

## Sanierungsgebiet Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld

Fortschreibung der Vorbereitenden  
Untersuchungen und des städtebaulichen  
Entwicklungskonzeptes

Stand Februar 2012



AS&P

 Stadt Augsburg



## **Auftraggeber**



### **Stadt Augsburg**

Stadtplanungsamt

Rathausplatz 1

86150 Augsburg

## **Auftragnehmer**



### **Albert Speer & Partner GmbH**

Hedderichstraße 108-110

60596 Frankfurt / Main

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Stefan Kornmann

Dipl.-Ing. Jacqueline Neßler

Dipl.-Ing. Annette Hahn-Schütz

Die VU für das Sanierungsgebiet „Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld“ sowie die vorliegende Fortschreibung der Untersuchung wurden im Städtebauförderungsprogramm aus Mitteln der BRD und des Freistaats Bayern mitfinanziert.



<b>1. Einführung</b>	<b>9</b>
1.1 Planungsanlass und Planungsziel	9
<b>2. Allgemeine Rahmenbedingungen und bestehende Planungsansätze</b>	<b>10</b>
2.1 Stadträumlicher Kontext	10
2.1.1 Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtorganismus	10
2.1.2 Beschreibung des Untersuchungsgebietes	10
2.1.3 Struktur und Stadtraum	10
2.1.4 Historisches Erbe	12
2.1.5 Grünstruktur	14
2.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen	16
2.3 Mobilitätsdrehscheibe	18
2.4 Umstrukturierung von Bahnflächen	19
2.4.1 Östliche Umstrukturierungsfläche	19
2.4.2 Westliche Umstrukturierungsfläche	19
2.5 Ergebnis Ideenwettbewerb Innenstadt Augsburg	20
<b>3. Städtebauliche Missstände</b>	<b>22</b>
3.1 Westzugang Bahnhof	22
3.2 Bahnhofsvorplatz	22
3.3 Aufenthaltsqualität Bahnhofstraße	23
3.4 Königsplatz	24
3.5 Fuggerstraße	25
3.6 Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße	25
3.7 Theodor-Heuss-Platz	26
3.8 Westliches Umstrukturierungsgebiet	26
3.9 Östliches Umstrukturierungsgebiet	27
3.10 Gestalterische Mängel	28
3.11 Baustrukturelle Missstände / Bauliche Mängel	28
3.12 Umsteigebeziehungen	29
3.13 Übersicht der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet	30
<b>4. Städtebauliche Ziele</b>	<b>31</b>
4.1 Übergeordnetes Ziel	31
4.2 Handlungsfelder und Teilziele	31



<b>5. Städtebauliches Entwicklungskonzept</b>	<b>32</b>
5.1 Städtebauliche Handlungsfelder	32
5.1.1 Freiflächen / öffentlicher Raum	32
5.1.2 Verkehr	32
5.1.3 Konversion von Brachflächen	32
5.1.4 Sanierung und Umnutzung stadtbildprägender Ensembles und Gebäude	32
5.2 Städtebaulicher Entwicklungsplan	32
5.3 Städtebauliche Maßnahmen	34
5.3.1 Westzugang Bahnhof	34
5.3.2 Querung der Gleise	35
5.3.3 Bahnhofsvorplatz / Anbindung der Entwicklungsfläche auf den Ladehöfen	37
5.3.4 Bahnhofstraße	38
5.3.5 Königsplatz	38
5.3.6 „Augsburg Boulevard“ Volkhartstraße/Fuggerstraße/Konrad-Adenauer-Allee/ Schießgrabenstraße	40
5.3.7 Theodor-Heuss-Platz	41
5.3.8 Westliches Umstrukturierungsgebiet	42
5.3.9 Östliches Umstrukturierungsgebiet	43
5.3.10 Gestalterische Maßnahmen	44
5.4 Umsteigebeziehungen	45
5.5 Maßnahmen- und Kostenübersicht	46
<b>6. Sanierungsgebiet Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld</b>	<b>50</b>
6.1 Sanierungssatzung / Sanierungsverfahren	50
6.2 Umgriff des Sanierungsgebietes	51
6.3 Förderprogramm „Stadtumbau West“	51
6.4 Organisation des Planungs- und Realisierungsprozesses	51
<b>7. Anhang</b>	<b>54</b>
7.1 Übersicht der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet	55
7.2 Maßnahmenübersicht	56



## 1. Einführung

### 1.1 Planungsanlass

Für das Sanierungsgebiet „Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld“ wurde im Jahr 2005 eine Vorbereitende Untersuchung (VU) erstellt. In der Zwischenzeit haben sich verschiedene Rahmenbedingungen verändert, die Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe wurden weiterentwickelt und aus durchgeführten Wettbewerben resultieren neue Ziele und Lösungsansätze. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die VU fortzuschreiben, um eine zukunftsfähige Stadtentwicklung vorzubereiten und die Voraussetzungen für eine Förderung von Einzelmaßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln zu schaffen. Infolge der weiterentwickelten Planungen wurde von der Stadt Augsburg für das Sanierungsgebiet „Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld“ eine Änderungssatzung zur Erweiterung des Sanierungsgebietes um die Bereiche Theodor-Heuss-Platz, Schießgrabenstraße, Konrad-Adenauer-Allee, Königsplatz, Fuggerstraße, westlicher Abschnitt Kasernstraße, nördlicher Abschnitt Volkhartstraße erlassen (inkraftgetreten am 28.05.2010 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Augsburg Nr. 21/ 2010).

Ziel der erstellten städtebaulichen Strukturplanung aus dem Jahr 2005 war die Durchführung des ersten Teils der vorbereitenden Untersuchung gemäß §141 Baugesetzbuch (BauGB) für das Gebiet „Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof Augsburg und Bahnhofsumfeld“, basierend auf dem Stadtratsbeschluss vom 29.07.2004.

Anlass der Strukturplanung war und ist die mangelnde stadträumliche Integration des Hauptbahnhofes in die Innenstadt von Augsburg, bedingt durch die historische Entwicklung und städtebauliche Missstände, sowie die geplante Implementierung der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg. Eine Verbindung des Hauptbahnhofes an die westlich angrenzenden Stadtteile und die Konversionsflächen des Stadtbbaus ist durch die Zäsur der Bahntrasse nicht gegeben. In östlicher Richtung ist die Vernetzung von Hauptbahnhof und der Innenstadt Augsburg ungenügend ausgebaut. Verknüpfungen zwischen öffentlichem Nahverkehr (ÖPNV) und dem Regional- und Fernverkehr sind derzeit auf Grund der dezentralen Lage des Straßenbahnknotenpunktes am Königsplatz nicht möglich.

Die Strukturplanung aus dem Jahr 2005 unterteilte sich in sieben Kapitel. Nach Darstellung des „Planungsanlasses und des Planungsziels“ (Kapitel 1) wurden die „allgemeinen Rahmenbedingungen und bestehenden Planungsansätze“ für das Untersuchungsgebiet aufgezeigt (Kapitel 2). Auf dieser Grundlage folgte die Darstellung der im Untersuchungsgebiet festgestellten „städtebaulichen Missstände“ (Kapitel 3). Im Anschluss wurden „Handlungsoptionen“ entwickelt, indem alternative Lösungsansätze für die künftige städtebauliche Entwicklung aufgezeigt und bewertet wurden (Kapitel 4). Das Ergebnis stellt einen „städtebaulichen Strukturplan“ dar, in welchem die Lösungsansätze für die festgestellten städtebaulichen Missstände gebündelt zusammengefasst präsentiert sind (Kapitel 5). Daran schließt sich die auf Anregung der Bürger erarbeitete „Ergänzende Untersuchung nach der Frühzeitigen Beteiligung nach § 137 BauGB“ an (Kapitel 6). Den Abschluss der Strukturplanung bildet die Darstellung des „Planungsstandes der Strukturplanung nach der Frühzeitigen Beteiligung“ (Kapitel 7). Im Jahr 2005 wurde ein erster Entwurf der Strukturplanung vorgelegt, in einer Öffentlichkeitsbeteiligung diskutiert und abschließend der erste Teil der VU gemäß § 141 BauGB Untersuchungsgebiet „Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof Augsburg und Bahnhofsumfeld“ als Dokument fertiggestellt.

Darauf aufbauend wurden ein städtebaulicher Wettbewerb zum Königsplatz und später ein „Ideenwettbewerb Innenstadt Augsburg“, mit Vertiefungsbereichen im Untersuchungsgebiet der vorbereitenden Untersuchung (VU), ausgeschrieben.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs zeigen, dass es aus städtebaulichen Gründen geboten ist, die ursprünglichen Aussagen und Ziele der VU in einzelnen Punkten zu präzisieren bzw. zu erweitern, neue Maßnahmen zu integrieren und den Umfang des Sanierungsgebietes neu abzugrenzen. Zudem ist es erforderlich, weitere Aufgaben- und Zielstellungen zu berücksichtigen, die sich im Zeitraum seit Erstellung der VU aus städtebaulicher Sicht ergeben haben.

Mit der vorliegenden Fortschreibung wird die VU aus dem Jahr 2005 an die geänderten Rahmenbedingungen angepasst.



## 2. Allgemeine Rahmenbedingungen und bestehende Planungsansätze

### 2.1 Stadträumlicher Kontext

#### 2.1.1 Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtorganismus

Der Bereich des Untersuchungsgebietes um den Hauptbahnhof Augsburg grenzt im Osten an die historische Innenstadt von Augsburg. Im Westen schließt das Untersuchungsgebiet an den Stadtteil Pfersee an, der über ein untergeordnetes eigenständiges Stadtteilzentrum an der Augsburgerstraße verfügt. Westlich des Untersuchungsgebietes befinden sich auf den ehemaligen Flächen der amerikanischen Streitkräfte Entwicklungspotentiale für ca. 10.000 Einwohner. Die Konversionsflächen sind bereits durch vertraglich festgelegte Entwicklungsgebiete in die gesamtstädtische Planung integriert und werden momentan abschnittsweise umgesetzt.

Die topographisch höher liegende Bahntrasse, die sich im Bereich des Hauptbahnhofes mit den Güterbahnhofsflächen aufweitet, stellt eine große Barriere dar, die im näheren Umfeld nur durch die Unterführungen Holzbachstraße, Schlettererstraße, Pferseerstraße, und die Göggingerbrücke überwunden wird.

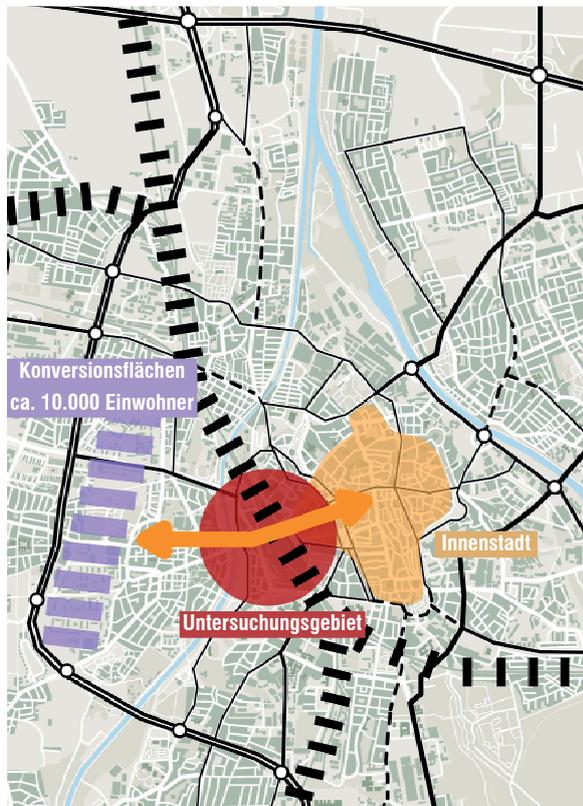


Bild: Lage im städtischen Kontext

Das Untersuchungsgebiet schließt im Westen direkt an das 2002 förmlich festgelegte Untersuchungsgebiet „Stadtteilzentrum Pfersee“ an. Im Osten grenzt es bündig an das 2003 förmlich festgelegte Untersuchungsgebiet „Westliche Innenstadt“. Im weiteren Umfeld befinden sich mehrere Sanierungs- und Untersuchungsgebiete.

