

Ideenwettbewerb **Innenstadt Augsburg**

AUSLOBUNG

Tag der Auslobung 09.07.2008



Abb.: Schrägluftbild der Augsburger Innenstadt

Auslober



Stadt Augsburg
Baureferat
Maximilianstraße 4-6
86150 Augsburg

Wettbewerbskoordination



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

Stefan Kornmann
Annette Hahn-Schütz
Katrin Rochor
Birgit Mertens-Boden (Verkehr)

A ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN	6
Anwendung und Anerkennung der GRW 1995	6
Wettbewerbsgegenstand	6
Wettbewerbsart	6
Zulassungsbereich	6
Auslober und Betreuung	7
Teilnahmeberechtigung	8
Preisgericht und Sachverständige	9
Vorprüfung	10
Wettbewerbsunterlagen und Datenschutzhinweise	10
Wettbewerbsleistungen	11
Zielvorstellungen und Planungsgrundsätze	11
Übergreifender Betrachtungsraum	11
Konkretisierungsbereich Innenstadt	11
Vertiefungsbereiche	12
Textliche Erläuterungen	13
Unterlagen für die Vorprüfung	13
Verzeichnis der eingereichten Unterlagen	13
Verfassererklärung und Nachweis der Teilnahmeberechtigung	13
Datenträger mit allen eingereichten Planunterlagen in digitaler Form	14
Formale Anforderungen	14
Übersicht der abzugebenden Unterlagen	14
Beurteilungskriterien	15
Kolloquium	15
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	16
Preisgeld	16
Abschluss des Wettbewerbs	17
Bekanntmachung der Ergebnisse, Ausstellung und Rücksendung	17
Weitere Bearbeitung und Urheberrechte	18
Haftung für eingegangene Arbeiten	19
Verstöße gegen das Wettbewerbsverfahren	19
Termine	19



B STÄDTEBAULICHER UND VERKEHRLICHER RAHMEN 20

Städtebaulicher Rahmen 20

Stadträumlicher Kontext 20

Bestehende Planungsansätze 24

Umstrukturierungsflächen 28

Verkehrlicher Rahmen 30

Vorbemerkung 30

Öffentlicher Personennahverkehr 32

Motorisierter Individualverkehr 41

Fuß- und Radverkehr 47

C WETTBEWERBSAUFGABE 48

Anlass und Zielsetzung des Wettbewerbs 48

Wettbewerbsgebiet 49

Übergreifender Betrachtungsraum 50

Konkretisierungsbereich Innenstadt 51

Vertiefungsbereiche 53

Vorbemerkung 53

Vertiefungsbereich Achse Bahnhof - Königsplatz - (Innenstadt) 54

Bahnhofswestseite 54

Bahnhofsostseite 57

Bahnhofstraße 61

Königsplatz 62

Vertiefungsbereich Achse Kennedyplatz - Königsplatz - Theodor-Heuss-Platz 66

Kennedy-Platz 66

Fuggerstraße, Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße 68

Theodor-Heuss-Platz 71

D ANLAGENVERZEICHNIS 74

ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

ANWENDUNG UND ANERKENNUNG DER GRW 1995

Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die „Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe auf den Gebieten der Raumplanung, des Städtebaus und des Bauwesens (GRW 1995 in der Fassung vom 22.12.2003) verbindlich zu Grunde.

An der Vorbereitung des Teils A der Auslobung hat die Bayerische Architektenkammer sowie die Bayerische Ingenieurekammer - Bau beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde bei der BYAK

registriert unter der Nr. 2008/50.08 sowie bei der BYIK unter der Nr. 250608

Tag der Auslobung ist Mittwoch, der **09.07.2008**.

Auslober, Teilnehmer sowie alle am Verfahren Beteiligten erkennen den Inhalt dieser Auslobung verbindlich an. Die Auslobung wurde ordnungsgemäß bekannt gemacht (5.1.1 GRW).

WETTBEWERBSGEGENSTAND

Gegenstand des Wettbewerbs ist die Entwicklung eines integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität für die Innenstadt von Augsburg unter kritischer Würdigung der bisher vorliegenden Planungen.

Basierend auf dem Konzept sollen für wichtige Straßen und Platzbereiche exemplarisch stadträumliche Leitideen entwickelt werden, die dem öffentlichen Raum je nach vorgeschlagener Nutzung und Verkehrsbedeutung einen spezifischen Charakter mit entsprechenden Gestaltungsmerkmalen zuweisen.

WETTBEWERBSART

Die Auslobung des Wettbewerbs „Ideenwettbewerb Innenstadt Augsburg“ erfolgt als **offener, einstufiger interdisziplinärer Ideenwettbewerb**.

ZULASSUNGSBEREICH

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sowie die Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA).

AUSLOBER UND BETREUUNG

Auslober

Auslober des Wettbewerbs ist die Stadt Augsburg,
vertreten durch das Baureferat, Maximilianstraße
6-8, 86150 Augsburg.

Ansprechpartner Stadt Augsburg

Stadtplanungsamt Augsburg
Tobias Häberle
Maximilianstraße 4-6
86150 Augsburg
Tel.: 0821 - 324 6514
Fax: 0821 - 324 6503
Mail: tobias.haerberle@augzburg.de

Wettbewerbsbetreuung

AS&P - Albert Speer & Partner GmbH
Stefan Kornmann, Annette Hahn-Schütz
Hedderichstraße 108-110
60596 Frankfurt
Tel.: 069 / 605011-0
Fax: 069 / 605011-500
Mail: s.kornmann@as-p.de bzw.
a.hahn@as-p.de

ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

TEILNAHMEBERECHTIGUNG

Zur Teilnahme zugelassen sind:

- Im Zulassungsbereich ansässige, natürliche Personen, die nach den Rechtsvorschriften ihres Heimatlandes zur Führung der Berufsbezeichnung Architekt bzw. Stadtplaner, Landschaftsarchitekt oder Ingenieur berechtigt sind. Sofern in dem jeweiligen Heimatstaat die Berufsbezeichnungen nicht geregelt sind, so erfüllt die Anforderungen als Architekt bzw. Stadtplaner, Landschaftsarchitekt oder Ingenieur, wer über Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung nach den Richtlinien der EG gewährleistet ist. Der Ingenieur sollte einschlägige Erfahrungen im Bereich der Verkehrsplanung aufweisen.
- Juristische Personen, deren satzungsmäßiger Geschäftszweck auf Planungsleistungen ausgerichtet ist und der Wettbewerbsaufgabe entspricht, wenn der verantwortliche Verfasser der Wettbewerbsarbeit und der gesetzliche Vertreter der juristischen Person die an die natürlichen Personen gestellten Anforderungen erfüllen.

Aufgrund der vorliegenden Planungsaufgabe wird die Bildung einer **Arbeitsgemeinschaft bestehend aus einem Architekten bzw. Stadtplaner und einem Landschaftsarchitekten sowie einem Ingenieur mit einschlägigen Erfahrungen in der Verkehrsplanung zwingend vorgeschrieben.**

Jedes Mitglied der Arbeitsgemeinschaft muss die an die natürlichen und juristischen Personen gestellten Anforderungen erfüllen.

Mehrfachteilnahmen natürlicher oder juristischer Personen oder von Mitgliedern einer Arbeitsgemeinschaft führt zum Ausschluss aller Beteiligten.

Die Voraussetzungen für die Teilnahmeberechtigung müssen am Tag der Bekanntmachung erfüllt sein.

Personen, die am Tage der Auslobung in einem Beschäftigungsverhältnis zum Auslober oder zu einem der Teilnehmenden stehen oder in anderer Form als Mitarbeiter an der Wettbewerbsarbeit teilnehmen, sind von der selbstständigen Teilnahme ausgeschlossen, auch dann, wenn das Beschäftigungsverhältnis vor dem Abgabetermin gelöst wird.

Die Teilnahmehindernisse sind die in Ziffer 3.2.3 GRW aufgeführt.

Wirken Partner von Arbeitsgemeinschaften, die in ihrer Person die Teilnahmevoraussetzungen nicht erfüllen, an der Wettbewerbsarbeit mit, führt dies zum Ausschluss der Arbeit.

