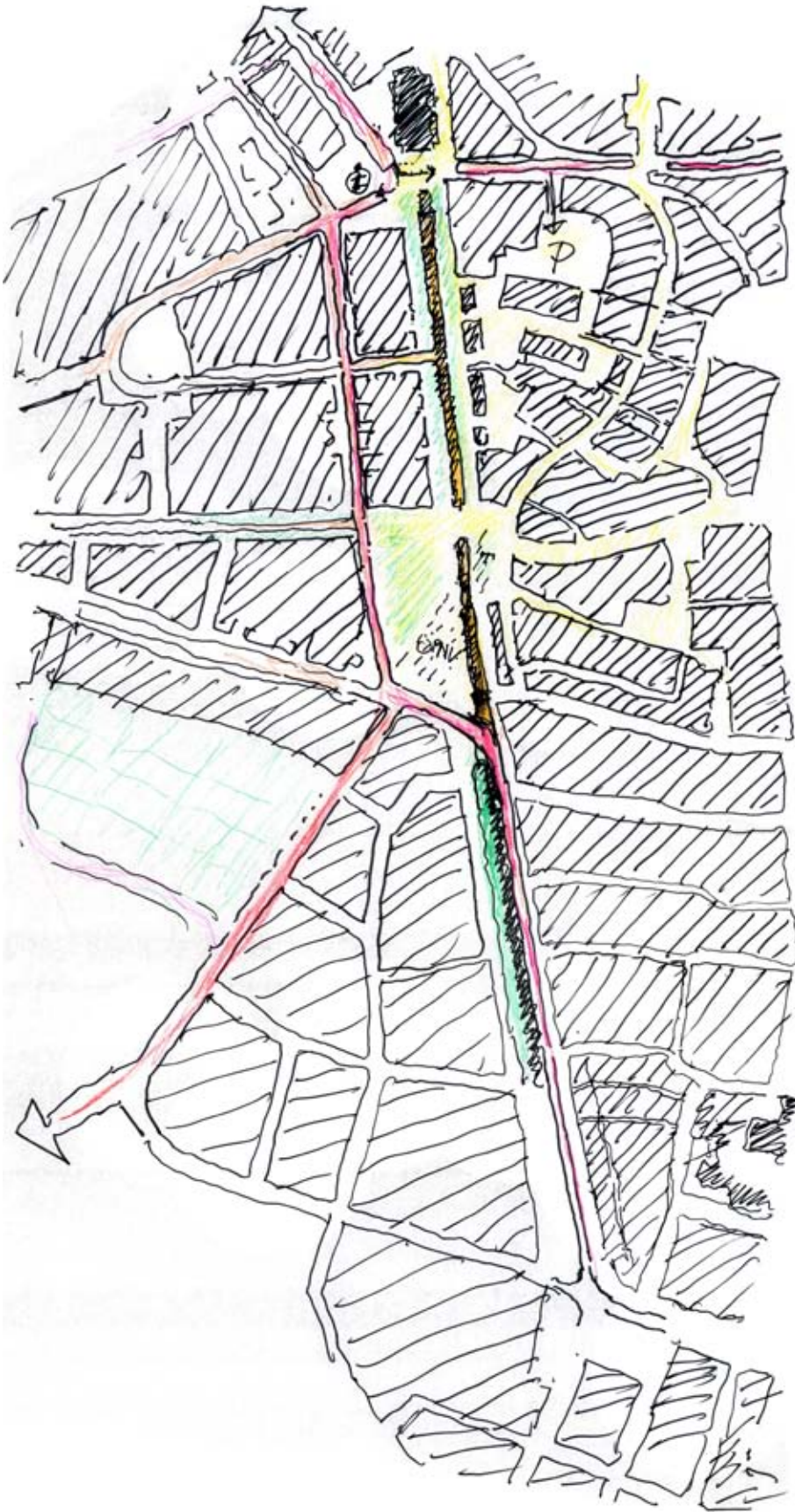
Zur Entlastung des Knotens Rosenaustraße/Pferseerstraße und für eine flüssigere Verkehrsführung sollte die neue Straßenbahnlinie zum Klinikum durch die Rosenaustraße und nicht durch die Hessenbachstraße führen.

Linie Richtung Süden:

Westlich des Hauptbahnhofs soll gemäß Nahverkehrsplan eine neue Straßenbahnlinie nach Süden geführt werden, um Messe, Universität und geplantes Fußballstadion besser anbinden zu können. Die Linienführung trägt zugleich zu einer Entlastung des Abschnitts zwischen Königsplatz und Rotem Tor bei.



Augsburg-Boulevard



Die Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße wird zwischen Kennedy- und Theodor-Heuss-Platz als sehr verkehrsreich empfunden und übt eine Barrierewirkung auf die angrenzenden Stadtteile aus.

Der breite Straßenquerschnitt bietet das Potential unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer einen städtischen Boulevard zu realisieren, der die Aufenthaltsqualität wesentlich erhöht. Eine verringerte Geschwindigkeit des MIV macht die zunächst konkurrierenden Ansprüche an den Straßenraum kompatibel und erleichtert die Querung der Achse Innenstadt-Hauptbahnhof für Fußgänger und Radfahrer.

Die städtebauliche Integration des Boulevards ist einer Tunnellösung in Höhe des Königsplatzes vorzuziehen, zumal die städtebaulich kaum integrierbaren Rampen länger als der eigentliche Tunnel sind und den Straßenraum in inakzeptabler Weise aufreißen.

Die Radwege sollten auf einen, beidseitig befahrbaren Radweg auf der altstadt-

zugewandten Ostseite des Boulevards verlegt werden.

Der Boulevard gliedert sich in drei unterschiedlich gestaltete Bereiche:

- Kennedyplatz - Fuggerstraße
- Königsplatz
- Theodor-Heuss-Platz - Konrad-Adenauer-Allee

Kennedyplatz - Fuggerstraße

Die Fuggerstraße sollte in Anlehnung an ihr ursprüngliches Aussehen als klassischer Boulevard mit vier Baumreihen entwickelt werden. Den Abschluss bildet der nach der Neuordnung des Verkehrs als urbaner Theatervorplatz gestaltete Kennedyplatz.

Ein Touristinfopavillon auf dem Platz wäre für Touristen mit dem PKW leichter erreichbar als das Informationsbüro in der Maximilianstraße.

Die gestalterische Aufwertung des Obstmarktes kann als strategischer Einstieg zur Steigerung der Attraktivität des angrenzenden Theaterviertels dienen.