Das Untersuchungsgebiet stellt aufgrund seiner Lage zwischen der Innenstadt und den westlichen Stadtteilen, mit ihren Konversions- und Brachflächen, einen wesentlichen Baustein für die bedeutende Ost-West-Verbindungsachse der Stadt Augsburg dar. Diese Stadtteilverbindung soll im Rahmen der vorliegenden Planung deutlich verbessert und gestärkt werden.

#### 2.1.2 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das 140 ha große Untersuchungsgebiet umfasst den Verflechtungsbereich der westlichen Stadtteile mit der Innenstadt. Dazu gehören das Rosenau- und Thelottviertel bis zur Wertach im Westen, das Areal der Bahnflächen mit Entwicklungspotenzialen auf den Flächen des Güterbahnhofs und der Bahnhofsvorplatz mit den Entwicklungsflächen der Ladehöfe. Des Weiteren werden die innerstädtischen Bereiche östlich der Bahntrasse, bestehend aus den Straßenzügen Frölichstraße, Prinzregentenstraße, Holbeinstraße, Bahnhofstraße, Halderstraße, Hermanstraße, Schaezlerstraße und Fuggerstraße mit dem Königsplatz integriert. Der erweiterte Untersuchungsraum betrachtet zusätzlich die Straßen- und Platzräume zwischen dem Stadttheater und dem Theodor-Heuss-Platz mit den Straßenzügen Konrad-Adenauer-Allee sowie Schießgrabenstraße und Volkhartstraße.

#### 2.1.3 Struktur und Stadtraum

Im Gefüge der Innenstadt sind die einzelnen Quartiere innerhalb des Sanierungsgebietes mit ihren sehr unterschiedlichen Charakteren und ihrer typischen Bebauungsstruktur gut erlebbar. Zu nennen sind hier insbesondere das gründerzeitliche Bahnhofsviertel, die Wohnhöfe der 20er Jahre (Schubert-, Lessinghof) sowie das Thelottviertel. Das gründerzeitliche Bahnhofsviertel entstand während der Jahrhundertwende vom 19. in das 20. Jahrhundert als Stadterweiterung der historischen Altstadt zum Bahnhof und wird von gründerzeitlichen Wohn- und Geschäftshäusern dominiert. Die Wohnhöfe Schubert- und Lessinghof wurden in den 20er

Jahren in der Architektursprache des „Neuen Bauens“ nördlich der Pferseer Straße errichtet. Das Thelottviertel schließt sich südlich an die Wohnhöfe an und gilt als eine der ersten Gartenstädte Deutschlands mit prägender Einfamilienhausarchitektur, die mit großzügigen Vor- und Hauptgärten und begrünten Hofflächen ausgestattet ist. Die hohe Wohnqualität innerhalb des Thelottviertels macht es zu einem attraktiven Wohnstandort mit Nähe zur Innenstadt.

Die wesentlichen Stadträume und damit die Verkehrsachsen erstrecken sich topografisch bedingt in Nord-Süd-Richtung. Sie werden verbunden durch ein sehr differenziertes Geflecht von Wegen, kleineren Straßen und informellen Verbindungen in Ost-West-Richtung, die zusammen ein attraktives Raumsystem bilden. Einige dieser wichtigen innerstädtischen Platzbereiche (z.B. Bahnhofsvorplatz,

Königsplatz) und Straßenzüge (z.B. Bahnhofstraße, Fuggerstraße, Volkhartstraße, Karlstraße) weisen Defizite in der funktionalen und gestalterischen Ausprägung auf und sind nicht ihrer Bedeutung im stadträumlichen Kontext entsprechend ausgebildet.



Bild: Untersuchungsgebiet



### 2.1.4 Historisches Erbe

Die Augsburger Innenstadt weist eine hohe Dichte an Bau-  
denkmälern auf. Der gesamte Bereich der ehemals Freien  
Reichsstadt innerhalb der Wallanlagen steht als Ensemble  
unter Denkmalschutz und bezeichnet den historischen  
Stadttraum, dessen Umgrenzung durch die Verlaufslinie  
der einst die Stadt einfassenden Befestigung definiert wird.  
Von den Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts  
entstandenen Stadterweiterungen stehen eine Reihe von  
geschlossenen Straßenzügen (z.B. Fuggerstraße / Volk-  
hartstraße / Schaezlerstraße, Schießgrabenstraße), sowie  
das Thelottviertel und die Wohnhöfe der 20er Jahre unter  
Ensembleschutz.

Als Platz und Straßenbilder sowie als Baugruppen von beson-  
derer Bedeutung unter Berücksichtigung der Denkmalliste  
und Ensembleliste der Stadt Augsburg sind zu nennen:

### Straßenbild Konrad-Adenauer-Allee

Die Bebauung der Konrad-Adenauer-Allee folgt dem Verlauf  
der ehemaligen Stadtmauer. Sie entstand zwischen 1880  
und dem Beginn der 1890-er Jahre als einseitig bebaute  
herrschaftliche Wohnstraße auf dem nach 1870 zugeschütteten  
Hirschgraben. Die zumeist aus zwei oder drei fünfgescho-  
sigen Einheiten zusammengeschlossenen Bauten lassen  
eine stilistische Entwicklung der historistischen Fassaden  
ablesen, die sich u.a. auch in der unterschiedlichen Mate-  
rialverwendung ausdrückt. Der Straßenzug hat mit Bäumen  
und umzäunten (wenngleich in jüngerer Zeit verkleinerten)  
Vorgärten seinen vornehmen Charakter beibehalten. Die  
Erweiterung der Altstadt wird an den Einmündungen der  
im 16.-19. Jahrhundert bebauten Querstraßen anschaulich.

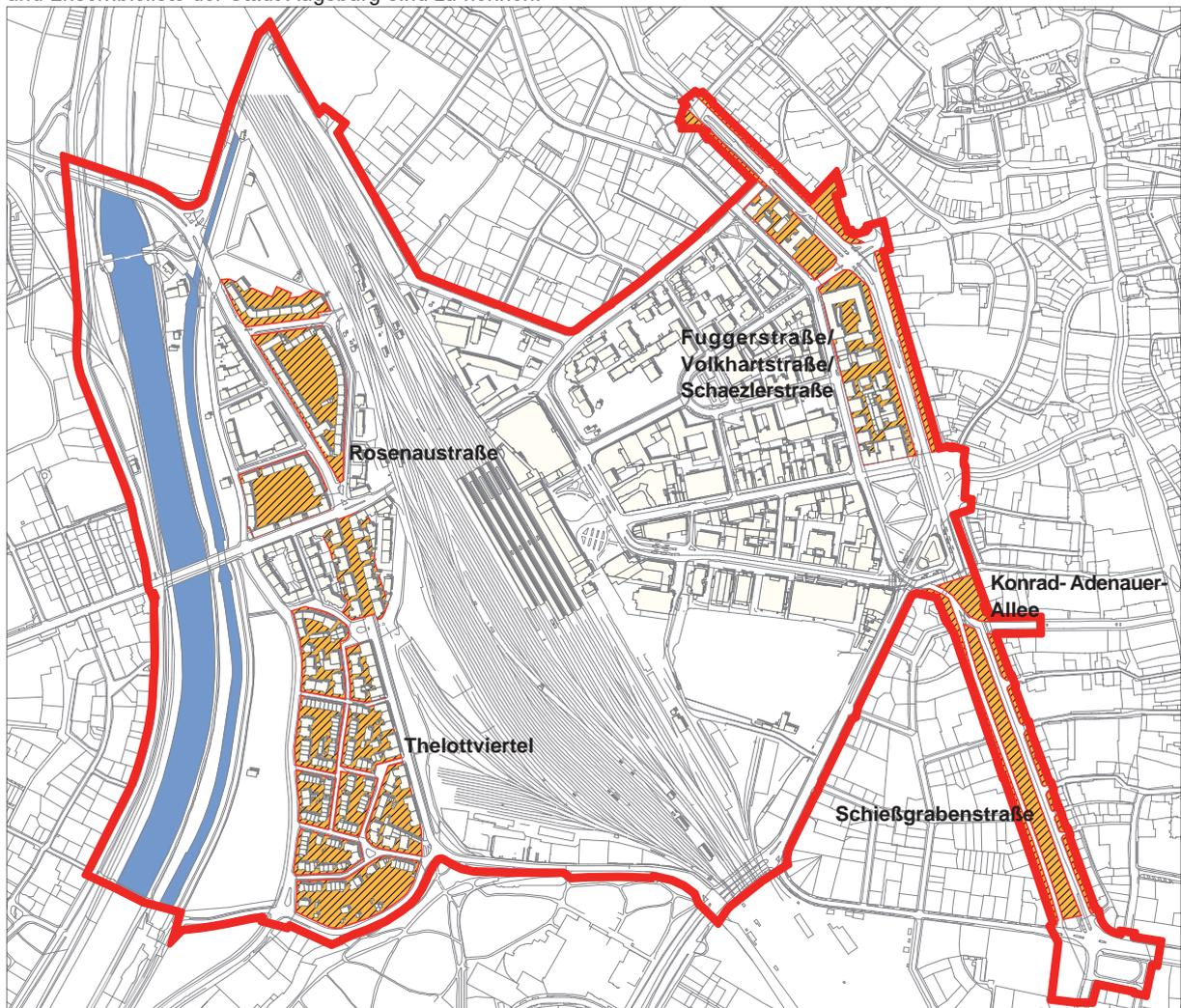


Bild: Bereiche mit historischer Prägung

**Ensemble Fuggerstraße / Volkhartstraße / Schaezlerstraße**

Der entlang dem nordwestlichen Altstadtrand auf dem Gelände der ehemaligen Stadtbefestigung angelegte und in großzügiger Breite ausgebaute Straßenzug von Fuggerstraße und Volkhartstraße bildet zusammen mit der ostseitigen Bebauung der westlich anliegenden Schaezlerstraße ein Ensemble, das trotz schwerer Einbußen und Störungen an der Gebäudesubstanz noch den ursprünglichen Charakter vornehmer Wohnstraßen dokumentiert. Die im offenen Bausystem angeordneten drei- bis viergeschossigen Baukörper sind nur teilweise, vor allem im Südteil erhalten geblieben, lassen das ursprüngliche stilistische und städtebauliche Konzept jedoch noch erkennen. Letzteres zielte nicht nur auf die Errichtung repräsentativer Mietshäuser mit Wohnungen großbürgerlichen Zuschnitts, sondern auch auf die Akzentuierung der Straßenabschlüsse an den einmündenden Querstraßen durch öffentliche Gebäude. Als erster dieser Monumentalbauten entstand ab 1872 das von Theodor Reuter entworfene Justizgebäude, das in hufeisenförmiger Anordnung die Bebauung der Fuggerstraße (Westseite) und der Schaezlerstraße (Ostseite) zusammenfaßt und in der zarten Gliederung seiner Fassaden die spätklassizistischen Formen der Wohnhäuser fortführt.

**Ensemble Schießgrabenstraße**

Die westlich gegenüber der Konrad-Adenauer-Allee, jedoch höher als diese gelegene Schießgrabenstraße entstand außerhalb der reichsstädtischen Befestigungsanlagen anstelle einer die Altstadt umlaufenden baumbestandenen Allee. Sie wurde seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts einseitig im offenen Bausystem mit öffentlichen Gesellschafts- und mehrgeschossigen privaten Wohnhäusern bebaut, die für den späten Historismus charakteristischen Stilstufen von Neurenaissance, Neugotik und Neubarock variieren.