Jeder hat seine Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen. Eine Verfassererklärung gemäß Anlage „Verfassererklärung.pdf“ entsprechend der Nr. 5.2 GRW 1995 ist abzugeben. Ingenieure mit einschlägigen Erfahrungen in der Verkehrsplanung haben die Teilnahmeberechtigung über eine Kopie der Diplommurkunde oder des Diplomzeugnisses nachzuweisen und der Verfassererklärung beizufügen.

PREISGERICHT UND SACHVERSTÄNDIGE

Das Preisgericht wurde in folgender Zusammensetzung gebildet und vor der endgültigen Abfassung dieser Auslobung gehört.

Fachpreisrichter

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

Sachpreisrichter

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

Ständig anwesender stellvertretender

Fachpreisrichter

- Günter Billenstein, Leiter des Stadtplanungsamtes der Stadt Augsburg

Ständig anwesender stellvertretender

Sachpreisrichter

- Norbert Diener, Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg

Stellvertretende Fachpreisrichter

- Josef Weber, Leiter des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg
- Gernot Illner, lfd. Baudirektor der Stadt Augsburg a. D.
- Wilhelm Hofman, Sachgebietsleiter Städtebau, Regierung von Schwaben
- Franz Eberhard, Direktor des Amtes für Städtebau Zürich
- Horst Schönweitz, Architekt und Stadtplaner, Herdecke
- Michael Gebhard, Architekt, München
- Peter Berner, Architekt, Köln
- Wolf D. Auch, Landschaftsarchitekt, München
- Dr. Ralf Huber-Erl, Verkehrsplaner, Darmstadt

Stellvertretende Sachpreisrichter

- Zweiter Bürgermeister Hermann Weber
- Rainer Schnierle, Leiter Planung der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH
- Günther Pichler, Station&Service AG Regionalbereichsleiter München
- Thorsten Große, CSU - Stadtratsfraktion
- Stefan Quarg, SPD - Stadtratsfraktion
- Beate Schabert-Zeidler, Pro Augsburg - Stadtratsfraktion
- Reiner Erben, Die Grünen - Stadtratsfraktion

ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

VORPRÜFUNG

Die formale und inhaltliche Prüfung der eingereichten Arbeiten wird von AS&P - Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt am Main durchgeführt. Zur Prüfung spezifischer Fachbelange erfolgt eine Zusammenarbeit mit folgenden Büros bzw. Dienststellen oder Personen:

- Verkehrsplanung: Birgit Mertens-Boden, AS&P, Frankfurt; Dr. Gunther Höhnberg, Stadt Augsburg, Tiefbauamt,
- Grünplanung: Rupert Mairoser und Stefanie Fritz, Stadt Augsburg, Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen,
- Schienenverkehr: Andreas Kern, Stadtwerke Augsburg VerkehrsGmbH.

Dem Preisgericht werden die Ergebnisse der Vorprüfung zur Verfügung gestellt. Die fachliche Bewertung der Auslobung obliegt ausschließlich dem Preisgericht.

WETTBEWERBSUNTERLAGEN UND DATENHINWEISE

Die Wettbewerbsunterlagen bestehen aus diesem Auslobungstext und weiteren Anlagen. Diese werden den Teilnehmern auf DVD postalisch ab Montag, den **18.08.2008** zugesendet. Die Unterlagen können ab Mittwoch, den **09.07.2008** unter folgender Anschrift angefordert werden:

AS&P - Albert Speer & Partner GmbH
Frau Rochor
Hedderichstraße 108-110
60596 Frankfurt
Tel.: 069 / 605011-181
Fax: 069 / 605011-500
Mail: k.rochor@as-p.de

Die Teilnehmer versichern, dass der zur Verfügung gestellte Datenbestand ausschließlich für den Wettbewerb „Ideenwettbewerb Innenstadt Augsburg“ verwendet wird.

Eine Weiterbearbeitung und Weiterverwendung des Datenbestands für andere, nicht von der Stadt Augsburg beauftragte Planungsaufgaben ist unzulässig.

WETTBEWERBSLEISTUNGEN

Gefordert werden die nachfolgend beschriebenen Leistungen. Nicht verlangte Leistungen werden vom Preisgericht nicht beurteilt und abgedeckt.

Perspektiven und dreidimensionale Darstellungen (Isometrien, Renderings o.a.) sowie Animationen sind nicht zulässig.

Zielvorstellungen und Planungsgrundsätze

Formulierung der Zielvorstellungen und Planungsgrundsätze in Text und Skizzen

Von den Wettbewerbsteilnehmern sind in Text und

Skizzen die Zielvorstellungen und die verkehrlichen und städtebaulichen Planungsgrundsätze aufzuzeigen, welche sie für die Entwicklung des integrierten Konzepts Stadtraum und Mobilität zu Grunde legen.

Übergreifender Betrachtungsraum

Darstellung der städtebaulichen Leitidee ohne vorgegebenen Maßstab; Lageplan mit Darstellung des übergeordneten integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität ohne vorgegebenen Maßstab

Auf der übergreifenden Betrachtungsebene sind die **städtebaulichen Leitideen** für die künftige Entwicklung der Augsburger Innenstadt aufzuzeigen und es ist das übergeordnete **integrierte Konzept für Stadtraum und Mobilität** darzustellen. Die Planzeichnung sollte insbesondere beinhalten:

- städtebauliche Leitideen,
- grünordnerisches Konzept,
- Mobilitätskonzept ÖPNV / Straßenbahnen mit Linienführung der Straßenbahnen und Darstellung der zentralen Umsteigebereiche,

- Mobilitätskonzept ÖPNV / Busse, Regionalbusse mit Linienführung und Darstellung der zentralen Umsteigebereiche,
- Mobilitätskonzept MIV mit Darstellung der Straßenhierarchien,
- Mobilitätskonzept Fuß- und Radverkehr mit Darstellung der wichtigen Fuß- und Radwegeverbindungen,
- Entwicklungsstufen für das Mobilitätskonzept, ggf. mit Zwischenlösungen für wichtige Knotenpunkte (z. B. Königsplatz),
- Darstellung der Verkehrsarten nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST Ausgabe 2006) mit Aussagen zur Verkehrsführung im Übersichtsplan und Festlegung der Nutzungsansprüche im Straßenraum.

Konkretisierungsbereich Innenstadt

Lageplan mit Darstellung des integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität im Maßstab 1: 2.500

Für den Konkretisierungsbereich Innenstadt soll das übergeordnete integrierte **Konzept für Stadtraum und Mobilität konkretisiert** werden. Für die wichtigen Straßenräume und Platzbereiche sollen exemplarisch stadträumliche Leitideen entwickelt

ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

werden, die dem öffentlichen Raum je nach vorgeschlagener Nutzung und Verkehrsbedeutung einen spezifischen Charakter mit entsprechenden Gestaltungsmerkmalen zuweisen. Des Weiteren sind die östlichen und westlichen Umstrukturierungsflächen zu betrachten.

Die Planzeichnung soll folgendes umfassen:

- städträumliche und funktionale Bezüge und Entwicklungsansätze,
- städträumliche Leitideen für die wesentlichen Platzbereiche und Straßenräume mit schematischer Darstellung der Funktions- und Gestaltungsansätze,
- Konkretisierung des grünordnerischen Konzeptes,
- Konkretisierung des Mobilitätskonzepts ÖPNV / Straßenbahnen mit Linienführung der Straßenbahnen und Darstellung der zentralen Umsteigebereiche, Aussagen zur Lage von Haltestellen, Wendemöglichkeiten und Rampen,
- Konkretisierung des Mobilitätskonzepts ÖPNV / Busse, Regionalbusse mit Linienführung und Darstellung der zentralen Umsteigebereiche, Aussagen zur Lage von Abstellplätzen für wartende Regionalbusse,
- Konkretisierung des Mobilitätskonzepts für Fußgänger und Radfahrer,
- Konkretisierung des Mobilitätskonzepts MIV mit Darstellung der Straßenführung, Aussagen zur Minderung der Trennwirkung stark befahrener Straßen,
- schematische Darstellung der Verkehrsflächen,
- wesentliche Parkieranlagen in Abhängigkeit vom Mobilitätskonzept,
- städtebauliches Konzept für die westlichen und östlichen Umstrukturierungsflächen mit schematischer Darstellung der Baustrukturen, Straßenräume und Grün- und Freiflächen.