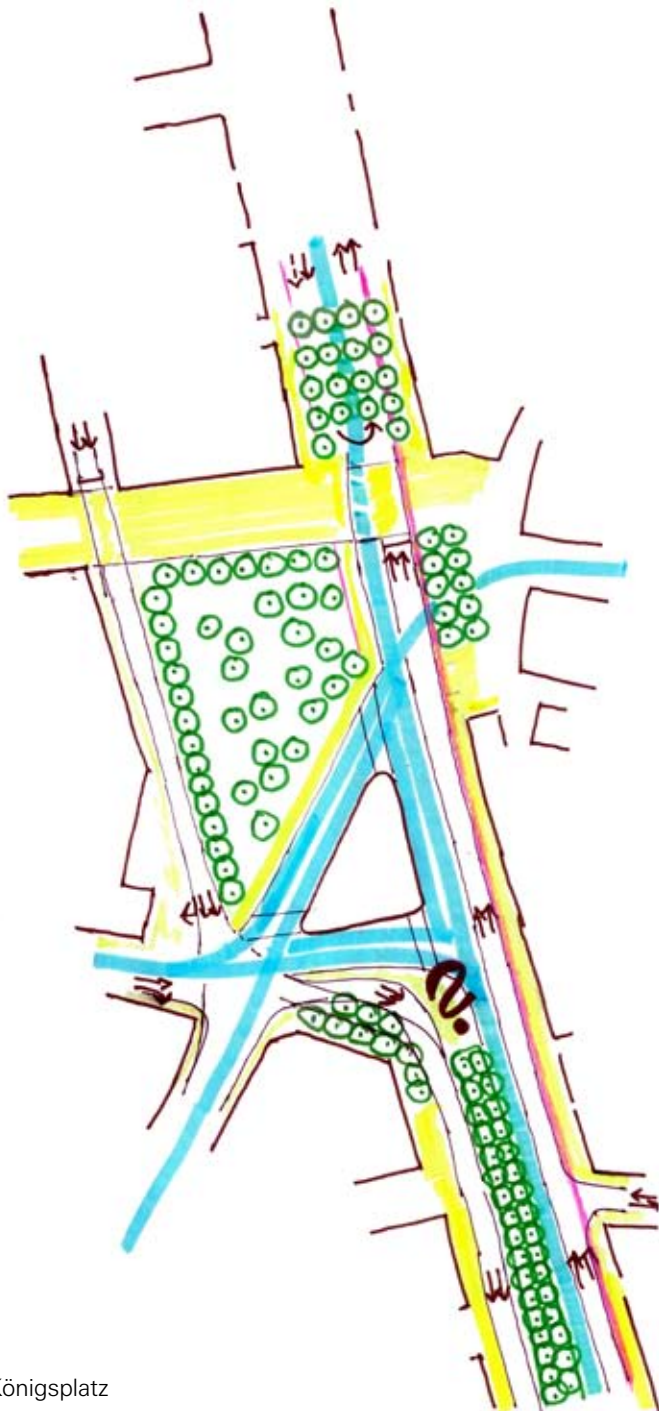
Kennedyplatz



Fuggerstraße Variante 1
Tram in Seitenlage, asymmetrisch

Fuggerstraße Variante 2
Tram in Mittellage, symmetrisch





Königsplatz

Königsplatz

Das Wettbewerbsergebnis zum Königsplatz und die damit vorgeschlagene Planung sollte in einigen städtebaulichen Detailfragen (z.B. bezüglich der Fällung der Bäume) überarbeitet werden und kann dann als Initialzündung und Baustein für die weitere Innenstadtentwicklung genutzt werden.

Zu prüfen ist eine Verschiebung des Gleisdreiecks nach Süden in den Bereich des Linksabbiegers in der Kurzen Hermannstraße, wodurch die Eingriffe in die Grünfläche und den Baumbestand reduziert und eine günstigere Gleislage ermöglicht wird.

Für die Fußgänger muss die Bahnhofstraße mit der Altstadt durch eine großflächige, gestalterisch hochwertige Querung verbunden werden.

Eine Tunnellösung für den MIV wird für den verbleibenden Ziel- und Quellverkehr aus städtebaulichen Gesichtspunkten und Kostengründen abgelehnt.



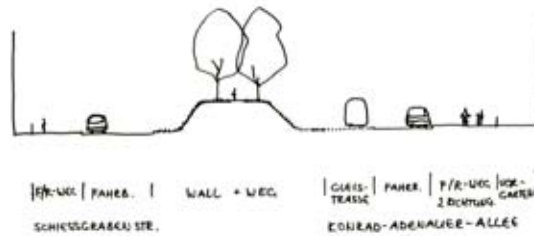
Theodor-Heuss-Platz

Der Theodor-Heuss-Platz als südlicher Abschluss des Boulevards soll als offener städtischer Platz ohne bauliche Dominante gestaltet werden. Die Grünfläche innerhalb der Wendeschleife sollte gestalterisch aufgewertet und besser zugänglich und nutzbar gemacht werden.

Als gestaltprägendes Element sollte der Wall bis zum Königsplatz verlängert und das Straßenbahngleis als Rasengleis ausgebildet werden.

Nach dem Ausbau der B17 bietet sich die Chance, den Straßenquerschnitt in der Eserwallstraße städtebaulich aufzuwerten.