**Ensemble Rosenaustraße**

Das Ensemble wird geprägt durch eine einheitliche Wohnbebauung an der alleearartig bepflanzten, nach Norden leicht abfallenden Rosenaustraße. Die zumeist dreigeschossigen Doppelhäuser mit ausgebauten Dachgeschossen wurden um 1910 von Sebastian Buchegger und Heinrich Sturzenegger errichtet. Das Straßenbild der im unteren Teil beidseitig bebauten Straße ist durch plastisch gegliederte Putzfassaden im Stil der Heimatschutzbewegung geprägt; kennzeichnende

Elemente sind Erker, vertiefte Eingänge, Loggien, Fenster mit Sprossenteilung und Klapppläden, Giebel und vielfältige Dachausbildungen.

**Ensemble Thelottviertel**

Das Thelottviertel entstand auf Grund des Mangels an zeitgemäßen Kleinwohnungen in Augsburg. Der Architekt Sebastian Buchegger unternahm die Erschließung und Bebauung des Areals zwischen Rosenauberg und der Wertach in eigener finanzieller Regie und in Zusammenarbeit mit dem Architekten Heinrich Sturzenegger. Zweckmäßigkeit des Grundrisses, ansprechende Form und sinnvolle Erstellungskosten waren die Forderungen für die in Zentrumsnähe liegenden Eigenheime mit Garten. Die städtebauliche Konzeption der 1907 begonnenen „Buchegger’schen Einfamilienhäuser-Colonie“, die auf gestalteter Wegführung und abwechslungsreicher Situierung der einzeln stehenden oder zu kleinen Baugruppen zusammengefaßten Wohnhäuser beruhte, wurde schon von der zeitgenössischen Fachwelt als vorbildlich gewürdigt und ist trotz einiger störender Veränderungen im Detail noch heute anschaulich.

**Stadtbildprägende Gebäude und denkmalgeschützte Bauten**

Innerhalb des Sanierungsgebietes ist die Dichte an stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Gebäuden sehr hoch. Beispielhaft sind folgende Bauten zu nennen:

1. Der **Justizpalast** (Am Alten Einlaß 1) ist eine spätklassizistische Dreiflügelanlage, mit Eingangsrisalit nach Norden (Teil des Ensembles Fuggerstraße/ Volkhartstraße/ Schaezlerstraße).
2. In der gründerzeitlichen **Bahnhofstraße** befinden sich eine Reihe von denkmalgeschützten Wohn- und Geschäftsbauten im Stile der Neurenaissance, des Neubarock, Biedermeier und Jugendstils.
3. In der Halderstraße befindet sich die 1914-17 gebaute **Synagoge** (Architekten Heinrich Lömpel, Fritz Landauer), ein überkuppelter Zentralbau mit Vorhof zwischen zwei flankierenden Gemeindebauten, in reduziert-historisierenden Formen.



4. Die **Holbeinstraße** ist geprägt von denkmalgeschützten gründerzeitlichen Wohn- und Geschäftshäusern.
5. Das **Finanz- und Hauptzollamt** wurde in den Jahren 1953-54 von der Finanzdirektion München erbaut. Die parallelen Hochhausscheiben mit Rasterfassaden werden durch zwei niedrigere Quertrakte miteinander verbunden.
6. Der **Straßenzug Schaezlerstraße** ist Teil des Ensembles Fuggerstraße/Volkhartstraße/Schaezlerstraße und weist einen großen Anteil denkmalgeschützter Gebäude auf, wie beispielsweise die **Staats- und Stadtbibliothek**, ein stattlicher neubarocker Bau mit Anklängen an den Orangerietypus des 18. Jh. (1892/93 von Fritz Steinhäuber und Martin Dülfer erbaut). Des Weiteren die **Volksschule St. Anna**, ein

palastartiger Bau mit Längstrakt zwischen zwei quergestellten Seitenflügeln im Stil der Neurenaissance (1872/73) von Ludwig Leybold.

7. Der **Hauptbahnhof**, eine Dreiflügelanlage mit erhöhtem Mittelbau und seitlichen Querflügeln, 1843/46 von Friedrich Bürklein.

### 2.1.5 Grünstruktur

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 (Altstadtring). Verbindungen in die innenstadtnahen Grünräume und das Umland sind kaum vorhanden.

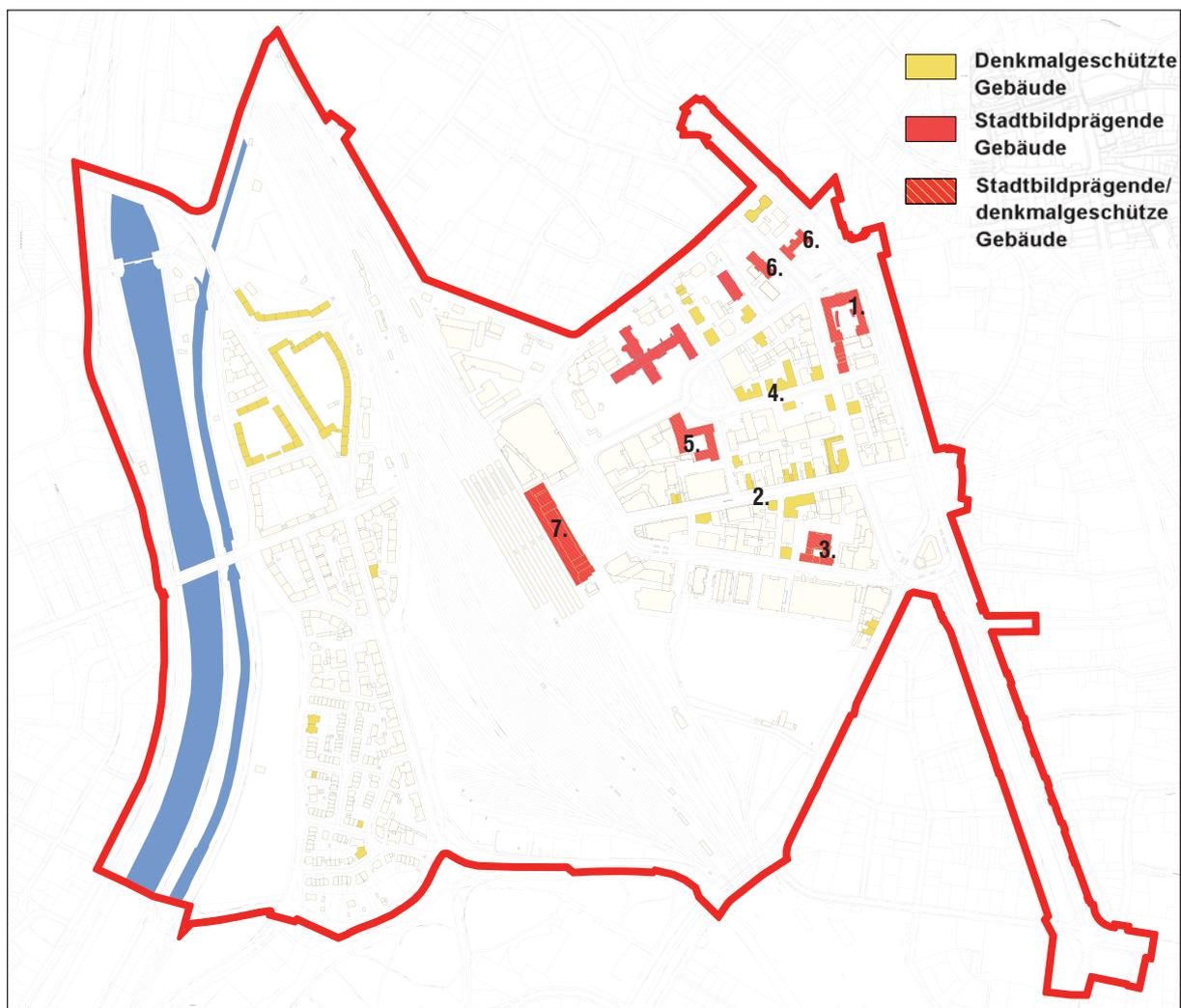


Bild.: Übersicht denkmalgeschützte und stadtbildprägende Gebäude

Die Wallanlagen stellen die Hauptgrünstruktur in der Innenstadt dar. Sie sind durch die Schutzgebietsverordnung Altstadttring geschützt. Im Verlauf der Wallanlagen sind jedoch Lücken festzustellen. Im östlichen Teilbereich sind dies insbesondere der gesamte Verlauf der Fuggerstraße und die Volkhartstraße, in der mit Ausnahme einiger Einzelbäume keinerlei Grünstrukturen im Straßenraum vorhanden sind.

Den Plätzen entlang des Altstadttrings (Theodor-Heuss-Platz, Königsplatz und Kennedy-Platz) kommt eine hohe Bedeutung zu. Sie haben eine repräsentative Funktion, dienen als Aufenthaltsraum und sind stark frequentiert. Die sonstigen öffentlichen Freiräume der Innenstadt stellen sich, mit Ausnahme einiger grüner Innenhöfe, Stadtgärten oder Friedhöfe, überwiegend als befestigte Straßen- und Platzräume dar.

In der Liste Augsburger Denkmäler sind folgende Objekte und Freiräume aufgezeigt:

1. Der katholische Friedhof, nach 1862 mit klassizistischer Umfassungsmauer angelegt. Prägend sind die Grabdenkmäler des 19.-20. Jh. und die Friedhofskirche St. Michael, ein 1603/05 nach Plänen von Elias Holl errichteter längsovaler Zentralbau mit Turm, oktogonalen Obergeschossen und Zwiebelkuppel;
2. das Brunnenbecken, ein Betonguß um 1880 von Ing. Thormann in der Parkanlage Königsplatz;
3. der denkmalgeschützte Prinzregentenbrunnen mit dem Denkmal des Prinzregenten Luitpold von Bayern aus dem Jahr 1901 von Franz Bernauer am Prinzregentenplatz.



Bild: Übersicht Stadtbildprägender Plätze



## 2.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Grundsätze der Augsburger Verkehrsplanung sind in der Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans und des Verkehrsentwicklungsplans (VEP), der im Januar 1998 beschlossen wurde, erläutert.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird im Nahverkehrsplan Stadt Augsburg 2006 – 2011 behandelt, der am 27. April 2006 vom Stadtrat einstimmig beschlossen wurde. Er enthält die vom Aufgabenträger angestrebten Zielvorstellungen und Maßnahmen für die künftige Gestaltung des ÖPNV im Stadtgebiet. Der Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg 2006 bis 2011 wurde parallel und abgestimmt mit dem mittlerweile ebenfalls beschlossenen Regionalen Nahverkehrsplan 2006 bis 2011 für die Stadt Augsburg und die angrenzenden Landkreise aufgestellt. Die gemeinsamen Planungen tragen insbesondere der Konzeption des Regio-Schienen-Taktes Augsburg Rechnung. Der geltende Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg wird zur Zeit fortgeschrieben.

Ein wesentliches Ziel der Verkehrsplanung besteht darin, die Innenstadt – und hierzu gehört auch der Bahnhofsbereich – aus städtebaulichen, lufthygienischen und sozialpolitischen Gesichtspunkten weitestgehend vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entlasten. Gleichzeitig soll jedoch die Erreichbarkeit für nicht vermeidbaren Verkehr weiterhin gegeben sein.

Im Untersuchungsgebiet ist für den motorisierten Individualverkehr die „Entlastungs- und Erschließungsstraße durch den Rangierbahnhof“ zu berücksichtigen. Die Straße dient der Aufnahme des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs und zur besseren Verteilung des von Westen zur Innenstadt einfließenden Verkehrs und entlastet hierdurch die Innenstadt. Die Straße verbessert die Erschließung des Bahnhofsbereichs und erschließt neue Nutzungen im Bereich des bestehenden Rangierbahnhofs. Nach dem VEP wird dieses Projekt eingestuft unter „dringender Bedarf“.