Vertiefungsbereiche als exemplarische Umsetzung der übergeordneten Zielvorstellungen und Planungsgrundsätze

Lageplan im Maßstab 1: 1.000 für mindestens drei Platzbereiche

Anhand von zwei Vertiefungsbereichen ist die Umsetzung der übergeordneten Zielvorstellungen und Planungsgrundsätze exemplarisch aufzuzeigen. Innerhalb dieser Vertiefungsbereiche ist mindestens für drei vorgegebene Plätze (Bahnhofswestseite, Bahnhofsostseite, Königsplatz) ein Funktions- und Gestaltungsplan im Maßstab 1: 1.000 zu erarbeiten.

Die Planung für die drei Platzbereiche im Maßstab 1: 1.000 soll insbesondere enthalten:

- Funktions- und Gestaltungskonzept der Platzbereiche und der jeweiligen Übergangsbereiche,
- Anbindung an das städtebauliche Umfeld,
- Konzeption für dauerhaft leistungsfähige Grünstrukturen „Grün für die Zukunft“,
- Nachweis der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur,
- Schemaskizze mit der Linienführung und den Haltestellen von Bussen, Straßenbahnen, Taxen,
- Gestaltungsansätze für angrenzende Straßenzüge,

- Bahnhofswestseite: Maßnahmen zum Umgang mit dem Höhengsprung im Gelände und zur gestalterischen Einbindung des Platzbereichs in den Hang und des Zugangs zum derzeit geplanten Straßenbahntunnel.

Ergänzende Zeichnungen oder Skizzen zur Veranschaulichung des Entwurfskonzepts, z. B. Schemaschnitte von konzeptrelevanten Straßenzügen oder Plätzen im Maßstab 1:200, sind erwünscht.

Textliche Erläuterungen (integriert auf den Plänen)

Die textlichen Erläuterungen sollten mindestens Aussagen zu den folgenden Punkten enthalten:

- Zielvorstellungen und Planungsgrundsätze,
- Erläuterung und Begründung des stadträumlichen Konzepts und des Mobilitätskonzepts,

- Beschreibung der Funktions- und Gestaltungsvorschläge für die Platzbereiche und die Straßenräume.

Sie sind auf den Plänen zu integrieren und zusätzlich als Word-Datei abzugeben.

Unterlagen für die Vorprüfung

Für die Vorprüfung ist ein weiterer Plansatz auf DIN A0 einzureichen.

Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

Ein Verzeichnis aller Unterlagen ist beizufügen. Über die geforderten Wettbewerbsleistungen

hinaus gelieferte Unterlagen und Darstellungen werden nicht berücksichtigt!

Verfassererklärung und Nachweis der Teilnahmeberechtigung

Der Wettbewerbsverfasser hat die Verfassererklärung einfach, versehen mit der Kennzahl, gleichzeitig mit der Wettbewerbsarbeit abzugeben. In der Verfassererklärung haben die Teilnehmer Anschrift, Mitarbeiter und Fachberater, juristische Personen und Partnerschaften sowie den bevollmächtigten

Vertreter anzugeben (Anlage „Verfassererklärung.pdf“). Ingenieure mit einschlägigen Erfahrungen in der Verkehrsplanung haben die Teilnahmeberechtigung über eine Kopie der Diplomurkunde oder des Diplomzeugnisses der Verfassererklärung beizufügen.

ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

Datenträger mit allen eingereichten Planunterlagen in digitaler Form

Alle Pläne sind zudem im JPG-Format als DIN A3 Verkleinerung, die Texte als MS-Word-Datei auf einem Datenträger abzugeben. Die Dateien sind

wie folgt zu kennzeichnen: Kennnummer_Dateiname_Format.Dateityp (Beispiel: 1234_Plan1_A3.jpg).

Formale Anforderungen

Planformate

Die oben genannten Leistungen sind auf maximal vier genordeten Plänen zuzüglich der Vorprüfungspläne im Format DIN A0 Hochformat darzustellen. Für die Plandarstellung zum Konkretisierungsbe- reich werden zwei („aneinanderlegbare“) Pläne erforderlich. Die Pläne dürfen nicht gefaltet oder auf Paneele gezogen werden. Der Plansatz ist zudem als Verkleinerung auf DIN A3 abzugeben.

Kennzeichnung

Die Wettbewerbsarbeiten sind in allen Stücken nur durch eine gleich lautende Kennzahl zu bezeichnen. Die Kennzahl ist aus 4 verschiedenen arabischen Ziffern zu bilden und in einer Größe von 1,0 cm Höhe und 4,0 cm Breite auf jedem

Blatt und Schriftstück in der oberen rechten Ecke sowie auf dem Umschlag der Verfassererklärung anzubringen.

Die Verfassererklärung ist in einem verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag mit der gleichen Kennzahl abzugeben, mit der die Wettbewerbsarbeit gekennzeichnet ist. Dieser Umschlag ist jeweils mit den Wettbewerbsarbeiten einzureichen.

Art der Beschriftung

Beschriftungen sind in den Plänen direkt einzutragen.

Sprache

Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

Übersicht der abzugebenden Unterlagen

Nachfolgend sind zusammenfassend, analog zu den o. a. Ausführungen, die abzugebenden Unter- lagen tabellarisch aufgelistet.

Maximal vier Pläne

- DIN A0 Hochformat - je zweifach auf Papier
- Verkleinerung auf DIN A3 - je zweifach auf Papier
- JPG-Datei des DIN A3 Blattes - je einfach auf Datenträger

Textliche Erläuterungen

- Text - auf Plänen integriert
- MS-Word-Datei - auf Datenträger

Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

- DIN A4 Blatt - einfach auf Papier

Verfassererklärung und Kopie der (Ingenieur-) Diplomurkunde oder des Diplomzeugnisses

- je 1 DIN A4 Blatt - je einfach auf Papier, in Umschlag

Datenträger mit den oben geforderten Planun- terlagen im JPG- bzw. MS-Word Format

BEURTEILUNGSKRITERIEN

Alle zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten werden nach folgenden Gesichtspunkten bewertet:

- Qualität des stadträumlichen Gesamtkonzepts,
- Qualität des Mobilitätskonzepts,
- Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit.

KOLLOQUIUM

Rückfragen können im Rahmen des Rückfragekolloquiums am Mittwoch, den **17.09.2008** gestellt werden. Das Rückfragekolloquium findet **ab 13:00 Uhr** im

Rathaus der Stadt Augsburg
Raum ‚Oberer Flez‘, 2. OG
Maximilianstraße 4-6
86150 Augsburg

statt.

Schriftliche Rückfragen können bis Montag, den **08.09.2008** an folgende Anschrift gestellt werden:

AS&P - Albert Speer & Partner GmbH
Frau Hahn-Schütz
Hedderichstraße 108-110
60596 Frankfurt
Telefon: 069/605011-0
Fax: 069/605011-500
Mail: a.hahn@as-p.de

Sämtliche Fragen und Antworten werden im Protokoll des Kolloquiums zusammengestellt und an die Wettbewerbsteilnehmer per E-Mail versendet. Sie werden Bestandteil der Auslobung. Im Anschluss an das Rückfragekolloquium findet eine Ortsbegehung mit Vertretern des Stadtplanungsamtes statt.

ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

ABGABE DER WETTBEWERBSARBEITEN

Abgabe der Wettbewerbsarbeiten ist **Freitag, der 21.11.2008**. Als Zeitpunkt der Abgabe gilt im Falle der Einlieferung bei Post, Bahn oder anderer geeigneter Beförderungsmittel der Tagesstempel unabhängig von der Uhrzeit. Der Teilnehmer hat dafür zu sorgen, dass der Tagesstempel auf allen Versandpapieren und dem Versandgut einheitlich vermerkt ist. Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil der Aufgabestempel fehlt, unleserlich oder unvollständig, oder das Aufgabedatum aus sonstigen Gründen unklar ist, werden solche Arbeiten vorbehaltlich des vom Teilnehmer zu erbringenden Nachweises zeitgerechter Einlieferung mitbeurteilt.

Die Arbeiten sind an folgende Anschrift zu senden:

AS&P - Albert Speer & Partner GmbH
Annette Hahn-Schütz
Stichwort „Wettbewerb Innenstadt Augsburg“
Hedderichstraße 108-110
60596 Frankfurt am Main

Die Einlieferung muss für den Empfänger zoll- und zustellungsfrei erfolgen. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers einzusetzen.