Schnitt Konrad-Adenauer-Allee



Schnitt Eserwall



Theodor-Heuss-Platz

Bahnhof West

Grünstruktur, Hangkante



Entwicklung der westlichen Bahnflächen

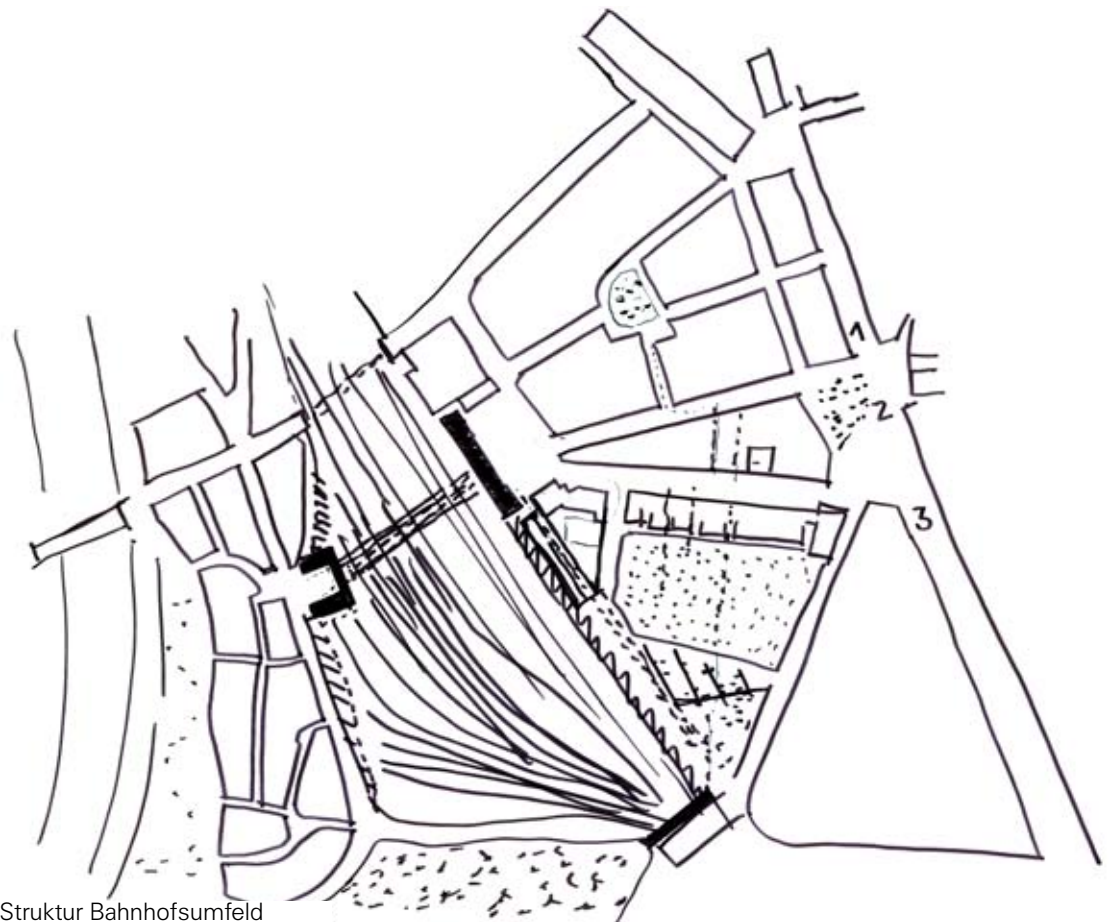
Nach Auffassung der westlichen Bahnflächen sollen hier ein neues Quartier und die geplante Umgehungsstraße entstehen. Zentrales Element wird der baulich gefasste Platz am Tunnelausgang werden.

Im Sinne einer positiven Adressbildung, etwa als "westliches Bahnhofsviertel," sollte eine optimale Nutzungsmischung aus Gewerbe, Wohnen und Infrastruktureinrichtungen angestrebt werden, die durch die Projektgruppe definiert wird. Das notwendige Minimum der baulichen Entwicklung ist seitens der Stadt auszuloten. Der Bedarf an Bahnflächen muss als Eckwert seitens der DB vorgegeben werden. Die Lage der Umgehungsstraße

im Bereich der Bahnflächen ist zu klären. Die Höhenunterschiede, einerseits zum Gleisfeld, andererseits die Hangkante zum Thelottviertel, bieten Gestaltungspotential z.B. für eine alleebegleitende Stadtterrasse als prägendes Freiraumelement des neuen Quartiers.

Die Hangkante als bedeutende Grünverbindung in Nord-Süd-Richtung wird einen wichtigen Fuß- und Radweg zum geplanten Westeingang des Bahnhofs darstellen. Auf eine ausreichende Breite ist zu achten und die ökologisch wertvolle Kastanien-Allee sollte möglich erhalten bleiben.

Weiterführende Grünverbindungen zur Wertach und über die Gögginger Brücke zum Wall und zum Wittelsbacher Park sollten ausgebaut werden.



Struktur Bahnhofsumfeld

Bahnhofsvorplatz West

Zentrales Element des neuen Quartiers und Brückenschlag zum Thelottviertel ist der westliche Bahnhofsvorplatz.

Der vorhandene Höhensprung könnte durch eine Treppenanlage oder eine bewusste baulich inszenierte Unterbrechung der Hangkante in Form von Arkaden gestalterisch genutzt werden. Die Arkaden können Flächen für Einzelhandel, Mobilitätsdienstleistungen und Büros bieten.

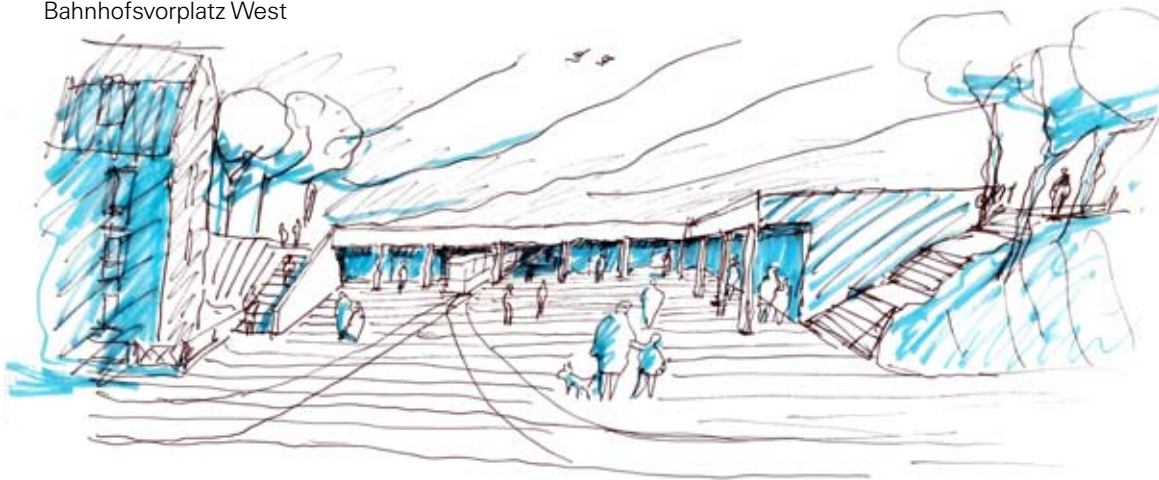
Die Platzfläche sollte in ihrer Gestalt mit dem gegenüberliegenden Sebastian-Buchegger-Platz korrespondieren und sich so in das Thelottviertel einbinden.

Der Platz muß etwa 1000 Bike+Ride-Plätze bieten, die gegebenenfalls entlang des Trambahntunnels angeordnet werden können. Erforderlich sind außerdem ca. 10 Taxi-Standplätze sowie provisorische Haltemöglichkeit für 2 bis 4 Regionalbusse bzw. den Schienenersatzverkehr.