Ebenso wird das Ziel verfolgt, die Stadtteilzentren vom MIV zu entlasten und zu stärken. Die Stadtteilachsen werden hierzu in ihrer Kapazität für den MIV zu Gunsten von ÖPNV, dem Radverkehr, ihrer Aufenthaltsqualität, aber auch hinsichtlich Andienung (Parken) verändert.

Grundgerüst des städtischen ÖPNV ist die Straßenbahn. Sie wird seit Jahren als innerstädtisches Schienenschnellverkehrsmittel ausgebaut und deckt die aufkommenstärksten Achsen ab. Das Netz wird zusätzlich in Gebiete mit hohem Verkehrsaufkommen erweitert und soll besser mit dem Regional- und Fernverkehr der Bahn verknüpft werden (vgl. Kapitel 2.3 „Mobilitätsdrehscheibe“).

Durch die optimale Vernetzung aller Straßenbahnlinien in der Mobilitätsdrehscheibe entstehen weniger Wartezeiten und komfortableres Umsteigen.

Der Radverkehr ist als Teil des Umweltverbundes auszubauen. Im Hauptstraßennetz ist auf den übergeordneten Achsen eine gesonderte Führung notwendig. Es wird Wert auf eine einwandfreie Infrastruktur nach dem Stand der Technik gelegt (z.B. keine schmalen gemeinsamen Geh- und Radwege, keine abgesetzte Führung an Knotenpunkten, sondern zügige Radwege oder –streifen). Gesonderte straßenunabhängige Wege sind zur Netzergänzung sinnvoll.

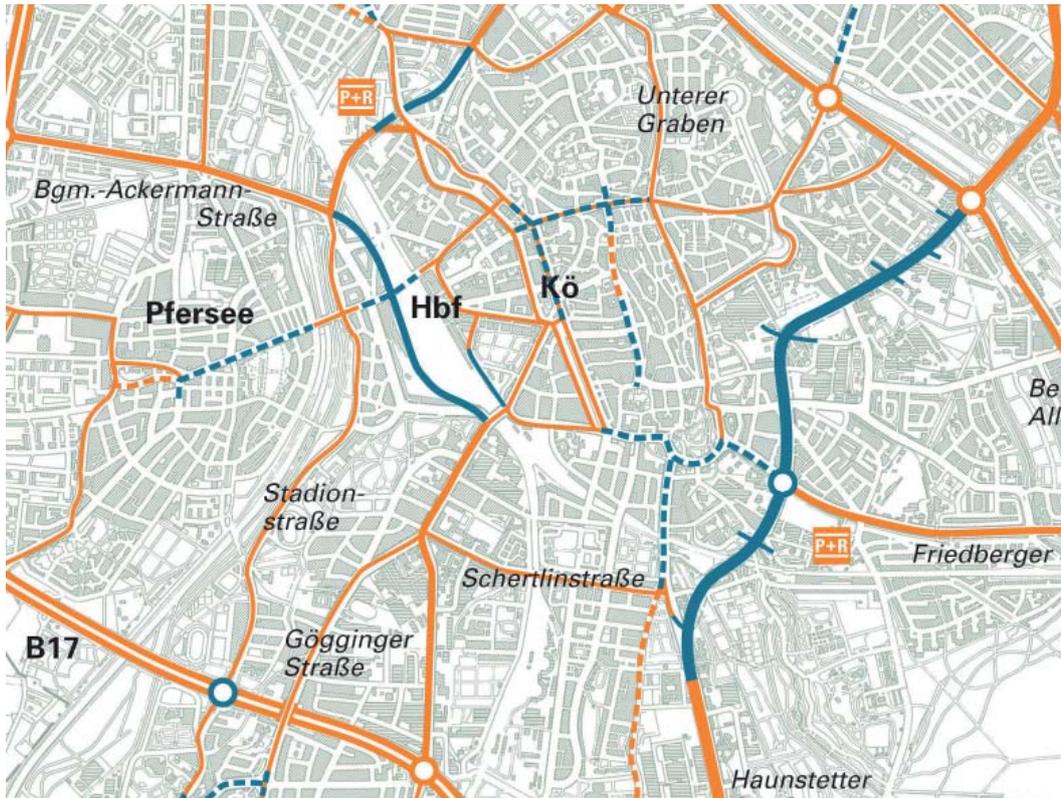


Bild: Straßennetz (VEP Augsburg)

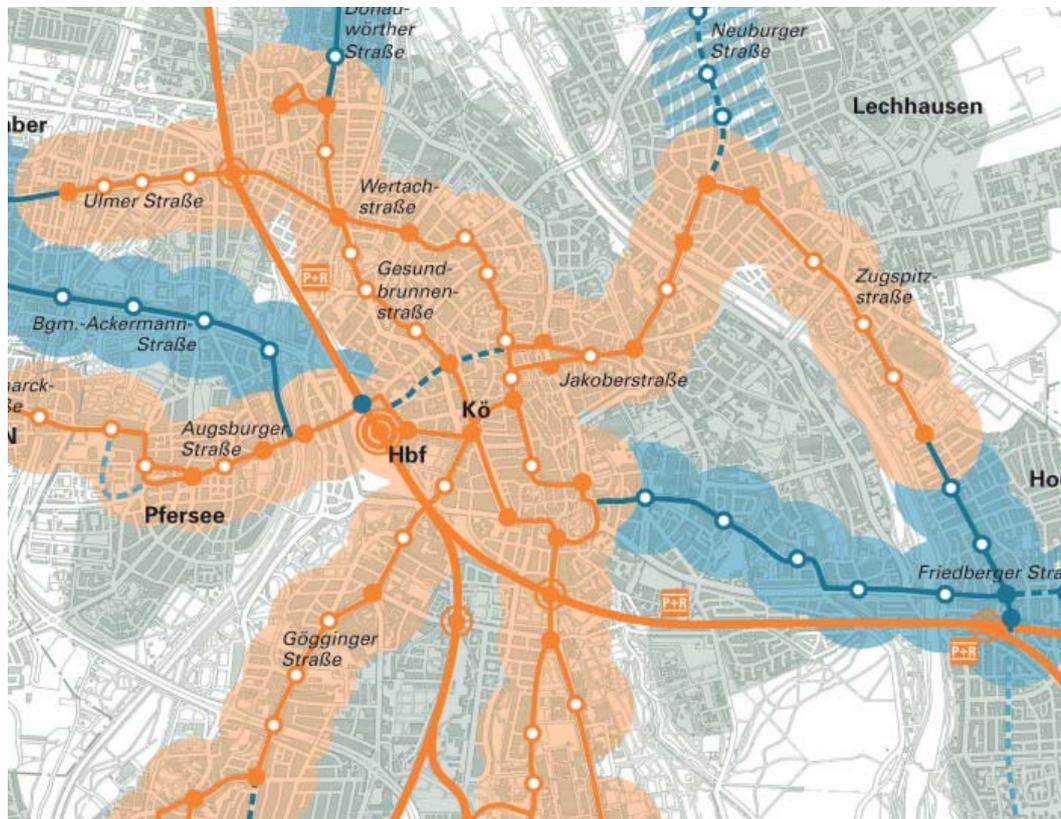


Bild: Netz des ÖPNV (VEP Augsburg)



### 2.3 Mobilitätsdrehscheibe

Das Großprojekt der „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ (MDA) ist Bestandteil des Ausführungsnetzes 2006-2011 des Nahverkehrsplans (NVP). Das Projekt MDA setzt sich aus aufeinander abgestimmten Einzelmaßnahmen zusammen. Diese sind:

1. *Neugestaltung des Hauptbahnhofs* mit dem Ziel, eine moderne Drehscheibe zu schaffen, die alle Schienenverkehre miteinander verbindet (Untertunnelung des Hauptbahnhofs mit einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle direkt unter der neuen Mittelpassage, Modernisierung und barrierefreier Ausbau des Bahnhofes und der Mittelpassage zu den Bahnsteigen durch die DB AG sowie Zuführung der Straßenbahnlinien mittels einer Rampe in der Halderstraße sowie eine unterirdische Wendeschleife unter den Gleisanlagen).
2. *Umgestaltung des Königsplatzes* zu einem leistungsfähigen, barrierefreien innerstädtischen Verkehrsknoten- und Umsteigepunkt, an dem sich alle Straßenbahn- und zahlreiche Buslinien treffen.
3. *Erweiterung des Liniennetzes*, Ergänzung der Liniennetze im Osten und Westen durch den Neubau der Straßenbahnlinien 5 und 6 sowie einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 (Neuer Ostfriedhof- Hochzoll Bahnhof).

Mit der neuen Tunnellösung für die Straßenbahn unter dem Hauptbahnhof wird eine bessere Anbindung der westlichen Stadtteile an die Innenstadt ermöglicht. Gemäß den Stadtratbeschlüssen zum Projekt der Mobilitätsdrehscheibe ist beabsichtigt, im Zuge der Umbaumaßnahmen für den Straßenbahntunnel sowohl eine behindertengerechte Verbreiterung der Bahnsteigmittelpassage als auch eine Verlängerung dieser zur Rosenaustraße (Nähe Sebastian-Buchegger-Platz) zu realisieren. Des Weiteren wird es durch den Bau der unterirdischen Straßenbahnwendeanlage möglich auf die Gleisanlagen in der Pferseer Straße zu verzichten.

Über die verkehrlich begründeten Erfordernisse hinaus sind im direkten Bahnhofsumfeld städtebauliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen (insbesondere Westzugang, Bahnhofsvorplatz, Anbindung an die Innenstadt).



Bild: Planfeststellungsbeschluss Mobilitätsdrehscheibe Augsburg

## 2.4 Umstrukturierung von Bahnflächen

Der Bereich um den Hauptbahnhof Augsburg ist einem strukturellen Wandel ausgesetzt. So befinden sich im unmittelbaren Bahnhofsumfeld beiderseits der Bahntrasse Bahnflächen, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten voraussichtlich für den Bahnbetrieb entbehrlich werden und somit für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung stehen könnten.

### 2.4.1 Östliche Umstrukturierungsfläche

Im Bereich südöstlich des Hauptbahnhofs Augsburg befindet sich mit den ehemaligen Ladehöfen sowie den durch Geschosswohnungsbau genutzten „Sigau- Flächen“ an der Hermanstraße (im Luftbild orange unterlegt) ein Umstrukturierungspotenzial von ca. 10,6 ha. Es handelt sich hierbei um die Flächen des inneren, mittleren und äußeren Ladehofs, die nicht mehr für den Güterverkehr der Bahn genutzt werden.

Das Areal wird im Südwesten und Westen durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Augsburg-München begrenzt. Im Nordosten trennt eine gemischte Nutzung (Parkhaus, Hotel) sowie der Hermanfriedhof das Plangebiet von der Halderstraße und der Hermanstraße.



Bild: Lage der Umstrukturierungsflächen

An der Nahtstelle zum Bahnhofsvorplatz bestehen zahlreiche unterschiedliche Nutzungsansprüche (Fahrradstation, Zu- und Abfahrt zu Parkhaus, Hauptfuß- und Radwegeverbindung, Zufahrt der Regionalbusse auf den Bahnhofsvorplatz etc.). Des Weiteren wird der Bereich des inneren Ladehofes heute als Abstellplätze der Regionalbusse genutzt. In Spitzenstunden stehen hier bis zu 15 Busse.

### 2.4.2 Westliche Umstrukturierungsfläche

Ein weiteres großes Entwicklungspotenzial von ca. 6 ha befindet sich im Bereich der westlichen Bahnflächen (im Luftbild gelb unterlegt). Die Flächen werden derzeit noch für den Güterverkehr benötigt, können aber mittel- bis langfristig für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung stehen.