PREISGELD

Es ist beabsichtigt, fünf Preise und fünf Ankäufe zu vergeben:

- | | |
|----------------------|---------------------|
| • 1. Preis | 26.000 Euro |
| • 2. Preis | 21.000 Euro |
| • 3. Preis | 16.000 Euro |
| • 4. Preis | 13.000 Euro |
| • 5. Preis | 8.500 Euro |
| • 5 Ankäufe à | 4.100 Euro |
| • Gesamtsumme | 105.000 Euro |

Sofern mit Preisen oder Ankäufen ausgezeichnete Wettbewerbsteilnehmer Umsatzsteuer abführen,

wird diese in der jeweils gesetzlichen Höhe zusätzlich vergütet.

Die Preise werden nach Entscheidung des Preisgerichts zugeteilt. Eine Änderung von Anzahl und Höhe der Preise innerhalb der genannten Summe, wie auch die Zuerkennung von Sonderpreisen, ist bei einstimmigem Beschluss des Preisgerichts möglich. Die Abweichung muss im Protokoll nachvollziehbar begründet sein.

Die Teilnehmenden haben über die Preis- bzw. Ankaufsumme hinaus keinen Anspruch auf Kostenerstattung.

ABSCHLUSS DES WETTBEWERBS

Das Ergebnis des Wettbewerbs wird den Wettbewerbsteilnehmern unverzüglich mitgeteilt und sobald als möglich bekannt gemacht. Es ist vorgesehen, die Preisträger nach Abschluss der Preisgerichtssitzung telefonisch oder per Mail über das Ergebnis zu informieren.

Einsprüche gegen die vom Preisgericht beschlossene Rangfolge sind nicht möglich. Eine Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls beim Auslober eingehen. Der Auslober trifft seine Feststellungen im Benehmen mit dem zuständigen Wettbewerbsausschuss der Bayerischen Architektenkammer.

BEKANNTMACHUNG DER ERGEBNISSE / AUSSTELLUNG / RÜCKSENDUNG

Der Auslober wird das Ergebnis des Wettbewerbs den Teilnehmern und dem zuständigen Wettbewerbsausschuss unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung durch Veröffentlichung im Internet bzw. Übersendung des Protokolls der Preisgerichtssitzung unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit sobald als möglich bekannt machen.

Alle Wettbewerbsarbeiten werden mit den Namen der Verfasser, der Mitarbeiter, den Preisen und

dem Preisgerichtsprotokoll öffentlich ausgestellt. Die Ausstellung der Arbeiten ist zeitnah vorgesehen. Ort und Öffnungszeiten werden noch bekannt gegeben.

Die nicht prämierten Wettbewerbsarbeiten können bis 4 Wochen nach Ende der Ausstellung abgeholt werden. Sie können auf Wunsch in dieser Zeit auch unfrei zurückgesendet werden.

WEITERE BEARBEITUNG UND URHEBERRECHTE

Beauftragung durch den Auslober

Die Stadt Augsburg als Auslober des Ideenwettbewerbs beabsichtigt, bei einer eventuellen Weiterführung der Verfahrens- und Planungsschritte unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts eine oder mehrere prämierte Arbeiten mit einzubinden.

Vergütung der weiteren Beauftragten

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen des Wettbewerbsteilnehmers bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Eigentum

Entsprechend Ziffer 6.4 (1) GRW 95 werden die eingereichten Unterlagen der mit Preisen ausgezeichneten und der angekauften Arbeiten Eigentum des Auslobers. Die Urheberrechte, insbesondere der Schutz gegen Nachbauen und das Recht zur Veröffentlichung der Entwürfe bleiben dem Teilnehmer - unter Berücksichtigung des Erstveröffentlichungsrechts des Auslobers - erhalten.

Nutzung bei weiterer Beauftragung

Der Auslober hat das Recht, die Wettbewerbsarbeit der Wettbewerbsteilnehmer, denen weitere planerische Leistungen übertragen werden, unter

Namensangabe des Wettbewerbsteilnehmers zu veröffentlichen und für den vorgesehenen Zweck zu nutzen; die Wettbewerbsteilnehmer und ihre Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Wettbewerbsarbeit zu gestatten; dies gilt auch für das ausgeführte Werk. Vor einer wesentlichen Änderung des ausgeführten Werks sind die Wettbewerbsteilnehmer, soweit zumutbar, zu hören. Vorschläge des Teilnehmers sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung des Auslobers wirtschaftlich, funktionell oder konstruktiv bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind. § 14 des Urheberrechtsgesetzes bleibt unberührt.

Nutzung ohne weitere Beauftragung

Sollen Wettbewerbsarbeiten oder Teile davon verwendet werden, ohne dass der Wettbewerbsteilnehmer mit der weiteren Bearbeitung beauftragt wird, so kann der Auslober diese Arbeit nutzen oder ändern, wenn er dem Wettbewerbsteilnehmer unter Anrechnung des ihm zuerkannten Preises, Ankaufs- und / oder Bearbeitungshonorars eine der Leistung entsprechende Vergütung gewährt.

Erstveröffentlichung

Der Auslober ist zur ersten Veröffentlichung der Wettbewerbsarbeiten unter Namensangabe der Wettbewerbsteilnehmer, bei juristischen Personen auch der Verfasser und ihrer Mitarbeiter binnen einer angemessenen Frist berechtigt.

HAFTUNG FÜR EINGEGANGENE ARBEITEN

Bei Beschädigung oder Verlust von Wettbewerbsarbeiten haftet der Auslober auf Kostenersatz für die Ausbesserung oder Wiederbeschaffung der

beschädigten bzw. verlorenen Unterlagen, wenn er diejenige Sorgfalt außer Acht gelassen hat, die er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt.

VERSTÖSSE GEGEN DAS WETTBEWERBSVERFAHREN

Die Entscheidungen des Preisgerichts in der Sache sind endgültig, sie unterliegen nicht der gerichtlichen Nachprüfung.

Wenn ein Teilnehmer einen Verstoß gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren rügen will, so kann er sich unbeschadet eines Rechts auf Nachprüfung durch die Vergabekammer an den

Auslober wenden. Die Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Protokolls über die Preisgerichtssitzung beim Auslober eingehen. Dieser trifft seine Entscheidung im Benehmen mit dem zuständigen Wettbewerbsausschuss.

Die zuständige Vergabekammer ist die Vergabekammer Südbayern bei der Regierung Oberbayern.

TERMINE

- | | | |
|--|--------|------------------------------|
| • Preisrichtervorbesprechung | Mi, | 18.06.2008 |
| • Tag der Bekanntmachung | Mi, | 09.07.2008 |
| • Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen ab | Mo, | 18.08.2008 |
| • Start der Bearbeitung | Mo, | 25.08.2008 |
| • Rückfragen bis | Mo, | 08.09.2008 |
| • Rückfragekolloquium mit den Wettbewerbsteilnehmern | Mi, | 17.09.2008, ab 13 Uhr |
| • Abgabetermin der Arbeiten | Fr, | 21.11.2008 |
| • Preisgerichtssitzung | Mi/Do, | 04./05.02.2009 |
| • Pressekonferenz und Ausstellungseröffnung | | Termin steht noch nicht fest |

STÄDTEBAULICHER UND VERKEHRLICHER RAHMEN



Abb.: Luftbild der Augsburger Innenstadt

- Kennedy-Platz
- Fuggerstraße
- Maximilianstraße
- Königsplatz
- Konrad-Adenauer-Allee
- Theodor-Heuss-Platz
- Bahnhofsvorplatz
- Hauptbahnhof
- Wertach

STÄDTEBAULICHER RAHMEN

Stadträumlicher Kontext

TOPOGRAPHIE UND LAGE DER INNENSTADT IM STADTGEFÜGE

Die städtebauliche Struktur der Augsburger Innenstadt ist geprägt durch die Lage zwischen den beiden Flüssen Lech und Wertach.

Zwischen den beiden Flußauen erhebt sich der Höhenrücken der sogenannten „Augsburger Hochterrasse“, deren Hangkante das Stadtbild an vielen Stellen entscheidend prägt (z.B. im Bereich der Rosenaustraße, der Gesundbrunnenstraße, des Unteren Grabens, des Leonhardsbergs oder des Milchbergs).