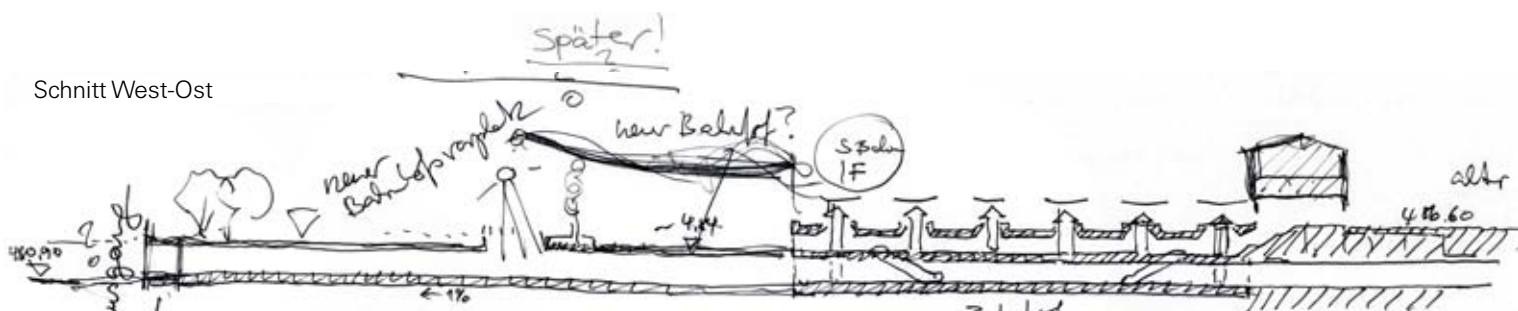
Die Entbehrlichkeit der Bahnflächen vorausgesetzt, ist aufgrund der geringen Überdeckung des Tunnelbauwerks nach Wegfall der Gütergleise auch eine Öffnung des Tunnels oder über dem Tunnel ein Bahnhofsgebäude mit ebenerdigen Zugang in die Verteilerebene denkbar. Es kann ein Gegenstück zum historischen Gebäude auf der Ostseite werden.



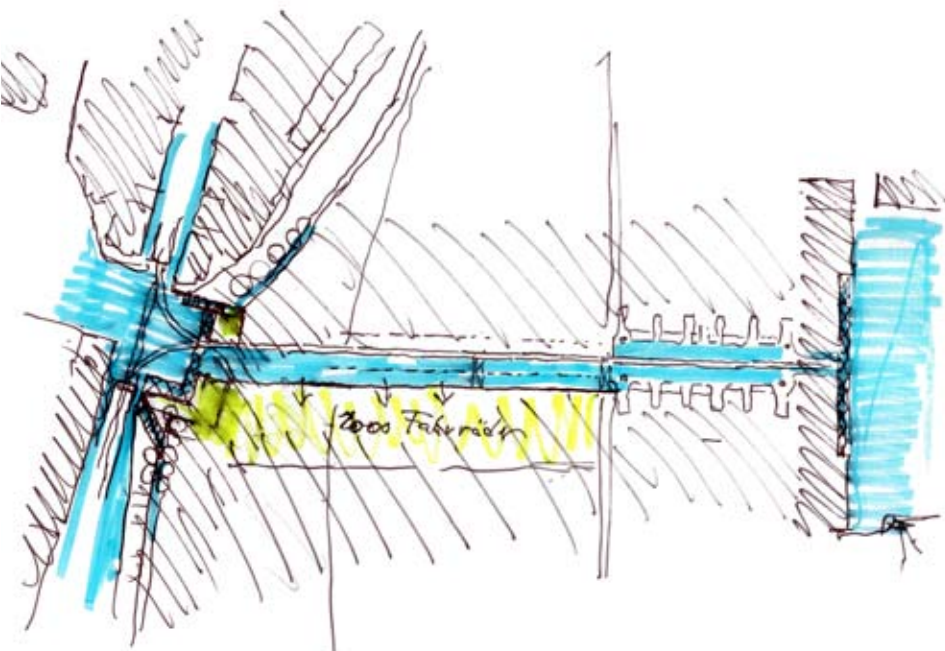
Bahnhofsvorplatz West



Schnitt West-Ost



Straßenbahnunterführung Hauptbahnhof



Grundriss Bahnhofstunnel

Nach intensiver Auseinandersetzung werden die Planungen zum Umbau des Hauptbahnhofs im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe mit Ausnahme einiger Verbesserungsvorschläge für die Tramhaltestelle grundsätzlich befürwortet.

Die geplante Straßenbahnführung in einem Tunnel unter dem Bahnhof mit einem unterirdischen Umsteigeknoten ermöglicht den direkten Zugang zum Bahnhof sowohl aus den westlichen als auch östlichen Stadtteilen.

Im Zugangstunnel böte ein ausreichend breiter Fußweg von etwa 4 Metern auf einer Seite der Gleise gegenüber der Planung mit beidseitig schmalen Wegen erheblich mehr räumliche und kommunikative Qualität.

Durch ein hochwertiges Lichtkonzept und den gestalterischen Einsatz von Tageslicht kann die Unterführung zu einem Erlebnisraum werden, vergleichbar etwa den Passagierkorridoren in Flughäfen.

Die längsseitige Anlagerung eines Fahrradparkhauses wäre funktional und wirtschaftlich sinnvoll, und könnte zur Belebung im westlichen Tunnelbereich beitragen.

Die Verbreiterung der Bahnsteige um ca. 2 Meter ermöglicht den Einbau einer zweiten Fahrtreppe je Richtung und damit eine barrierefreie Erschließung in beide Richtungen ohne Umwege.



Straßenbahnwendeschleife westlich der Bahnanlagen

Mit der Realisierung der Straßenbahnunterführung am Hauptbahnhof ist auch auf der Westseite des Bahnhofs eine Wendemöglichkeit notwendig. Diese sollte jedoch entgegen der bisherigen Planungen einen anderen Verlauf einnehmen.

Bis zur endgültigen Fertigstellung des Zielnetzes 20xx können die vorhandenen Gleise in der Pferseer Unterführung zum Wenden der Tram weiter genutzt werden. Um Umwege zu vermeiden, könnte für stadteinwärtsfahrende Fahrgäste ein zusätzlicher, temporärer Haltepunkt in der Viktoriastraße eingerichtet werden.