Das Gelände ist gekennzeichnet durch einen Höhenversprung von ca. 8 - 9 m zwischen der Rosenastraße und den höher gelegenen Bahngleisen und erfordert eine anspruchsvolle Entwicklungsplanung und Erschließung. Von Bedeutung ist weiterhin eine als Biotop kartierte Reihe dicht stehender, vitaler über 100-jähriger Rosskastanien an der Hangkante. Die Hangkante mit ihrem Gehölzbestand hat hohe Bedeutung für das Stadtbild und dient u.a. als fußläufige Verbindung

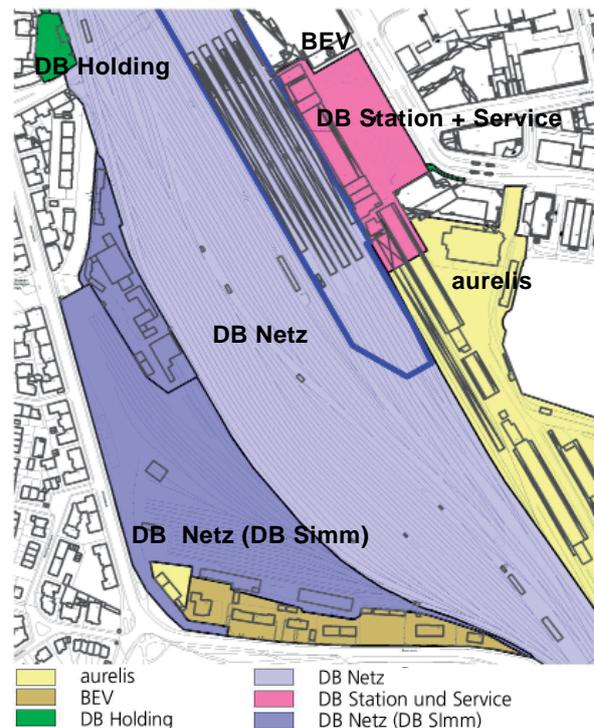


Bild: Eigentumsverhältnisse im Bahnhofsbereich



parallel zur Rosenaustraße. Im Süden schließt sich mit dem Wittelsbacher Park eine wichtige öffentliche Grünfläche an.

Im Zusammenhang mit dem neuen Westzugang zum Hauptbahnhof stellen die Entwicklungsmöglichkeiten im westlichen Bahnhofsbereich eine große Perspektive für den Städtebau dar. Für die Umsetzung wird ein Gesamtkonzept erforderlich, das die vielen Anforderungen gestaltet und miteinander verknüpft und sich modular und in Bauabschnitten realisieren lässt.

## 2.5 Ergebnis Ideenwettbewerb Innenstadt Augsburg

Ein wichtiger Baustein der Mobilitätsdrehscheibe ist die Umgestaltung des Königsplatzes. Im Zuge der Planung für diese Maßnahme kam es im Jahr 2007 zu einem Bürgerentscheid. Der Bürgerentscheid hatte zur Folge, dass vor einem Umbau des zentralen Straßenbahnknotens am Königsplatz zuerst ein Ideenwettbewerb für ein innerstädtisches Verkehrskonzept durchgeführt werden soll. Daraufhin beschloss der Stadtrat in seiner Sitzung am 13.12.2007 die Durchführung eines international offenen Ideenwettbewerbs.

Im Juli 2008 wurde von der Stadt Augsburg ein interdisziplinärer Ideenwettbewerb ausgelobt. 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.

Sieger des Ideenwettbewerbs Innenstadt Augsburg war eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den Architekten Eberhard Wunderle (Neusäß- Steppach), Stumpf+Wolfiger Architekten (Augsburg), der Landschaftsarchitektin Julia Zimmer (Augsburg), dem Verkehrsplaner Horst Billinger (Stuttgart) und der Verkehrsberatung Herr Zettl, Steinbacher Consult.

Auf Grundlage des Siegerentwurfes sollen der Platz neu gestaltet und die Verkehrsbeziehungen neu geordnet werden. Grundgedanke des Konzeptes ist die Stärkung der wichtigen Achsen vom Bahnhof in die Innenstadt und vom Theodor-

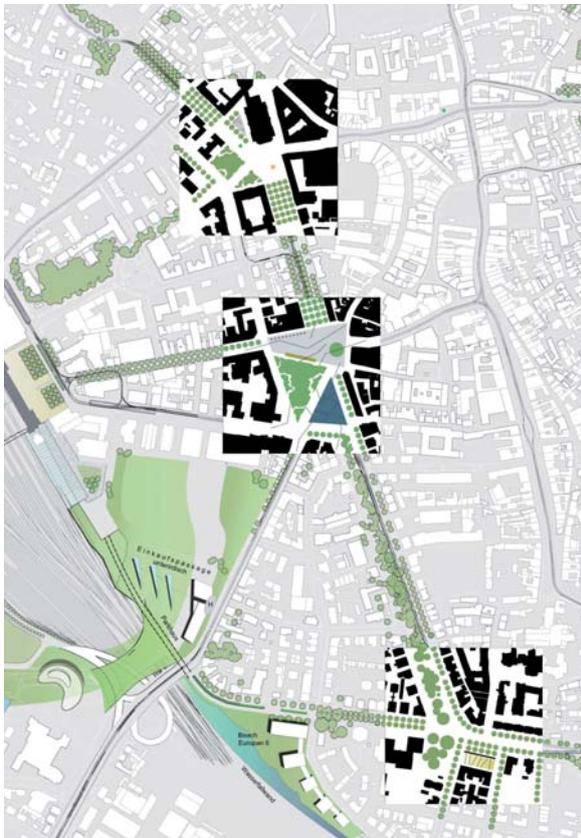


Bild: Integriertes Konzept für Stadtraum und Mobilität/ Vertiefungsbereich Königsplatz (Quelle: 1. Preis - Arbeitsgemeinschaft Arch. Eberhard Wunderle, Neusäß- Steppach, Stumpf + Wolfiger Arch., Landschaftsarch. J. Zimmer, Verkehrspl. H. Billinger, Verkehrsberatung Steinbacher Consult)

Heuss-Platz zum Stadttheater, an deren Schnittpunkt sich der Königsplatz befindet. Der Ausbau des Straßenbahnknotens am Königsplatz soll mit einem relativ geringen Eingriff in die Grünanlage realisiert werden. Der KFZ-Verkehr soll auf die bestehenden Innenstadt-Tangenten verlagert bzw. auf der zukünftig in beide Richtungen befahrbaren Schießgraben- und Schaezlerstraße gebündelt werden.

Dies ermöglicht eine Unterbrechung der Fuggerstraße auf Höhe des Königsplatzes, wodurch das Haltestellendreieck künftig unmittelbar an die vergrößerte Fußgängerzone angrenzt. Zur Stärkung der Achse Hauptbahnhof-Innenstadt entsteht eine neue, urbane Platzfläche, die sich - anstelle der heute trennenden Fuggerstraße - trichterförmig zu den Zugängen der Altstadt hin öffnet.

Nördlich und südlich des Königsplatzes soll der vom Durchgangsverkehr entlastete Straßenzug Konrad-Adenauer-Allee/ Fuggerstraße zum „Augsburg-Boulevard“ aufgewertet und als Hauptachse des Radverkehrs ausgebaut werden.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Umbau des Königsplatzes zu schaffen, wurde der Bebauungsplan Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard (zwischen Klinkertor- und Theodor-Heuss-Platz)“ aufgestellt.

Bei einem zweiten Bürgerentscheid am 21. November 2010 fand eine als Alternative zum Konzept des Bebauungsplans Nr. 500 diskutierte Tunnellösung am Königsplatz keine Mehrheit. Durch 73,9% Ja-Stimmen beim gleichzeitig stattfindenden Ratsbegehren „Kö-Umbau jetzt“ wurde die Planung zum Bebauungsplan Nr. 500 deutlich bestätigt.



Bild: Bebauungsplan Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard (zwischen Klinkertor- und Theodor-Heuss-Platz)“  
Quelle: Stadt Augsburg, Stand 26.11.2010



### 3. Städtebauliche Missstände

Die städtebaulichen Missstände begründen sich einerseits aus stadtstrukturellen Mängeln, wie fehlenden Stadtteilverbindungen und Grünraumvernetzungen, ungenügenden Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und baustrukturellen Mängeln und andererseits aus großen, zentralen Brachflächen im Stadtgefüge.

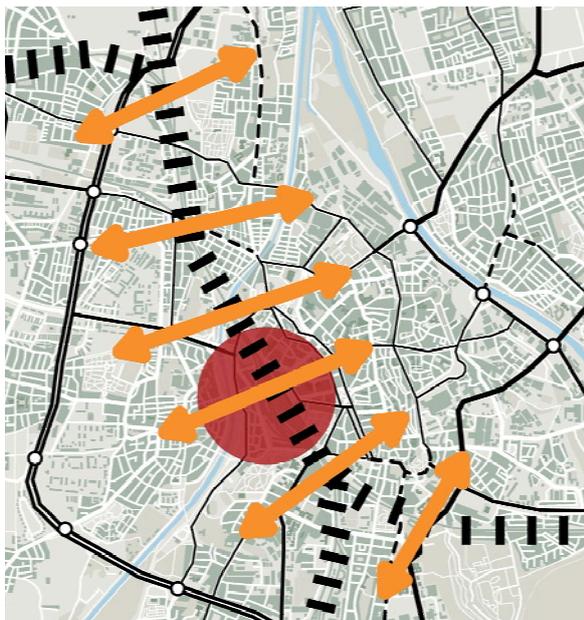
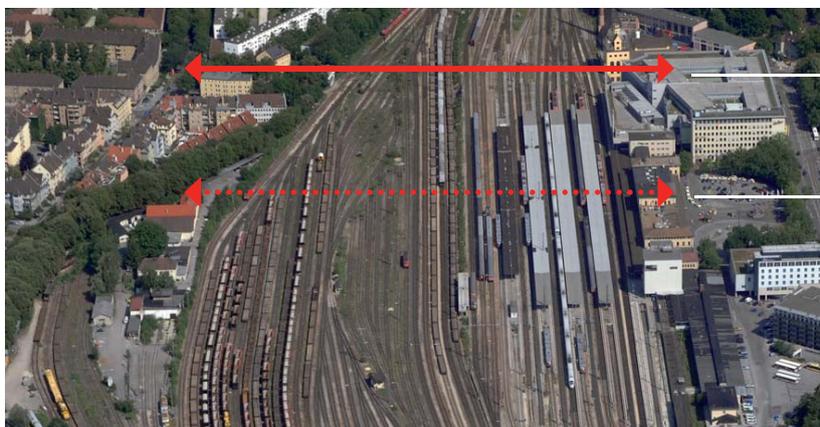


Bild: Stadtteilverbindungen im Untersuchungsgebiet

#### 3.1 Westzugang zum Bahnhof

Für die westlichen Stadtteile fehlt ein attraktiver, schneller, barrierefreier Zugang zum Bahnhof und den Bahnsteigen. Die derzeitige Anbindung erfolgt über die Pferseer Unterführung und ist sowohl für Fußgänger als auch für den Radfahrverkehr unattraktiv bzw. gefährlich.



Unattraktive Pferseer Unterführung

Mangelnde direkte Anbindung der Westseite an den Bahnhof / Innenstadt auf Grund der erhöht liegenden Bahntrasse

Bild: Städtebauliche Missstände am Westzugang zum Bahnhof / Pferseer Unterführung

Hinzu kommt die starke Barrierewirkung bedingt durch die topographisch erhöht liegende Bahntrasse im ganzen Untersuchungsgebiet. Diese ist im Bereich des Hauptbahnhofes besonders ausgeprägt, da sich das Gleisfeld durch den Güterbahnhof aufweitet.