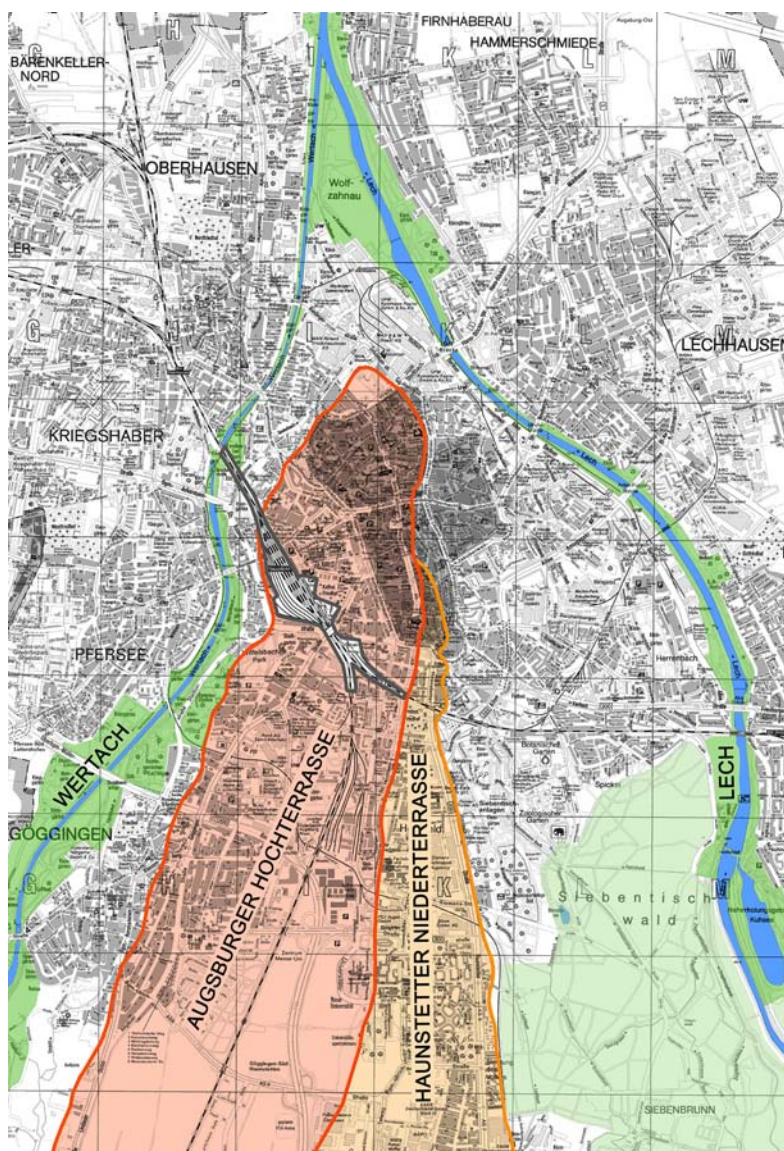
Mit dem Bau der Gleisanlagen des Hauptbahnhofs wurde durch Geländeaufschüttungen und -einschnitte erheblich in die Topographie eingegriffen.

Die historische Altstadt ist von einem Kranz gründerzeitlicher Quartiere umgeben. Zu nennen sind hier insbesondere das Bahnhofs-, Beethoven- und Thelottviertel im Westen und das Bismarckviertel im Süden.

Mit seiner Mischung aus alten Fabrikanlagen, Gewerbekanaln und Arbeitersiedlungen weist das östlich der Altstadt gelegene Textilviertel einen besonderen Charakter auf. Seit dem Niedergang der Textilindustrie befindet sich das Viertel im Umbruch. Der Bau des Einkaufszentrums Citygalerie und die angrenzende Wohnbebauung prägen das neue Gesicht dieses Stadtteils ebenso wie der Bau der Süd-Ost-Tangente (Schleifenstraße) oder die umgesetzte bzw. geplante Umnutzung historischer Industriekomplexe (Fabrik Schloss, Glaspalast, Kammgarnspinnerei).

Die Konversion der ausgedehnten ehemaligen Kasernenareale im Augsburger Westen bildet den aktuellen Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung. Entlang eines durchgängigen Grünzugs entstehen hier auf mehr als 200 ha neue Wohn- und Gewerbegebiete. Durch die Wertach und die Bahnlinie von der Innenstadt getrennt, stellt die Anbindung des Westens ein strukturelles und verkehrliches Problem dar.

Abb.: Topographische Situation (Quelle: Stadt Augsburg)



STRUKTUR UND STADTRAUM DER INNENSTADT

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

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. Die Nutzungsverteilung in der Innenstadt kann dem Flächennutzungsplan (vgl. Anlage „FNP Plan.pdf“) entnommen werden.

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.

Aufgrund ihrer unterschiedlichen Entstehungszeit, Lage und Bedeutung weisen die öffentlichen Räume stark unterschiedliche Charaktere auf. Rückgrat der Altstadt ist die barock geprägte, monumentale Maximilianstraße. Sie steht im Gegensatz z. B. zum gründerzeitlich, boulevardartigen Straßenraum der Konrad-Adenauer-Allee / Fuggerstraße, zum grün geprägten Oberen Graben oder zum nach dem 2. Weltkrieg hergestellten Straßendurchbruch der Ost-West-Achse (Karlstraße, Leonardsberg).

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

HISTORISCHES ERBE

Die Augsburger Innenstadt weist eine hohe Dichte an Baudenkmalern auf (vgl. Anlage „Denkmalschutz.pdf“): Der gesamte Bereich der ehemals Freien Reichsstadt innerhalb der Wallanlagen steht als Ensemble unter Denkmalschutz. In den Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts entstandenen Stadterweiterungen steht eine Reihe von noch geschlossenen Straßenzügen ebenfalls unter Ensembleschutz (z. B. Fuggerstraße – Volkhartstraße - Schaezlerstraße, Schießgrabenstraße, Gesundbrunnenstraße - Klinkerberg, Bismarckstraße, Rosenaustraße).

GRÜNSTRUKTUR

Analog zur Stadtstruktur verlaufen die großen regionalen Grünzüge, 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). Die Verbindungen in die innenstadtnahen Grünräume und das Umland sind kaum ausgebildet.

Die Wallanlagen stellen die Hauptgrünstruktur in der Innenstadt dar. Sie sind durch die Schutzgebietsverordnung Altstadtring (vgl. Anlage „Schutzverordnung Altstadtring“) geschützt. Im Verlauf der Wallanlagen sind jedoch Lücken festzustellen. Zu nennen sind hierbei insbesondere:

- Unterer, Mittlerer und Oberer Graben: Lücke der Grünflächen zwischen Stadtgraben und Stadtmauer,
- gesamter Verlauf der Fuggerstraße,
- Volkhartstraße: mit Ausnahme einiger Einzelbäume keinerlei Grünstrukturen im Straßenraum vorhanden.

Den Plätzen (Theodor-Heuss-Platz, Königsplatz und Kennedy-Platz) entlang des Altstadtrings kommt eine hohe Bedeutung zu. Sie haben 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.

Bestehende Planungsansätze

STADTSANIERUNG

Im Bereich der Innenstadt sind zahlreiche städtebauliche Sanierungsgebiete ausgewiesen. Für den vorliegenden Ideenwettbewerb sind insbesondere die Sanierungsgebiete „Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof und Bahnhofsumfeld“ und „Westliche Innenstadt“ von Bedeutung. In den Vorbereitenden Untersuchungen für diese beiden Gebiete wurden funktionale und gestalterische Missstände insbesondere im öffentlichen Raum festgestellt und Ansätze für eine Neuordnung aufgezeigt. Die Vorbereitende Untersuchung für das Bahnhofsumfeld beschäftigt sich darüber hinaus intensiv mit der städtebaulichen Einbindung des geplanten Bahnhofsumbaus und mit der Umnutzung der mittel- bis langfristig freiwerdenden Gleisflächen. (vgl. Anlage „VU Hauptbahnhof.pdf“ und Anlage „VU Westliche Innenstadt.pdf“).