Nach der Realisierung des Zielnetzes 20xx ist eine Wendemöglichkeit nur für den Fall einer betrieblichen Störung erforderlich. Diese sollte unter Einbeziehung der vorhandenen Gleise z.B. in der Hörbrotstraße entstehen.

Pferseer Unterführung

Mit Fertigstellung des vorgeschlagenen Zielnetzes 20xx wird in der Pferseer Unterführung kein Straßenbahngleis mehr benötigt. Der Rückbau des Gleises eröffnet die Chance, die Unterführung fußgänger- und radfahrerfreundlich auszubauen. Eine Reduzierung des Straßenquerschnitts schafft Raum für beidseitige Fahrradwege und ausreichende Fußwegbreiten. Aufgrund der Bedeutung der Stadtteilverbindung kann der MIV nicht vollständig aus der Unterführung herausgenommen werden. Zur Geräuschminderung sollte die Geschwindigkeit jedoch auf 30 km/h reduziert werden. Mit einem Farb- und Lichtkonzept kann der Tunnel attraktiv gestaltet werden. Dabei sollte die vorhandene Trennwand demontiert werden, um die soziale Sicherheit wieder herzustellen.

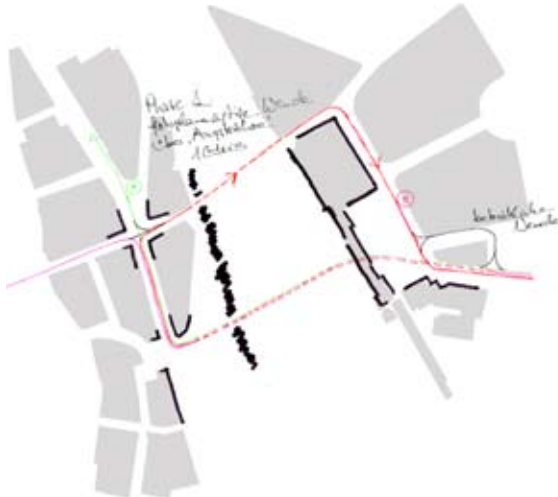
Alternativ zu den Fahrradstellplätzen am Westzugang besteht auch an der Pferseer Unterführung die Möglichkeit einer Fahrradgarage. Ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen ist von der Unterführung möglich und sinnvoll.



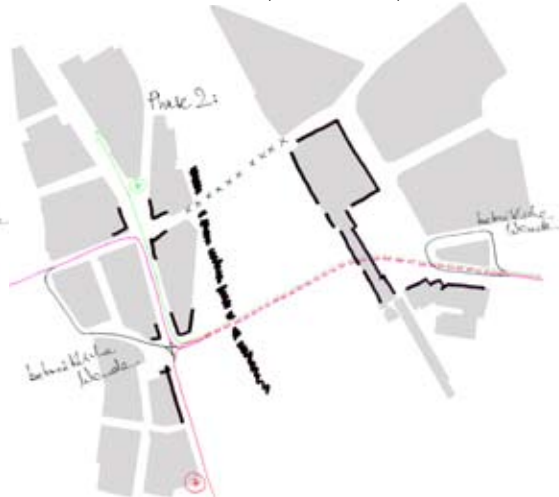
Zugang zum Bahnsteig



Wendeschleife Phase 1

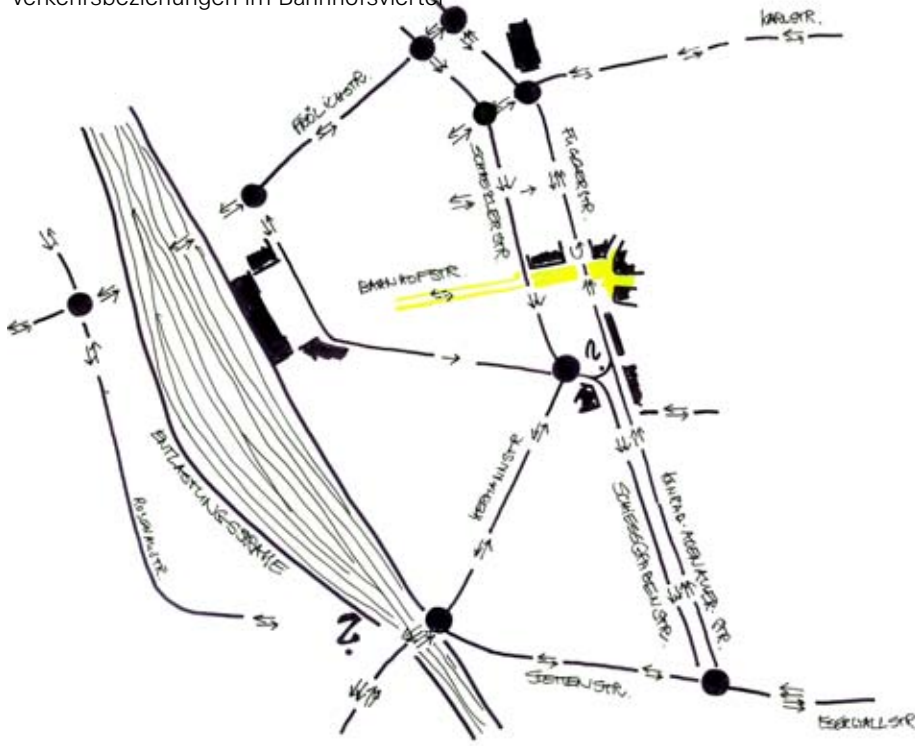


Wendeschleife Phase 2 (Endzustand)



Bahnhofsvorplatz Ost

Verkehrsbeziehungen im Bahnhofsviertel



Der Bahnhofsvorplatz ist derzeit mit vielfältigen, ungeordneten Nutzungen überfrachtet, Sicht- und Wegebeziehungen sind unklar.

Der Bahnhofsvorplatz soll sich künftig als zusammenhängende, flexibel bespielbare multifunktionale Fläche ohne Fahrverkehr und Rampen präsentieren. Die Möglichkeiten zur Ausstattung des Platzes mit Bäumen sind zu prüfen.

Die notwendigen Rampenbauwerke für die Straßenbahntrasse in der Viktoriastraße und Halderstraße sollen in die Gesamtplatzgestaltung einbezogen werden.

Der Zugang durch das Hauptportal des Empfangsgebäudes der DB zur Straßenbahnhaltestelle und Fußgängerunterführung muss jederzeit gesichert sein.

Erforderlich sind insgesamt etwa 1000 Fahrradparkplätze nördlich und südlich des Platzes sowie ca. 15 Taxi-Standplätze, frei anfahrbar aus allen Richtungen.