#### 3.2 Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz auf der Ostseite der Gleisanlagen weist funktionale und gestalterische Mängel auf. Das 1985 realisierte Konzept des Bahnhofsvorplatzes ist achsial auf die Fassade des Bahnhofsgebäudes ausgerichtet und nimmt wenig Bezug auf weitere funktionale Erfordernisse.

Der Reisende, der am Bahnhof ankommt und in die Innenstadt laufen möchte, findet keine klar ausgebildete Verbindung zur Bahnhofstraße vor. Die Querungsmöglichkeit der Viktoriastraße ist aus städtebaulicher Sicht funktional unzureichend ausgebildet und wird meist seitlich umgangen. Weiterhin besteht im nördlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes eine schlechte Blickbeziehung zur Innenstadt. Hier bilden die Sträucher der Beeteinpflanzungen und die Verkaufsstände eine optische Barriere. Eine eindeutige und verkehrssichere Fußwegebeziehung vom Bahnhofsgebäude zur Bahnhofstraße wird empfohlen.

Auffallend ist auch der stark frequentierte Taxi- und Kurzparkbereich im Norden des Bahnhofsvorplatzes, auf dem ständig Parksuchverkehr stattfindet. Im Gegensatz dazu wirkt der südliche Bereich des Bahnhofsvorplatzes mit den Bushaltestellen überdimensioniert und relativ leer.

Parksuchverkehr/ Taxi-, Kurzparkbereich  
Überdimensionierte Bushaltestellen  
Ungeordnetes Fahrradparken

Unklar ausgebildeter Verbindungsweg

Mangelnde Sichtbeziehungen auf das  
Bahnhofsgebäude durch Pflanzungen,  
Verkaufsstände

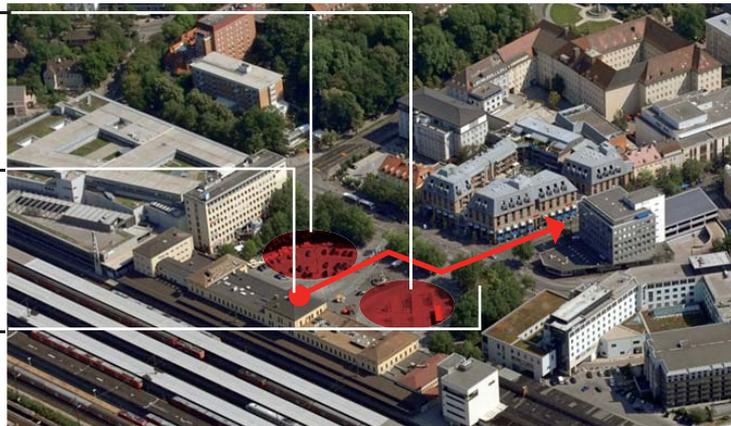


Bild: Städtebauliche Missstände am Bahnhofsvorplatz

Augsburg hat einen hohen Radfahranteil im Individualverkehr. Das zeigt sich auch in der Stellplatznachfrage am Hauptbahnhof. Der Bedarf ist deutlich höher als das Stellplatzangebot, so dass es zu ungeordnetem Abstellen der Räder kommt. Wildes Parken erfolgt an Pollern, Laterne oder Straßenschildern. Trotz der Realisierung eines Fahrradparkhauses mit 400 Stellplätzen ist von Seiten der Stadt Augsburg ein zusätzlicher Zielbedarf von insgesamt ca. 1.600 Fahrradabstellplätzen prognostiziert.

Der Eingangsbereich des benachbarten Fuggerstadt-Centers wirkt in der dominanten Fassade des Gebäudes eher unauffällig und sollte attraktiver gestaltet werden. Auch die Wegebeziehung vom Bahnhofsvorplatz zum Fuggerstadt-Center ist aufzuwerten.

Ziel einer städtebaulichen Neuordnung ist die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu einem Tor zur Innenstadt unter Berücksichtigung der funktionalen Erfordernisse und der

Bahnhofsumplanung. Als Maßnahmen können dabei eine Neuorganisation der Verkehrsfunktionen auf dem Bahnhofsvorplatz und eine offene weitläufige Platzgestaltung beitragen. Ein weiterer Handlungsansatz bietet hierbei auch die neue Achslage im Bahnhofsgebäude und somit der nach Süden gerückte Ein- und Ausgangsbereich.

### 3.3 Aufenthaltsqualität Bahnhofstraße

Einen weiteren städtebaulichen Missstand im Plangebiet stellt die Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße dar. Der Straßenzug ist ein wesentliches Element der Verbindungsachse Bahnhof - Innenstadt und wird stark durch Fußgänger frequentiert.

Aufgrund der relativ hohen verkehrlichen Belastung in der Straße, einschließlich der durchfahrenden regionalen und städtischen Busse und dem starken Parkierungsverkehr mit Halten, Be- und Entladen in zweiter Reihe im gesamt-

Bahnhofstraße stark frequentiert durch Busverkehr, Be- & Entladen, Parksuchverkehr

Beengte Raumsituation für Fußgänger durch Verkaufsstände

Uneinheitlicher Baumbestand



Bild: Städtebauliche Missstände in der Bahnhofstraße



ten Bereich zwischen Bahnhof und Innenstadt, wodurch die Querbarkeit der Fahrbahn erheblich eingeschränkt ist, bestehen deutliche Mängel in der Aufenthaltsqualität.

Des Weiteren sind aus städtebaulicher Sicht die kleinen ungeordneten Verkaufsstände mit verschiedenen Größen und unterschiedlichen Erscheinungsbildern am Bürgersteigrand störend. Die Verkaufsstände engen den Fußgängerraum in der Bahnhofstraße ein und verstellen die Blick- und Wegebeziehungen zur gegenüberliegenden Straßenseite. Aufgrund der hohen Fußgängerfrequenz sind insbesondere die nördlichen Gehwege zu schmal, um im öffentlichen Raum ausreichend große und attraktive urbane Nutzungen (Cafés, Auslagen, etc.) anzubieten. Die beengte Raumsituation beeinträchtigt zudem die wichtige Verbindungsfunktion der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Innenstadt.

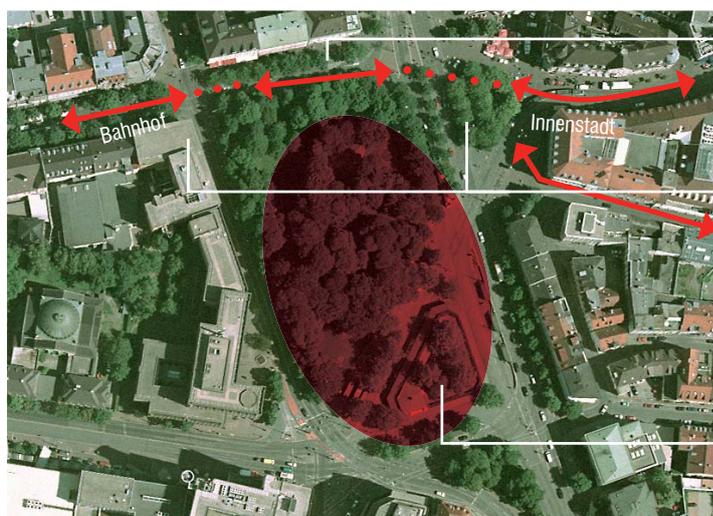
Der vorhandene Baumbestand in der Bahnhofstraße ist bezüglich des Alters, der Artenzusammensetzung und der Vitalität nicht einheitlich.

### 3.4 Königsplatz

Der ca. 3 ha große Königsplatz in Augsburg liegt im Schnittpunkt zweier städtebaulich bedeutsamer Achsen: der Achse zwischen Bahnhof und Innenstadt und der Achse zwischen Theater und Theodor-Heuss-Platz. Dieser wichtigen Schnittstelle mit differenzierten Nutzungsanforderungen wird der Platz auf Grund seiner funktionalen und gestalterischen Mängel nicht gerecht.

Die stark vom Durchgangsverkehr frequentierten Hauptverkehrsstraßen Fuggerstraße/Schaezlerstraße gefährden die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere am Übergang vom Bahnhof zum Königsplatz und vom Königsplatz zur Fußgängerzone und erzeugen eine Trennwirkung. Darüber hinaus ist insbesondere der Knotenpunkt Schaezler-/Halder-/Hermanstraße im Südwesten des Platzes in den Hauptverkehrszeiten aufgrund der Konzentration von MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr stark belastet. Dies führt zu einer regelmäßigen Überschreitung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für Feinstaub. Konfliktpotential besteht an dieser Stelle insbesondere zwischen MIV, Fuß- und Radverkehr.

Der nördliche Teilbereich des Königsplatzes, die sog. kurze Bahnhofstraße, ist Bestandteil der Fußgängerachse zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt. Die Weiterführung der Bahnhofstraße ist in diesem Abschnitt als Fußgängerzone ausgebildet, für Busse ist jedoch eine Fahrgasse abgegrenzt



Eng dimensionierter Fußgängerbereich

Querung stark befahrener Hauptverkehrsstraße, mangelnde Verkehrssicherheit

Unzeitgemäßes Haltestellendreieck

Bild: Städtebauliche Missstände am Königsplatz

und es sind Haltestellen angeordnet. Der stark frequentierte Fußgängerbereich ist zu eng dimensioniert und konkurriert mit den Nutzungsansprüchen von Gastronomie und Verkaufsständen.

Kritisch zu werten ist, dass im Verlauf dieser wichtigen Fußgängerachse mit der Schaezlerstraße und der Fuggerstraße/Konrad-Adenauer-Allee zwei stark befahrene Straßen überquert werden müssen. Im Bereich des Königsplatzes östlich der Fuggerstraße beginnen zwei wichtige Einkaufsstraßen (Annastraße und Bürgermeister-Fischer-Straße). Er stellt somit den Auftakt zur Fußgängerzone in der Altstadt dar.

An die Verbindungsachse schließt sich ein weitgehend parkartig gestalteter, mit Bäumen dicht bewachsener Mittelbereich, die sog. Grünanlage Königsplatz an. Die bestehende, durch Großgrün geprägte Grünanlage weist jedoch Probleme hinsichtlich der Lebensdauer auf.

Im südöstlichen Teilbereich dominieren die Verkehrsfunktionen. Das Haltestellendreieck wird in der heutigen Form seiner Bedeutung als wichtiger Umsteigepunkt des ÖPNV in funktionaler und stadtgestalterischer Hinsicht nicht mehr gerecht. Die Bahnsteige sind nicht barrierefrei und können das hohe Fahrgastaufkommen nicht mehr befriedigend bewältigen. Für die Querung der Gleisanlagen stehen keine ausreichenden Flächen zur Verfügung. Der 5-Minuten-Takt und die zunehmend zum Einsatz kommenden 42 m langen Combino-Straßenbahnfahrzeuge stellen zusätzlich neue Anforderungen an die Bahnsteiglängen.

### 3.5 Fuggerstraße

Die Fuggerstraße hat eine Straßenraumbreite von ca. 49 m und ist bis zum Königsplatz im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Die Gestaltung des Straßenraums stellt sich hinsichtlich des straßenbegleitenden und stadtbildprägenden Baumbestandes unbefriedigend dar. Im Verlauf der Fuggerstraße ist das Grünsystem der Hauptgrünstruktur Wallanlagen unterbrochen.

Die Straße hat eine hohe Verkehrsbelastung. Aufgrund der damit einhergehenden bestehenden Querschnittsgestaltung zugunsten des MIV stellt sie insbesondere im Bereich der städtebaulich wichtigen Achse Hauptbahnhof-Innenstadt eine Barriere für die Fußgängerströme und deren Sicherheit dar.