PLANUNGSWERKSTATT „INNENSTADT UND MOBILITÄT“

Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen und zum Ausbau des Straßenbahnsystems existieren mehrere Planungsprojekte der Stadtwerke, die unter dem Namen „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ zusammengefasst werden. Die zum Teil kontrovers diskutierten Planungen führten zu der Forderung, die Pläne aus externer Sicht begutachten und Lösungen für umstrittene Ansätze entwickeln zu lassen. Deshalb hat der Stadtrat im Mai 2007 eine Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ als Vorstufe für die weitere Umsetzung der Verkehrsplanung sowie als Grundlage für sich anschließende Ideenwettbewerbe beschlossen. Sie bestand aus mehreren Modulen (Runder Tisch der Interessensverbände, Bürgerinformation und Ideensammlung, Expertenklausur) und fand im Oktober / November 2007 statt. Neben grundsätzlichen Überlegungen für die stadtverträgliche Organisation der Verkehrsnetze wurden in der Planungswerkstatt auch konkrete Planungsansätze z.B. für den Straßenzug Konrad-Adenauer-Allee - Fuggerstraße entwickelt (Ergebnisse der Planungswerkstatt vgl. Anlage „Planungswerkstatt Innenstadt und Mobilität.pdf“).

ÜBERGEORDNETES GRÜNKONZEPT

Neben dem Lückenschluß bzw. dem schrittweisen „Umbau“ des vorhandenen Baumbestandes im Bereich der Wallanlagen, der dauerhaft leistungsfähige Grünstrukturen – „Grün für die Zukunft“ – erhalten soll, sind insbesondere die Aufwertung der Ein- und Ausfallstraße sowie innerstädtische Grünachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung die wesentlichen Elemente der übergeordneten Konzeption der städtischen Grünordnung.

Aufwertung der Ein- und Ausfallstraßen

Die Ein- und Ausfallstraßen stellen als Hauptverkehrsadern die repräsentativen Zugänge zur Stadt dar. Hierbei sind insbesondere die folgenden Straßenzüge zu nennen:

- im Osten die neue AS1 ab Anschlussstelle „Große Ostumgehung“ bis zur Amagasaki Allee, Friedberger Straße,

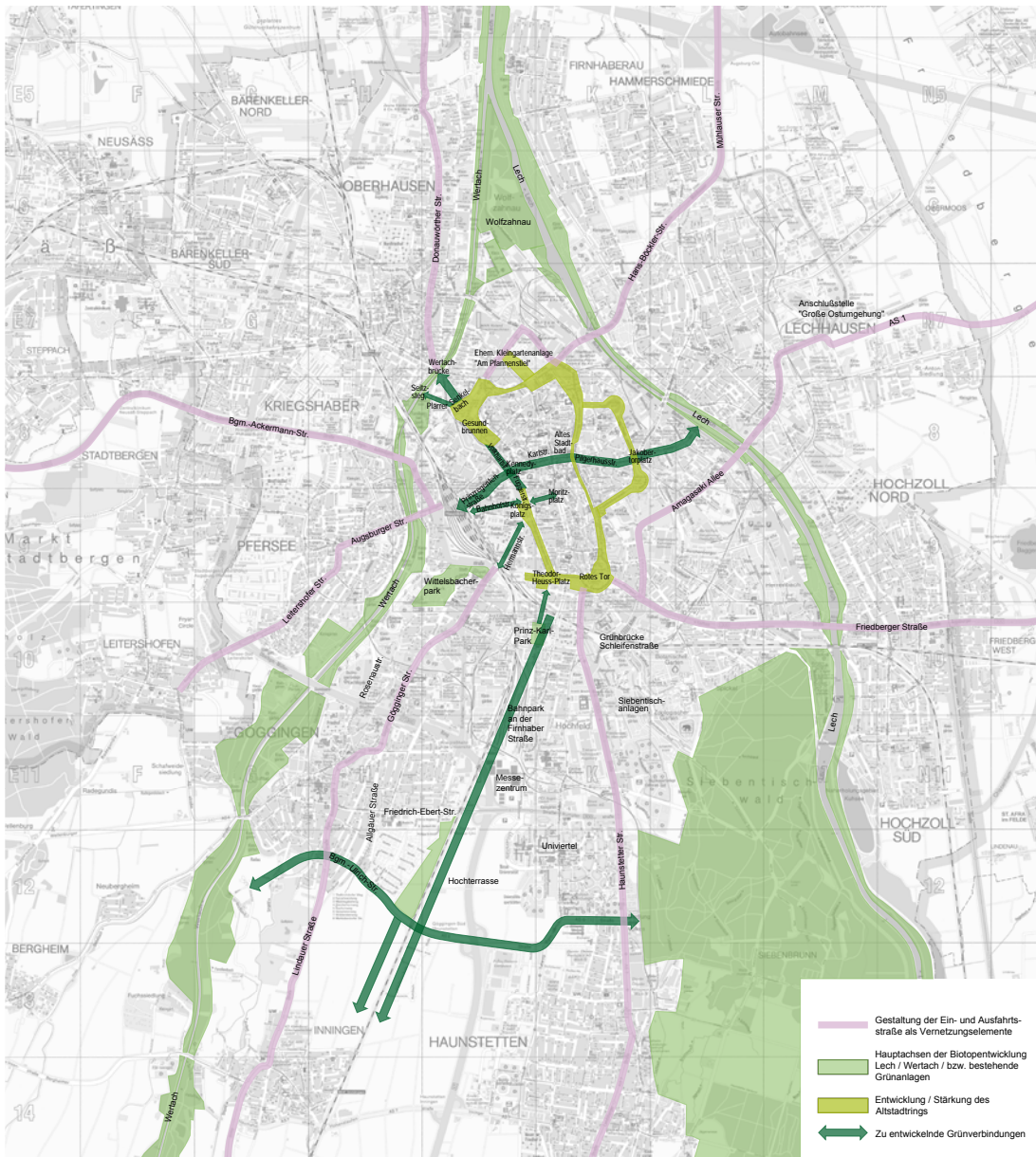


Abb.: Grünkonzept
(Quelle: Stadt Augsburg)

- im Süden die Haunstetter Straße sowie die Lindauer Straße über Allgäuer Straße und Gögginger Straße,
- im Westen die Augsburgener und Leitershofer Straße, sowie die Bürgermeister-Ackermann-Straße,
- im Norden die Donauwörther und Mühlhauser Straße.

Die Straßenzüge verbinden die Stadt mit der freien Landschaft und haben somit die Aufgabe, das Grün der freien Landschaft mit der Bebauung und den Grünflächen der Stadt zu verzahnen. Begrünte Straßenzüge tragen zur Orientierung und zur Steigerung der Lebensqualität des Menschen in der Stadt bei und geben Wiedererkennungswert. Gleichzeitig fungieren sie als Verbindungslinien im Grünflächen - und Biotopverbund und bieten Lebensraum für Pflanzen und Tiere.

Nord-Süd-Grünachse von der Wertachbrücke über den Altstadtring auf die Hochterrasse

Bisher besteht keine durchgängige Nord-Süd-Grünachse von der Wertachbrücke in Oberhausen über den Altstadtring auf die Freiflächen der Hochterrasse im Süden der Stadt.

- So fehlt im Bereich Wertachbrücke ein Anschluss des Wertachgrüns über die Langenmantelstraße an die Grünanlage am Gesundbrunnen. Ebenso unzureichend ausgebildet ist die Querverbindung von der künftigen Grünanlage am Senkelbach über den Plärrer zum Seitzsteg über die Wertach.
- Die Achse führt weiter über den westlichen Abschnitt des Altstadtrings, den Theodor-Heuss-Platz über die Bismarckstraße zum Park im Prinz-Karl-Viertel. Der Abschnitt vom Altstadtring über die Bismarckstraße zur Grünanlage im Prinz-Karl-Viertel weist jedoch Defizite auf. Gleichzeitig stellt sich die Verbindung

zwischen dem Roten Tor über die Grünbrücke der Schleifenstraßen in die Siebentischanlagen unbefriedigend dar.