Auch langfristig sind in beiden Richtungen zwei Bushaltestellen für Busse des Regionalverkehrs und den Schienenersatzverkehr erforderlich.

Bahnhofsviertel

Das Bahnhofsviertel ist gekennzeichnet durch eine gute, wirtschaftlich stabile Lage, die vor allem Läden mit großen Verkaufsflächen Platz bietet. Das Viertel zwischen Bahnhof und Fuggerstr. weist eine homogene, gründerzeitliche Baustruktur auf, mit ruhigeren Lagen im Norden und der Bahnhofstraße als belebteren Zentrum.



Bahnhofstraße



Bahnhofsviertel

Bahnhofstraße

Die Qualitäten des vorhandenen, klassischen Straßenraumes können durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6 Meter bei gleichzeitiger Verbreiterung der Gehwege erhöht werden.

Die gestalterische Aufwertung kann zusätzlich erreicht werden durch die Vervollständigung der Baumreihen, die Integration der bestehenden Straßenbahnwendeschleife und eine Vereinheitlichung beziehungsweise Reduzierung des Mobiliars, insbesondere der Kioske und Einbauten.

Die entstehende Allee zwischen Hauptbahnhof und Königsplatz trägt wesentlich zur Aufwertung der Geschäftslage in der Bahnhofstraße bei.

Prinzregentenstraße

Im Gegensatz zur städtisch geprägten Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt durch die Bahnhofstraße bietet der Weg durch die Prinzregentenstraße eine eher ruhige, begrünte Verbindung in die Innenstadt.

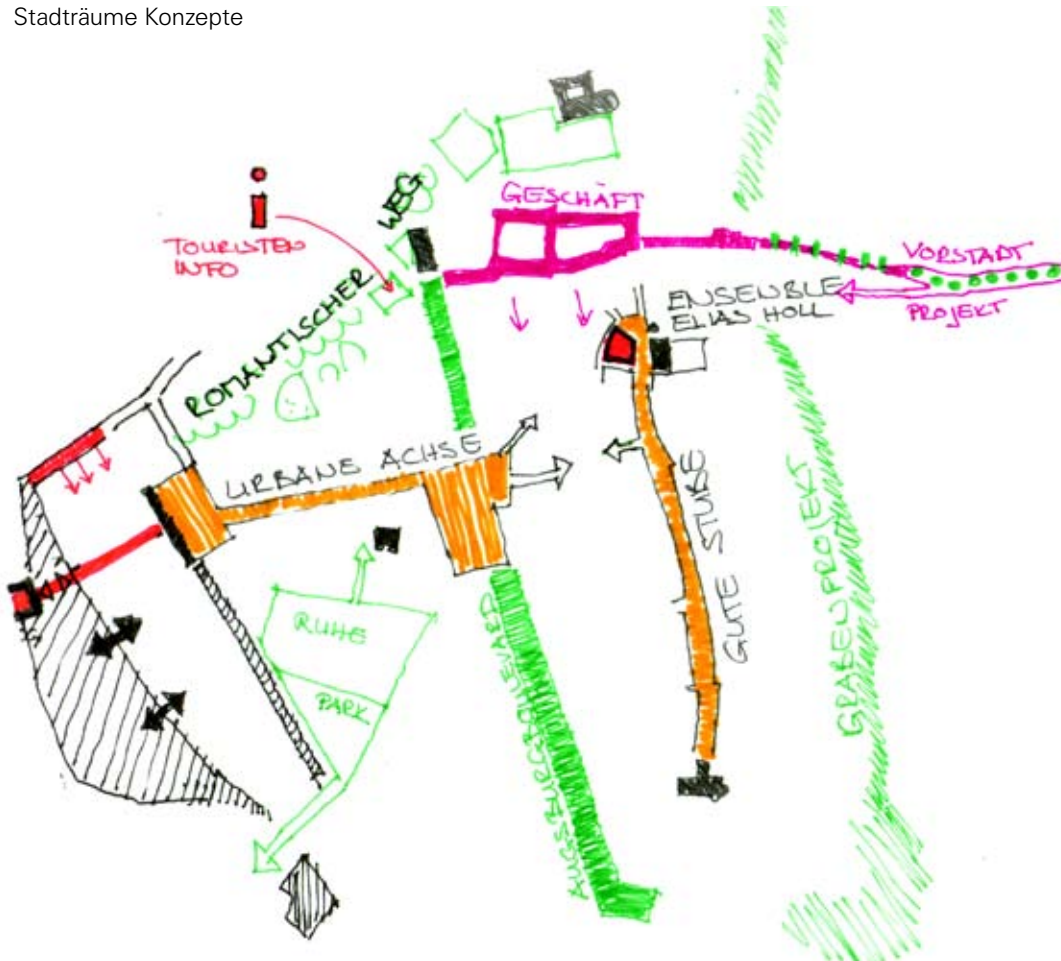
Der Grünanteil in der durch einen klassischen Straßenquerschnitt mit breiten Gehsteigen geprägten Prinzregentenstraße soll als Teil der innerstädtischen Grünverbindung weiter ausgebaut werden.

Das Gründerzeitviertel weist eine weitgehend geschlossene Baustruktur auf, deren Identität erhalten werden sollte.