### 3.6 Konrad-Adenauer-Allee/Schießgrabenstraße

Der Straßenraum weist eine Breite von ca. 59 m auf. Der Straßenraum ist in zwei vielbefahrene Straßen, jeweils im Einrichtungsverkehr, unterteilt. Dazwischen befindet sich eine ca. 21 m breite Grünfläche mit Baumallee und Fußweg, welche den Höhenunterschied von ca. 5 m zwischen der tiefer gelegenen Konrad-Adenauer-Allee zur höher gelegenen Schießgrabenstraße überwindet. Die Konrad-Adenauer-Allee ist in Süd-Nord-Richtung durch den MIV befahrbar und nimmt auch die in zwei Richtungen befahrbare ÖPNV-Trasse für Straßenbahnen und Busse auf. Die Schießgrabenstraße ist in der Gegenrichtung durch den MIV befahrbar. Die Querungsmöglichkeit der Konrad-Adenauer-Allee in Richtung Innenstadt zur Hallstraße ermöglicht unerwünschten „Schleichverkehr“ in Richtung Innenstadt, welcher die Ver-

Unbefriedigende Straßenraumgestaltung/  
Bruch der Hauptgrünstruktur

Hohe Verkehrsbelastung/Gefährdung der Ver-  
kehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer

Unerwünschter KFZ-Schleichverkehr

Hohe Verkehrsbelastung/Gefährdung der Ver-  
kehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer



Bild: Städtebauliche Missstände Fuggerstraße/Konrad-Adenauer-Allee/Schießgrabenstraße



kehrbelastung in der Hallstraße erhöht. Des Weiteren stellt die in der Mitte des Straßenraums vorhandene Böschung zusammen mit den Straßenbahngleisen eine Trennung für Fußgänger und Radfahrer dar.

In der Straßenachse Konrad-Adenauer-Allee/Schießgrabenstraße/Fuggerstraße verläuft eine wichtige Radverkehrsachse von Süden nach Norden. Der Radverkehr in Nord-Süd-Richtung erreicht durch die Schaezlerstraße den Königsplatz, der auf der West- und Südseite umfahren werden muss, um in der Schießgrabenstraße weitergeführt zu werden.

### 3.7 Theodor-Heuss-Platz

Der Theodor-Heuss-Platz stellt den südlichen Endpunkt der städtebaulichen Achse Fuggerstraße/Konrad-Adenauer-Allee/Schießgrabenstraße dar und bildet den Auftakt zu dem südlich angrenzenden und zu Wohnzwecken beliebten Bismarckviertel. Im Südwesten befinden sich eine Grünfläche mit einem eingezäunten Spielplatz sowie das Gelände der Industrie- und Handelskammer. Der südliche Platzbereich ist wenig attraktiv als Grünfläche gestaltet und wird kaum genutzt. Zudem wird diese durch die Straßenbahn im Havariefall als Wendeschleife umfahren. Der Platz stellt somit keinen Bezug zur Umgebung dar.

Die Funktion und Gestaltung des Theodor-Heuss-Platzes wird von den Verkehrsfunktionen dominiert und weist eine mangelnde Aufenthaltsqualität auf. Die stark befahrenen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen durchschneiden den Platzbereich in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung. Von der Schießgrabenstraße aus ist der Platz nicht erlebbar, da diese auf die westliche Grünfläche zuläuft.

Der Verkehrsknoten Theodor-Heuss-Platz weist eine geteilte Knotenpunktsgeometrie und hohe Auslastung auf. In den Spitzenzeiten kommt es zu Stauungen, so dass dem ÖPNV nicht immer Vorrang gewährt werden kann. Die Aufstell- und Querungsflächen für Fußgänger sind insbesondere auf der Ostseite nicht ausreichend.

### 3.8 Westliches Umstrukturierungsgebiet

Die westlichen Quartiere und Konversionsflächen sind durch die Zäsur der höher gelegenen Bahntrasse von der Innenstadt und dem Hauptbahnhof abgeschnitten. Eine Anbindung an den Bahnhof oder an die Innenstadt ist nur über die Pferseer Unterführung bzw. über die Gögginger Brücke möglich.

Derzeit sind die Rosenaustraße und das Thelottviertel durch starken Verkehrslärm belastet. Mit der neuen Erschließungs- und Entlastungsstraße kann sich die Situation verbessern. Des Weiteren ist bei den Gebäuden an der Pferseer Straße zwischen der Pferseer Unterführung und der Rosenaustraße eine hohe Leerstandsquote festzustellen.

Die freiwerdenden Flächen des Rangier- und Güterbahnhofs auf der Westseite des Bahnhofs stellen aus städtebaulicher Sicht ein großes Entwicklungspotenzial dar.

Problematisch ist jedoch die Höhenlage des Bereichs und somit die Erschließung der brachfallenden Flächen. Im Falle einer städtebaulichen Entwicklung dieser Flächen sollte eine Vernetzung mit dem angrenzenden Thelottviertel soweit als möglich vorgesehen werden, insbesondere durch die Schaffung von Zuwegen (Treppen) in das Gebiet an den Straßenmündungen.



Mangelhafte Aufenthaltsqualität

Verkehr dominiert Platzraum/  
mangelnder Bezug zur Umgebung

Ungenutzte Grünfläche

Bild: Städtebauliche Missstände am Theodor-Heuss-Platz

- Hohe Verkehrsbelastung der Rosenaustraße
- Fehlende Bahnhofoanbindung über erhöhtes Gleisbett
- Fehlende Anbindung an Bestandsquartiere/ Höhendifferenzen

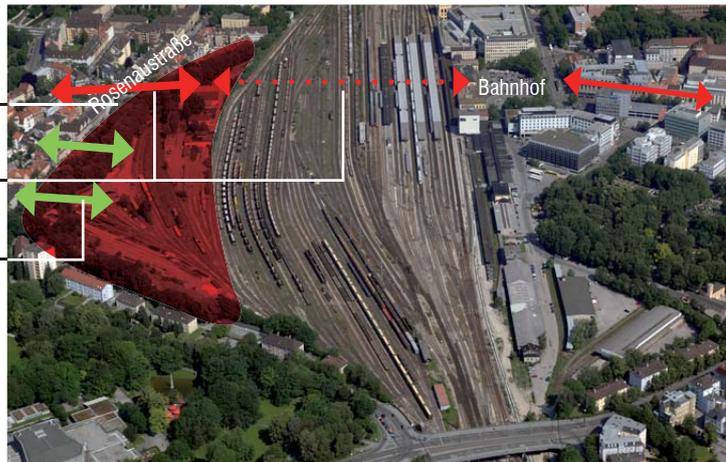


Bild: Städtebauliche Missstände „Westliches Umstrukturierungsgebiet“

### 3.9 Östliches Umstrukturierungsgebiet

Die drei ehemaligen Ladehöfe stellen eines der wenigen großen Flächenpotenziale der Stadt Augsburg in zentraler Lage zum Hauptbahnhof und der Innenstadt dar. Die vorhandenen Flächen werden bisher erheblich unter ihren Möglichkeiten genutzt. Die ursprünglich als Umschlagplatz zwischen Straße und Schiene durch die Deutsche Bahn AG genutzten drei Ladehöfe liegen seit mehreren Jahren brach.

Zur Sicherung einer in sich stimmigen Gesamtplanung aller Ladehöfe wurde ein gemeinsamer Rahmenplan entwickelt, der am 29.09.2011 vom Stadtrat beschlossen wurde und die Grundlage für das weitere Bauleitplanverfahren bildet.

Da die Ladehöfe ursprünglich als Bahnbetriebsflächen gewidmet und der kommunalen Planung nicht zugänglich waren, musste zunächst eine bahninterne Entbehrlichkeitsprüfung

durchgeführt werden. Diese ist mittlerweile für alle Ladehöfe erfolgt, sodass der äußere Ladehof auf Antrag der DB AG bereits von der eisenbahnrechtlichen Widmung freigestellt werden konnte. Die Freistellung des inneren und mittleren Ladehofes wird für ca. April 2012 erwartet.

Von besonderer Bedeutung ist die Anbindung der Entwicklungsfläche im Bereich des inneren und mittleren Ladehofes an den Bahnhofsvorplatz. Dies wird durch einen durchgehenden, öffentlichen Grünzug entlang der Bahnanlagen erreicht, der in Form eines „Stadtboulevards“ direkt auf den Bahnhofsvorplatz mündet.

Das Konzept für den inneren Ladehof sieht tertiäre Nutzungen aus dem Büro- und Dienstleistungsbereich vor, die von der Nähe zum Hauptbahnhof profitieren. Das geplante Regionalbus-Terminal ermöglicht eine enge Verknüpfung zum Bahnverkehr sowie zu Straßenbahn und Stadtbussen

- Mangelhafte Anbindung an Bahnhofsvorplatz
- Parkbereiche für Regionalbusse
- Nichterhaltenswerte Gebäudesubstanz

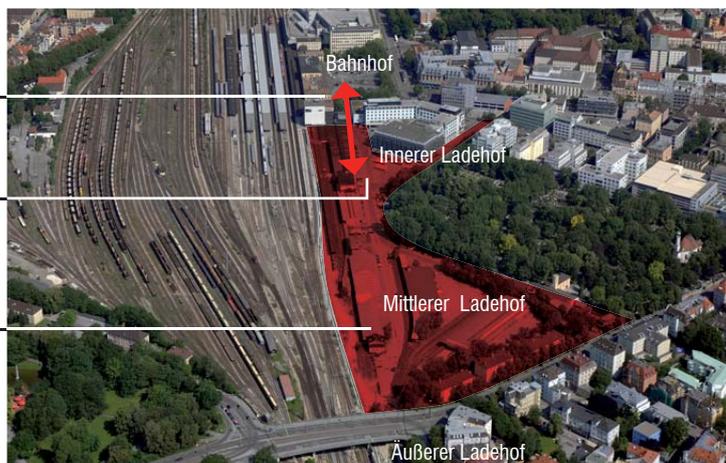


Bild: Städtebauliche Missstände „Östliches Umstrukturierungsgebiet“



und die fußläufige Erreichbarkeit zu Bahnhofstraße und Innenstadt.

Auf dem mittleren Ladehof soll ein attraktives, urbanes Wohnviertel entstehen, dessen Bebauungsstruktur den Maßstab der Gründerzeitbebauung des benachbarten Beethovenviertels aufnimmt.“

### 3.10 Gestalterische Mängel

Als gestalterische Mängel sind hierbei in erster Linie Gebäude zu nennen, die sich in einem schlechten baulichen Zustand befinden, beziehungsweise, die sich von ihrer Kubatur oder dem äußeren Erscheinungsbild nicht an die umliegende Umgebung anpassen, also nicht maßstabsgerecht sind. Dazu gehören beispielsweise die Bauten der Bahn AG an den Ladehöfen oder dem Rangierbahnhof, aber auch die Parkhäuser Halderstraße/Hübnerstraße und das Parkhaus hinter dem Postgebäude sowie die Bahnsteigdächer, die einer Erneuerung bedürfen.

Weiterhin ist unter dem Aspekt der gestalterischen Mängel die Straßenraumgestaltung der Pferseer Straße mit der Unterführung und der Beginn der Frölichstraße zu nennen.

So ist eine Weiterführung der Gestaltungsansätze, wie sie in der Augsburgstraße bereits realisiert sind, in der Pferseer Straße anzustreben. Die Pferseer Unterführung sollte bereits kurzfristig (nach Herausnahme der Straßenbahn), aber

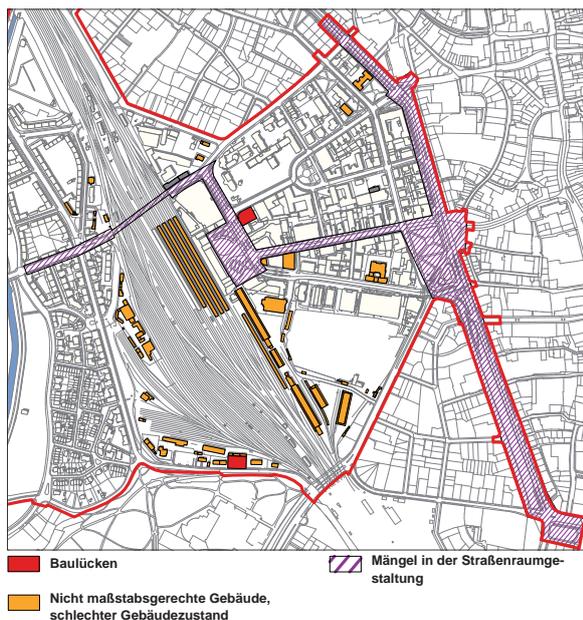


Bild: Gestalterische Mängel

insbesondere mittel- und langfristig bei der Erneuerungsnotwendigkeit des Unterführungsbauwerkes heller und nach Möglichkeit auch räumlich großzügiger gestaltet werden.