- Ihre Fortsetzung findet die Grünachse im Bahngelände an der Firnhaberstraße. Das Gelände bietet Potenzial, einen wirkungsvollen Grünkorridor in ausreichender Breite nach Süden zu entwickeln. Gleichzeitig dient der Bereich sowohl der Frischluftzufuhr als auch der Freiflächen- und Biotopflächenvernetzung.
- Vom Bahngelände an der Firnhaberstraße führt die Grünachse nach Süden über das Messezentrum und die Universität in die freie Landschaft der Hochterrasse. Die Hochterrasse ist im Regionalplan als regionaler Grünzug dargestellt. Dieser Freiraum soll über die Nord-Südachse mit der Innenstadt verbunden werden.
- Eine weitere fehlende Grünverbindung ist vom Bahngelände an der Firnhaberstraße ausgehend entlang der Bahnlinie nach Süden festzustellen. Diese findet ihre Fortsetzung westlich der Bahnlinie in den Grünflächen des neuen Baugebietes an der Friedrich-Ebert-Straße.

Ost-West-Grünachsen

Innerhalb von Augsburg bestehen mehrere Grünachsen in Ost-West-Richtung, die in ihrer Funktion gestärkt werden sollen.

- Neben den Wallanlagen hat die Ost-West-Verbindung vom Bahnhofsvorplatz über Bahnhofstraße, den Königsplatz, die Bürgermeister-Fischer-Straße an den Moritzplatz eine herausragende Bedeutung. Sie bindet den Bahnhof an die Innenstadt an. Diese Achse ist überwiegend urban geprägt.
- Die Verbindung vom Bahnhof über Prinzregentenstraße, Karlstraße, Leonhardsberg, Pilgerhausstraße, Jakoberstraße zum Jakobertor weist derzeit überwiegend urbanen Charakter auf. Die Aufenthaltsqualität der Straßenzüge ist

sehr gering. Die Achse ist hauptsächlich vom motorisierten Verkehr dominiert.

- Eine bedeutende Grünachse in Richtung Innenstadt stellt der Wittelsbacher Park dar. Die Anbindung des Parks an die Innenstadt weist im Bereich der Hermanstraße und Hangkante östlich der Rosenaustraße Defizite auf.
- Im Süden der Stadt weist die in Ost-West-Richtung verlaufende Verbindung zwischen Wertach und Lech von der Wertach am Südrand von Göggingen über die Bürgermeister-Ulrich-Straße an den Siebentischwald eine übergeordnete Funktion für Erholung und Naturschutz auf. Diese Verbindung ist jedoch bezüglich der Straßenraumgestaltung und der Entwicklung von Grünflächen entlang der Achse unvollständig ausgebildet.

Umstrukturierungsflächen

Im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs befinden sich beiderseits der Bahntrasse Bahnflächen, die für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung stehen könnten.

Östliche Umstrukturierungsfläche

Im Bereich südöstlich des Hauptbahnhofs Augsburg befindet sich mit den ehemaligen Ladehöfen (im Luftbild orange unterlegt) ein Umstrukturierungspotenzial von ca. 8,5 ha. Es handelt sich hierbei um die Flächen des inneren, mittleren und äußeren Ladehofs, die nicht mehr für den Güterverkehr der Bahn genutzt werden.

An der Nahtstelle zum Bahnhofsvorplatz bestehen zahlreiche unterschiedliche Nutzungsansprüche (Fahrradstation im Bohus-Center, Zu- und Abfahrt zu Parkhaus, Hauptfuß- und Radwegeverbindung, Zufahrt zu den Haltestellen der Regionalbusse auf dem Bahnhofsvorplatz etc.). Des Weiteren wird der

Bereich des inneren Ladehofes heute als Abstellplätze der Regionalbusse genutzt. In Spitzenstunden stehen hier bis zu 15 Busse.

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 Rosenaustraße und den höher gelegenen Bahngleisen. Von Bedeutung ist hierbei ein als Biotop kartiertes Feldgehölz mit einer Reihe dicht stehender, vitaler über 100-jähriger Rosskastanien an der Hangkante (vgl. Anlage „Grünstrukturen Innenstadt.pdf“). Die Hangkante mit ihrem Gehölzbestand hat hohe Bedeutung für das Stadtbild



Abb.: Umstrukturierungsflächen

und dient u. a. als fußläufige Verbindung parallel zur Rosenaustraße. Im Süden schließt sich mit dem Wittelsbacher Park eine wichtige öffentliche Grünfläche an.

Die Bebauung beiderseits der Rosenaustraße und das westlich der Rosenaustraße liegende Thelottviertel stellen sich als eine relativ homogene und gestalterisch ansprechende Wohnbebauung dar. Diese steht unter Ensembleschutz.

VERKEHRLICHER RAHMEN

Vorbemerkung

Den Wettbewerbsteilnehmern werden die bisher vorliegenden Konzepte und Planwerke zum Thema Verkehr (Gesamtverkehrsplan, Nahverkehrsplan, Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, Empfehlungen der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“) als Grundlage für die Überlegungen zum Mobilitätskonzept zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen der Erarbeitung eines schlüssigen Verkehrskonzeptes („Zielnetz“) **können** bestehende Planungen und Konzepte verändert und / oder stufenweise weiterentwickelt werden.

In diesem Zusammenhang sind nach derzeitigem Planungsstand insbesondere die folgenden Konzepte und Verkehrsprojekte zu nennen:

- Gesamtverkehrs- und Verkehrsentwicklungsplan,
- Nahverkehrsplan mit Ausführungsnetz 2006-2011 und Zielnetz 20xx,
- Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, bestehend aus fünf Teilprojekten,
- westliche Erschließungs- und Entlastungsstraße,
- Nordtangente,
- Regionaler Nahverkehrsplan mit RegioSchienen-Takt und verändertem Regionalbuskonzept,
- Ost-West-Achse für Radfahrer (teilweise bereits in Bau).

Im Rahmen der Erarbeitung des integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität für alle Verkehrsträger (ÖV, IV, Fußgänger und Radfahrer) **können** bestehende Planungen und Konzepte verändert und / oder stufenweise weiterentwickelt werden.

Die Planungen zum **Projekt der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle unter den Gleisen der DB AG im Bereich des Hauptbahnhofs** (Teilprojekt 1 der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg) stellen sich sehr komplex dar und sind schon weit fortgeschritten. Auch wurde zwischen der Stadt Augsburg, den Stadtwerken Augsburg und der Deutschen Bahn AG bereits eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Die Planfeststellungsunterlagen für den Umbau des Hauptbahnhofs sind bereits im Entwurf fertig gestellt und sollen im Lauf des Jahres 2008 bei der Regierung von Schwaben und dem Eisenbahnbundesamt eingereicht werden. Entsprechend wurde vom Stadtrat der Stadt Augsburg beschlossen, im vorliegenden Ideenwettbewerb an folgenden Randbedingungen festzuhalten, damit die Anträge auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens sobald wie möglich vorgelegt werden können:

- Zuführung der Straßenbahn von der Halderstraße in den Straßenbahntunnel unter den Gleisen der DB AG im Bereich des Hauptbahnhofs (sog. Mitteltunnel), Möglichkeit eines weiteren Straßenbahnanschlusses aus Norden,
- Lage und Ausgestaltung des Mitteltunnels unter dem Hauptbahnhof mit der Straßenbahnhaltestelle auf Ebenen -2, der Verteilerebene -1 und der DB-Bahnsteigebene 0 sowie den Zugangsanlagen zu den Bahnsteigen und dem gemeinsamen Straßenbahn- und Fußgängertunnel zum neuen Westausgang,
- Weiterführung der Straßenbahn in der Rose- naustraße und Anbindung an die vorhandenen Gleise in der Pferseer Straße.

Im Rahmen der Erarbeitung eines integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität kann im Ideenwettbewerb von den vom Stadtrat beschlossenen Randbedingungen zur unterir-

dischen Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof nur dann abgewichen werden, wenn der Wettbewerbssteilnehmer einen Lösungsansatz entwickelt, der wesentliche städtebauliche und verkehrliche Vorteile bietet. Es wird eine nachvollziehbare Begründung und eine Darlegung der Vorteile des entwickelten Mobilitätskonzepts erwartet. Abweichende Lösungen führen nicht zum Ausschluss aus dem Wettbewerbsverfahren.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

AUSGANGSSITUATION UND BESTEHENDE PLANUNGSANSÄTZE

Das Rückgrat des ÖPNV bildet ein Schienenschnellverkehrssystem, bestehend aus Regional-

bahn sowie der Straßenbahn. Die sternförmig auf Augsburg zulaufenden Schienenstrecken bieten eine schnelle Verbindung innerhalb der Region und nach Augsburg hinein.