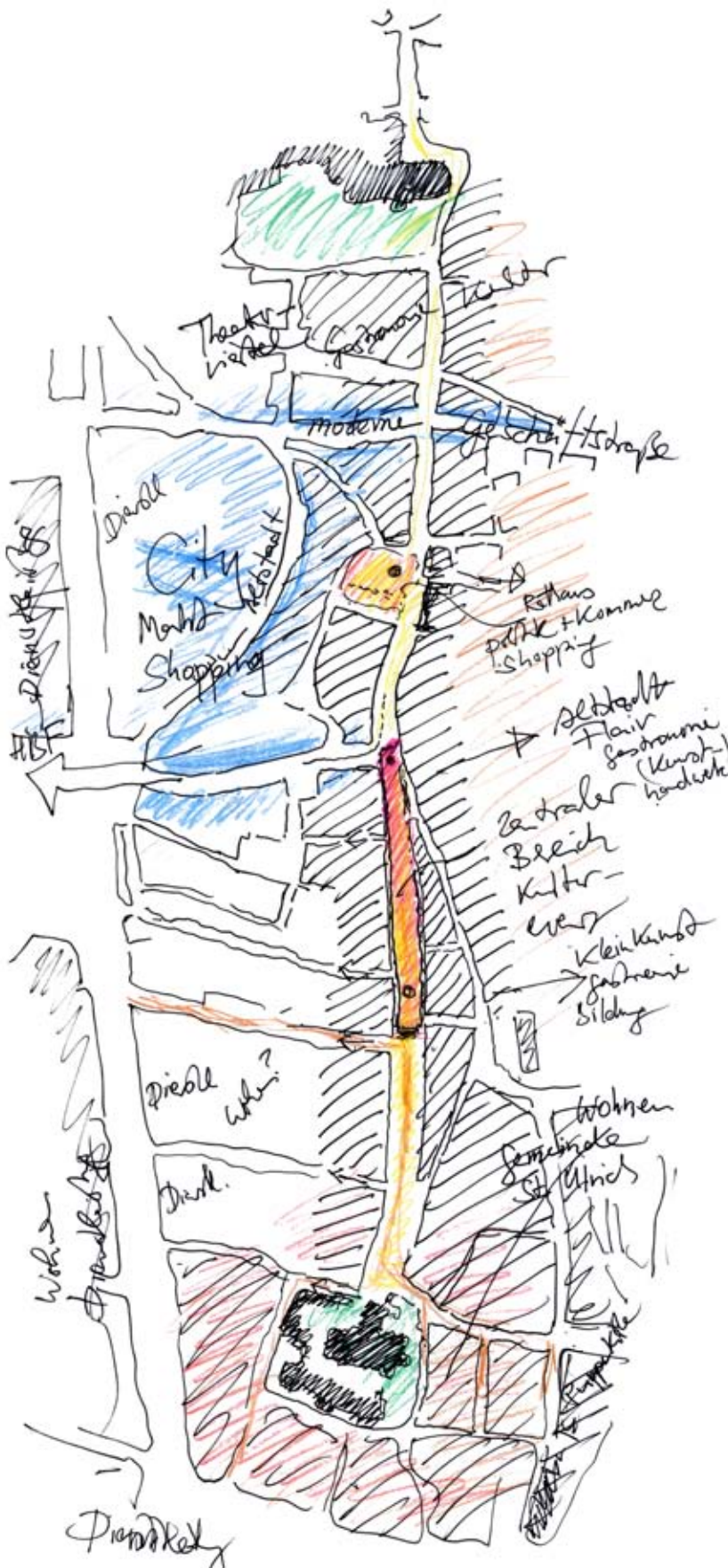
Die Rampe für die Straßenbahn Richtung Theater/ Karlstraße sollte statt in die Prinzregentenstraße in die Viktoriastraße gelegt werden. Dies ermöglicht die Ausnutzung des natürlichen Gefälles.



Stadträume Konzepte



Maximilianstraße



Zur Maximilianstraße, als Teil der sog. Kaisermeile, liegen zahlreiche Überlegungen und Konzepte vor.

Das Ensemble hat übergeordnete baugeschichtliche und touristische Bedeutung und nimmt eine herausragende Stellung unter den Plätzen Augsburgs ein. Die bisherige Planung sieht vor, künftig eine neue Trambahnlinie in der Maximilianstraße zu führen.

Die Maximilianstraße sollte wieder zur „guten Stube“ der Stadt werden. Dazu ist es erforderlich, den ruhenden Verkehr weitgehend herauszunehmen und in die Parkhäuser am Altstadtrand zu verlagern. Durch den Verzicht auf eine Straßenbahnlinie in der Maximilianstraße südlich des Moritzplatzes würde längerfristig eine flexible und intensive Nutzung dieses Straßenraumes gesichert.

Die am Rand der Innenstadt vorhandenen und im Graben geplanten Trambahntrassen gewährleisten eine Erschließung des Bereichs um die Maximilianstraße in

zumutbarer Entfernungen.

Eine direkte Erschließung der Maximilianstraße kann mit einem kleinen Kleinbus erfolgen.

Ziel ist es, den Straßenraum städtebaulich hochwertig zu gestalten und für verschiedene Nutzungen zugänglich zu machen. Dabei sollten störende Trennungen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern und raumbildende Einbauten, etwa für Freischankflächen vermieden werden.

Die Gestaltung der Maximilianstraße sollte sich an den drei vorhandenen Raumsequenzen orientieren:

- Ulrichsplatz bis Herkulesbrunnen,
- Herkules- bis Merkurbrunnen,
- Merkurbrunnen bis Rathausplatz

Dabei könnte auch die Bebauung des Rathausplatzes in seiner historischen Dimension überdacht werden. Sollte die Tram nicht aus der Maximilianstraße verlegt werden können, soll bei anstehenden Veränderungen auf eine sich absolut unterordnende Gestaltung der Gleise in der Straßenmitte geachtet werden.



Ansätze der Planungswerkstatt, begleitet durch das Expertenteam der Planungswerkstatt, ab Anfang 2008 kontinuierlich und die notwendigen Projekte der Innenstadt federführend leiten. Dies betrifft sowohl das Verkehrskonzept als auch die Gestaltungsaufgaben.

Planwerk Innenstadt

Ziel ist die Erarbeitung eines räumlich-funktionalen Strukturkonzeptes für die Augsburger Innenstadt, in dem die verschiedenen Aspekte (z.B. Städtebau und Verkehr) ganzheitlich und zeitgleich bearbeitet werden. Zugleich sollten sich daraus Prioritäten und Zeithorizonte für die Einzelmaßnahmen ableiten lassen.

Das mit der Planungswerkstatt begonnene offene Dialogverfahren ist bei der Erarbeitung des Entwicklungsplans wertvoll und muss bei dessen schrittweiser Umsetzung fortgeführt werden. Das vorgeschlagene Innenstadtentwicklungskonzept und die Umsetzung des