Im Bereich der Frölichstraße/Viktoriastraße dominiert das „Kreuzungsbauwerk“ mit den Abbiegespuren. Hier ist eine gestalterische Aufwertung z.B. über Baumpflanzungen anzustreben.

Im Untersuchungsgebiet sind nur einige wenige Baulücken vorhanden. Zu nennen ist insbesondere die als Parkplatz zwischengenutzte Fläche an der Viktoriastraße gegenüber dem Hauptbahnhof. Eine Neubebauung könnte hier zur Fassung des Bahnhofsvorplatzes beitragen.

Die gestalterischen Mängel des Bahnhofsvorplatzes und der Bahnhofstraße sind bereits in den vorangegangenen Kapiteln erläutert.

### 3.11 Baustrukturelle Missstände / Bauliche Mängel

Innerhalb des Sanierungsgebietes ist der Anteil von Gebäuden mit baukultureller und stadtbildprägender Bedeutung auf Grund des Ensemble- und Denkmalschutzes (vgl. 2.1.4 Historisches Erbe) sehr hoch. Den Erhalt und die Entwicklung städtebaulicher und architektonischer Qualitäten, sowie die Instandhaltung wertvoller historischer, teils denkmalgeschützter Gebäude gilt es zu fördern, da bei einer Reihe der stadtbildprägenden Gebäude, darunter auch denkmalgeschützte, Erneuerungsbedarf zu erwarten ist.

Bauwerke die sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand befinden, sind u.a:

1. Die Synagoge,
2. die Staats- und Stadtbibliothek.

Insgesamt bleibt festzustellen, dass sich der Sanierungsbedarf vor allem auf öffentliche Gebäude, den öffentlichen Raum und die Flächen der DB Bahn AG konzentrieren wird.“

### 3.12 Umsteigebeziehungen

Im Stadtgebiet Augsburg fahren heute fünf Straßenbahnlinien, wovon drei den Hauptbahnhof anfahren. Die Endhaltestelle der Linie 4 und 6 befindet sich am Hauptbahnhof und wendet hier auf der östlichen Seite. Die Linie 3 fährt durch die Pferseer Unterführung bis Stadtbergen. Der zentrale Straßenbahnknotenpunkt befindet sich auf dem Königsplatz, ca. 600 m vom Hauptbahnhof entfernt.

Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Fern- und Nahverkehr soll zukünftig ein weiterer zentraler Straßenbahnknotenpunkt am Hauptbahnhof im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg entstehen. Über die zukünftige Linienführung wird der Hauptbahnhof aus allen Richtungen angefahren und das Umsteigen auf den Fern- und Nahverkehr auf kurzem Weg ermöglicht.

Den Haltepunkt Hauptbahnhof haben heute zu den Straßenbahnlinien noch zahlreiche Stadt- und Regionalbuslinien sowie der Flughafenbus zum Ziel. Die Stadtbusse haben ihre Haltestelle in der Halderstraße und Bahnhofstraße.

Die Regionalbusse belegen auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz einen Teilbereich mit insgesamt fünf Haltestellen. Zukünftig wird sich durch die Umsetzung des Nahverkehrsplans die Anzahl der Buslinien reduzieren.

Gleichzeitig wird die Verlagerung der Regionalbushaltestellen nach Süden auf die Flächen des Inneren Ladehofes angestrebt. Dort bietet sich die Chance, einen attraktiven zentralen Omnibusbahnhof zu errichten, wodurch auch der Bahnhofsvorplatz hinsichtlich der Gestaltung und Aufenthaltsqualität deutlich aufgewertet werden könnte



### 3.13 Übersicht der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet

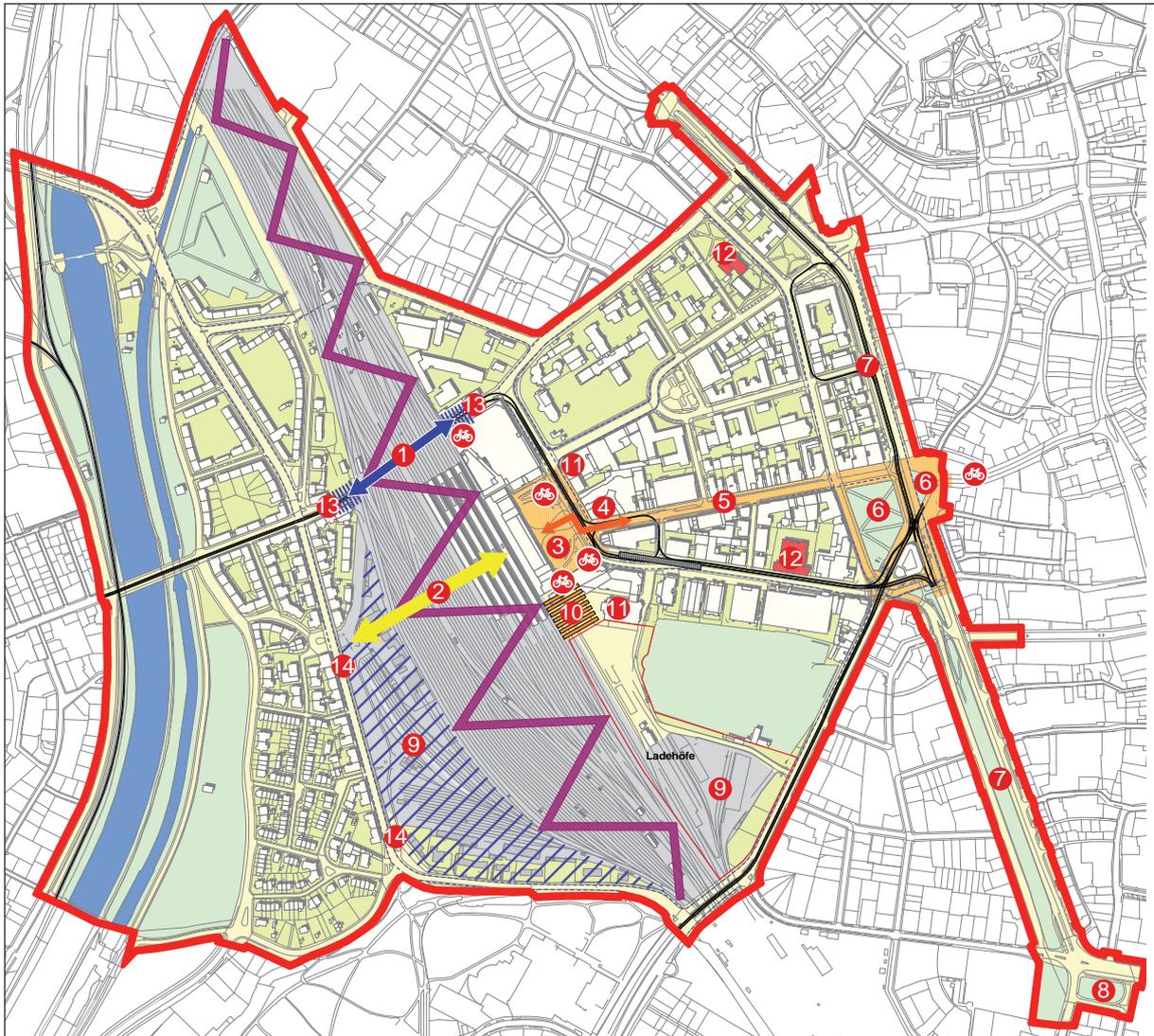


Bild: Übersicht der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet

- |   |  |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mangelhafte Stadtteilverbindungen</li> <li>2. Fehlender Westzugang des Hauptbahnhofes</li> <li>3. Funktionale und gestalterische Mängel auf dem Bahnhofsvorplatz</li> <li>4. Unklare Fußwegeverbindungen in die Innenstadt</li> <li>5. Funktionale und gestalterische Mängel in der Achse Bahnhof-Königsplatz</li> <li>6. Funktionale und gestalterische Mängel auf dem Königsplatz</li> <li>7. Funktionale und gestalterische Mängel in der Fuggerstraße/Konrad-Adenauer-Allee</li> <li>8. Gestalterische Mängel am Theodor-Heuss-Platz</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>9. Neuordnung freiwerdender Bahnareale und angrenzender Flächen erforderlich</li> <li>10. Mangelhafte Gestaltung und Anbindung an die Entwicklungsfläche Ladehöfe</li> <li>11. Stadträumliche Gestaltungsmängel und Baulücken</li> <li>12. Gebäudemissstände/Bauliche Mängel</li> <li>13. Gestalterische Mängel im Zufahrtsbereich</li> <li>14. Lärmbelastung der Wohnsiedlungen auf Grund zu hohen Verkehrsaufkommens</li> </ol> <p>  Ungeordnetes Fahrradparken, Stellplatzmangel<br/>  Barrierewirkung der Bahn         </p> |
|---|--|

## 4. Städtebauliche Ziele

### 4.1 Übergeordnetes Ziel

Das Bahnhofsumfeld zwischen Altstadt und Wertach soll in seiner Funktion als Bindeglied zwischen der Region und der Kernstadt sowie den westlichen Stadtteilen (Konversionsflächen) und der Innenstadt gestärkt werden. Neben einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den ÖPNV und den nicht motorisierten Verkehr soll dazu auch eine Aufwertung des öffentlichen Raumes und eine Nutzung der vorhandenen Flächenressourcen beitragen.

### 4.2 Handlungsfelder und Teilziele

1. Bessere Anbindung der westlichen Stadtteile und des Hauptbahnhofs an die Innenstadt, funktionale und gestalterische Aufwertung der Achse vom neuen Westzugang des Hauptbahnhofs über den Bahnhofsvorplatz und die Bahnhofstraße zum Königsplatz und in die Innenstadt.
2. Zukunftsfähiger Ausbau des ÖPNV, Verbesserung der Verhältnisse für den Fuß- und Radverkehr, Reduzierung des MIV-Durchgangsverkehrs bei uneingeschränkter Erreichbarkeit für den Quell- und Zielverkehr.
3. Aufwertung des öffentlichen Raums und Steigerung der Aufenthaltsqualität, insbesondere am Bahnhofsvorplatz, Königsplatz und in der Fuggerstraße.
4. Nachnutzung der vorhandenen bzw. sich mittelfristig abzeichnenden Bahnbrachen.
5. Erhalt und Stärkung des Bahnhofsviertels und der Wohnquartiere an der Wertach in ihrer jeweils spezifischen Nutzungsmischung und Stadtgestalt, insbesondere der stadtbildprägenden Baudenkmale.
6. Sicherung und Weiterentwicklung der Grünbeziehungen der historischen Wallanlagen (Konrad-Adenauer-Allee/Königsplatz/Fuggerstraße/Volkhartstraße), der Wertachleite (Wittelsbacher Park - Hangkante oberhalb der Rosenaustraße) und der Wertachauen.
7. Schaffung von ausreichend dimensionierten Abstellanlagen für Fahrräder auf der Bahnhofsostseite und auf dem neu zu schaffenden westlichen Platzbereich.
8. Gestalterische Aufwertung von Gebäuden und Aufwertung des Straßenraums im Bahnhofsbereich und im Bereich Stadtteilverbindung.