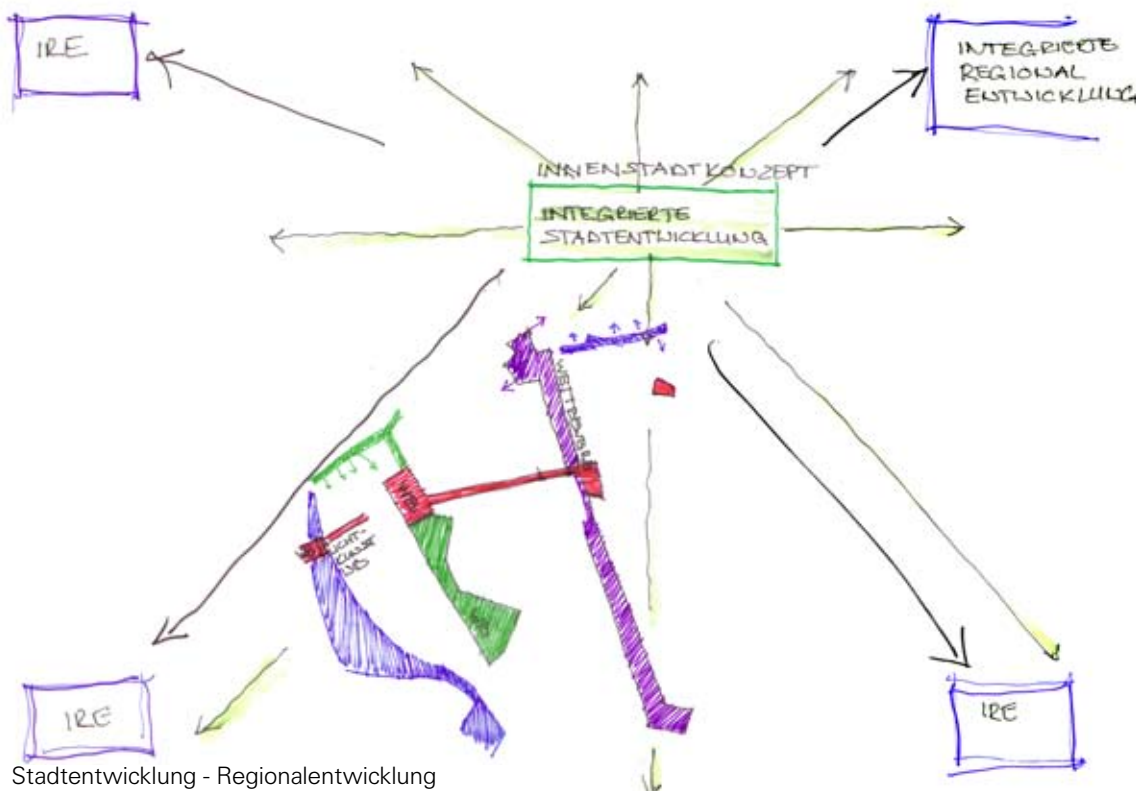
ÖPNV-Netzes muss ganzheitlich und zeitgleich bearbeitet werden.

Die Mobilitätsdrehzscheibe soll positiv als Initialzündung der gesamten Stadtentwicklung genutzt werden.

Wettbewerbe

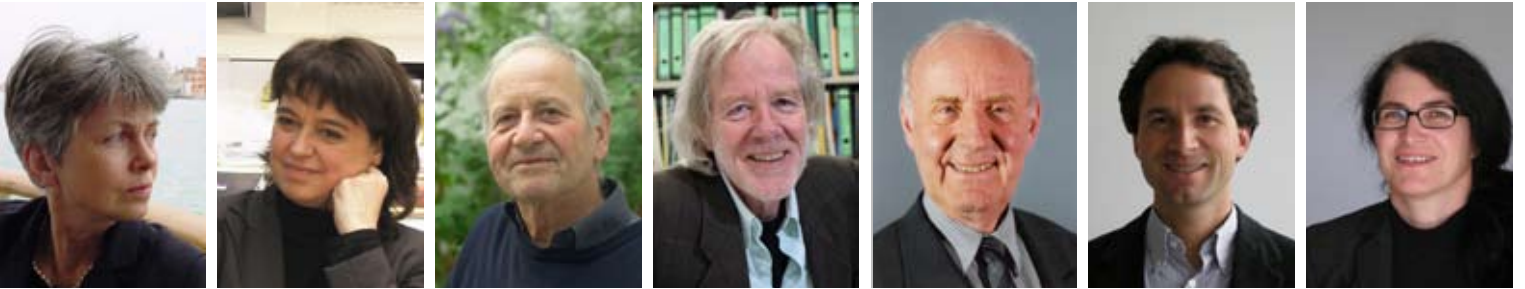
Wichtige Impulse zur Entwicklung einzelner städtischer Teilräume können von Wettbewerben, die mit den Infrastrukturprojekten eng verknüpft werden, ausgehen. Die Auslobung sollte in kooperativer Zusammenarbeit der jeweils Betroffenen erfolgen (z.B. Stadt und beteiligte Verkehrsträger Stadtwerke/DB). Die städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbe könnten z.B. ausgewiesen werden für:

- Bahnhofszugang West
- Bahnhof - Innenstadt
- Augsburg Boulevard
- Ost-West Achse
- Oberer Graben – Forsterstr. – Remboldstr.
- Ladehöfe
- Prinzregentenstraße



Stadtentwicklung - Regionalentwicklung

Experten und Mitwirkende



Experten:

(von links nach rechts)

Stadtplanung/Architektur

Frau Prof. Sophie Wolfrum,
Professorin für Städtebau und Regional-
planung an der TU München

Frau Prof. Ingrid Burgstaller,
Professorin für Stadtplanung und Städ-
tebau an der Georg-Simon-Ohm Hoch-
schule Nürnberg

Herr Christian Schaller,
Architekt und Vorsitzender BDA - Be-
zirksgruppe Köln

Verkehr/Stadtplanung

Herr Prof. Dr. Hartmut Topp,
Planungsbüro R+T, Darmstadt und Pro-
fessor an der TU Kaiserslautern

Herr Prof. Wolfgang Meyer,
Beratender Ingenieur und Ehrenpräsi-
dent UITP (Internationaler Verband für
öffentliches Verkehrswesen), Köln

Herr Gunnar Heipp,
Leiter des Bereichs Strategische Pla-
nungsprojekte der Stadtwerke München
GmbH/ Münchner Verkehrsges. mbH

Landschaftsarchitektur

Frau Rita Lex-Kerfers,
Landschaftsarchitektin, Bockhorn

Fachjournalist

Jochen Paul,
Journalist Baunetz, München

Mitwirkende:

Stadtplanungsamt Augsburg

Stadtwerke Augsburg

Treffpunkt Architektur Schwaben (TAS)

Moderation:

Urbanes Wohnen e.V.

Herausgeber:

Stadt Augsburg, Baureferat
Maximilianstraße 4-6
86150 Augsburg

Konzeption, Redaktion, Layout:

Stadtplanungsamt Augsburg, Axinja Klimke
Urbanes Wohnen e.V., Jan Weber-Ebnet

Abbildungen:

Stadtplanungsamt, Urbanes Wohnen e.V.

1. Auflage © Januar 2008

Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck,
auch auszugsweise, nur mit schriftlicher
Genehmigung des Herausgebers.