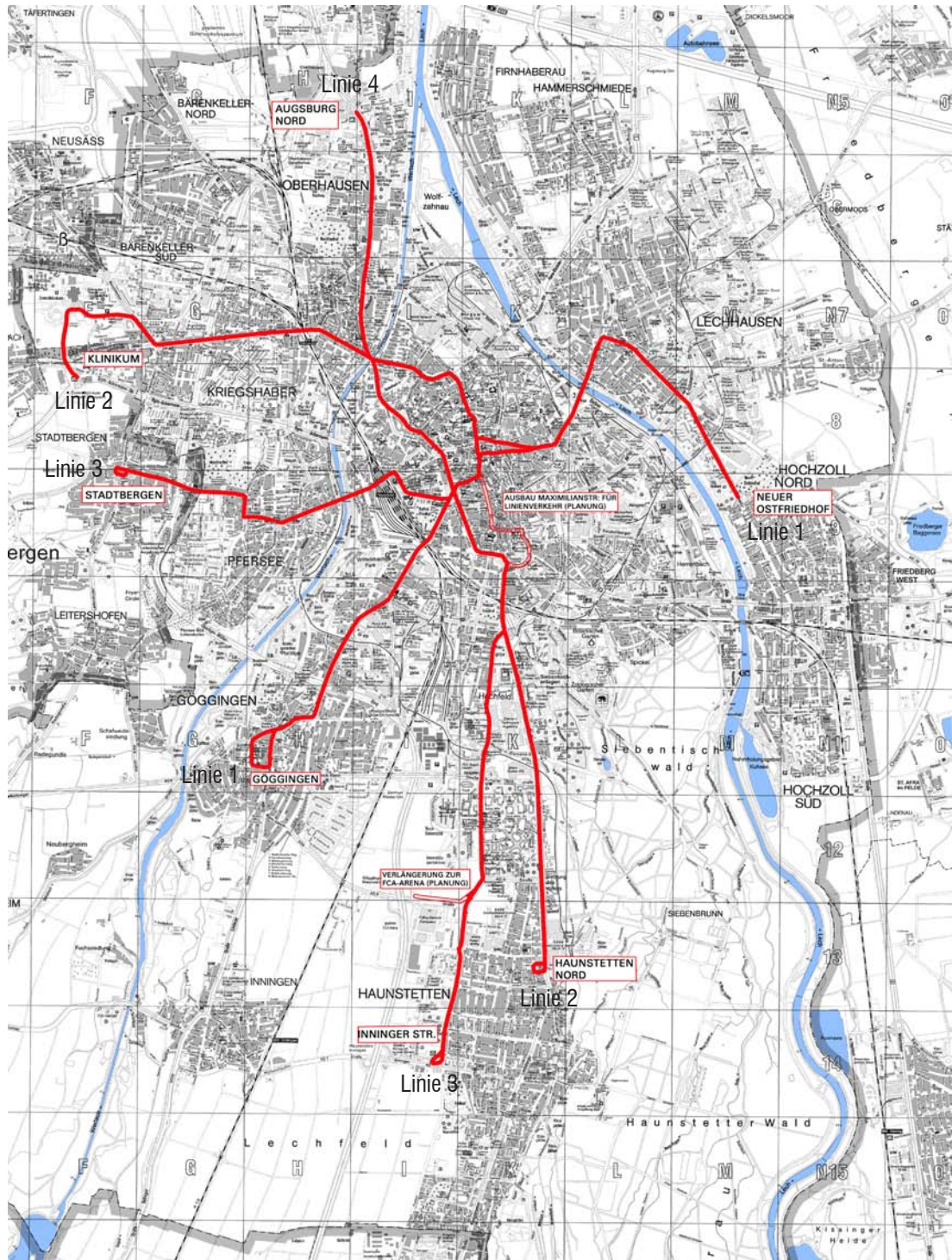


Abb.: Bestehendes Straßenbahnnetz (Quelle: Stadtplanungsamt Augsburg, Anlage „Straßenbahnnetz Bestand.jpg“)

Bestehendes Straßenbahnnetz

Grundgerüst des städtischen ÖPNV ist die Straßenbahn, die über weite Streckenabschnitte in Stadtbahnqualität ausgebaut ist, und die aufkommensstärksten Achsen abdeckt. In Augsburg fahren zur Zeit vier Straßenbahnlinien.

In den letzten Jahren wurde die Straßenbahn als innerstädtisches Schienenschnellverkehrsmittel mit eigenem Gleiskörper (wo räumlich möglich), weitgehender Priorisierung an Lichtsignalanlagen und barrierefreier Gestaltung der Haltestellen und Zugänge ausgebaut.

Das Fahrtenangebot umfasst tagsüber einen 5-Minuten-Takt. Abends und am Wochenende wird der Takt auf 10 bzw. 15 Minuten ausgedünnt. Über die Stadtgrenzen der Stadt Augsburg hinaus bindet die Linie 3 die Gemeinde Stadtbergen an.

Die Stadtwerke Augsburg stellen Ihren Fuhrpark kontinuierlich auf 40-42 m lange Stadtbahnfahrzeuge um. Diese stellen neue Anforderungen an die Bahnsteiglängen und sind bei den Planungen zu berücksichtigen.

Umsteigepunkte

Zwischen Stadtverkehr und der Regionalbahn kann der Fahrgast neben dem Hauptbahnhof in Oberhausen Bahnhof, Hochzoll Bahnhof und in der Haunstetter Straße sowie am Haltepunkt Messe umsteigen.

Im Innenstadtbereich wird der ÖPNV derzeit an zahlreichen Umsteigepunkten verknüpft. Hauptumsteigepunkte des innerstädtischen ÖPNV sind die Haltestellen „Königsplatz“ (69.000 Umsteiger am Tag), „Hauptbahnhof“ (29.000 Umsteiger am Tag), „Rotes Tor“ (4.300 Umsteiger am Tag), „Moritz-

platz“ (3.000 Umsteiger am Tag) und „Theater“ (2.100 Umsteiger am Tag).

Die Trambahnlinien enden momentan überwiegend an der Stadtgrenze; die sich teilweise dynamisch entwickelnden Umlandgemeinden sind nicht angebunden. An drei Knotenpunkten bestehen Übergänge zur S-Bahn-ähnlichen Regionalbahn. Diese sind der Hauptbahnhof, der Bahnhof in Oberhausen und die Haunstetter Straße.

Projekt: Mobilitätsdrehscheibe Augsburg

Das Großprojekt der „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ ist Bestandteil des Ausführungsnetzes 2006-2011 des NVP und setzt sich aus fünf aufeinander abgestimmten Einzelmaßnahmen zusammen.

Diese sind:

1. Neubau der Straßenbahnlinie 5,
2. Neugestaltung des Hauptbahnhofs, d. h.
 - Neubau einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle unter den Gleisen der DB AG im Bereich des Hauptbahnhofs mit barrierefreiem Ausbau der Mittelpassage unter den Gleisen, Zuführung der Straßenbahnlinien von Westen mittels einer Rampe in der Halderstraße,
3. Umgestaltung des Königsplatzes,
4. Neubau der Straßenbahnlinie 6 (mit Umbau der Haltestelle Theodor-Heuss-Platz durch zusätzliches drittes Gleis und Umbau des Knotenpunktes),
5. Verlängerung der Linie 1 bis zum Bahnhof Hochzoll.

Das Gesamtprojekt wird u. a. durch Fördermittel des Bundes und des Freistaats Bayern finanziert. Die Stadtwerke haben im Jahr 2006 einen sog. Rahmenantrag zur Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für alle Teilprojekte der Mobilitätsdrehscheibe gestellt. Auf diesen Antrag wurden alle Teilprojekte in die B-Liste, das

STÄDTEBAULICHER UND VERKEHRLICHER RAHMEN

Teilprojekt der Straßenbahnlinie 6 sogar in die A-Liste des GVFG-Programms aufgenommen. Grundlage für diese Finanzierungszusage ist der mit der vorliegenden Planung erzielte gesamtwirtschaftliche Nutzen, welcher durch die standardisierte

Bewertung mit einem Kosten-Nutzen-Faktor in Höhe von 1,4 nachgewiesen ist. Ein vergleichbarer Kosten-Nutzen-Faktor ist auch Voraussetzung für die Förderung einer modifizierten Planung.

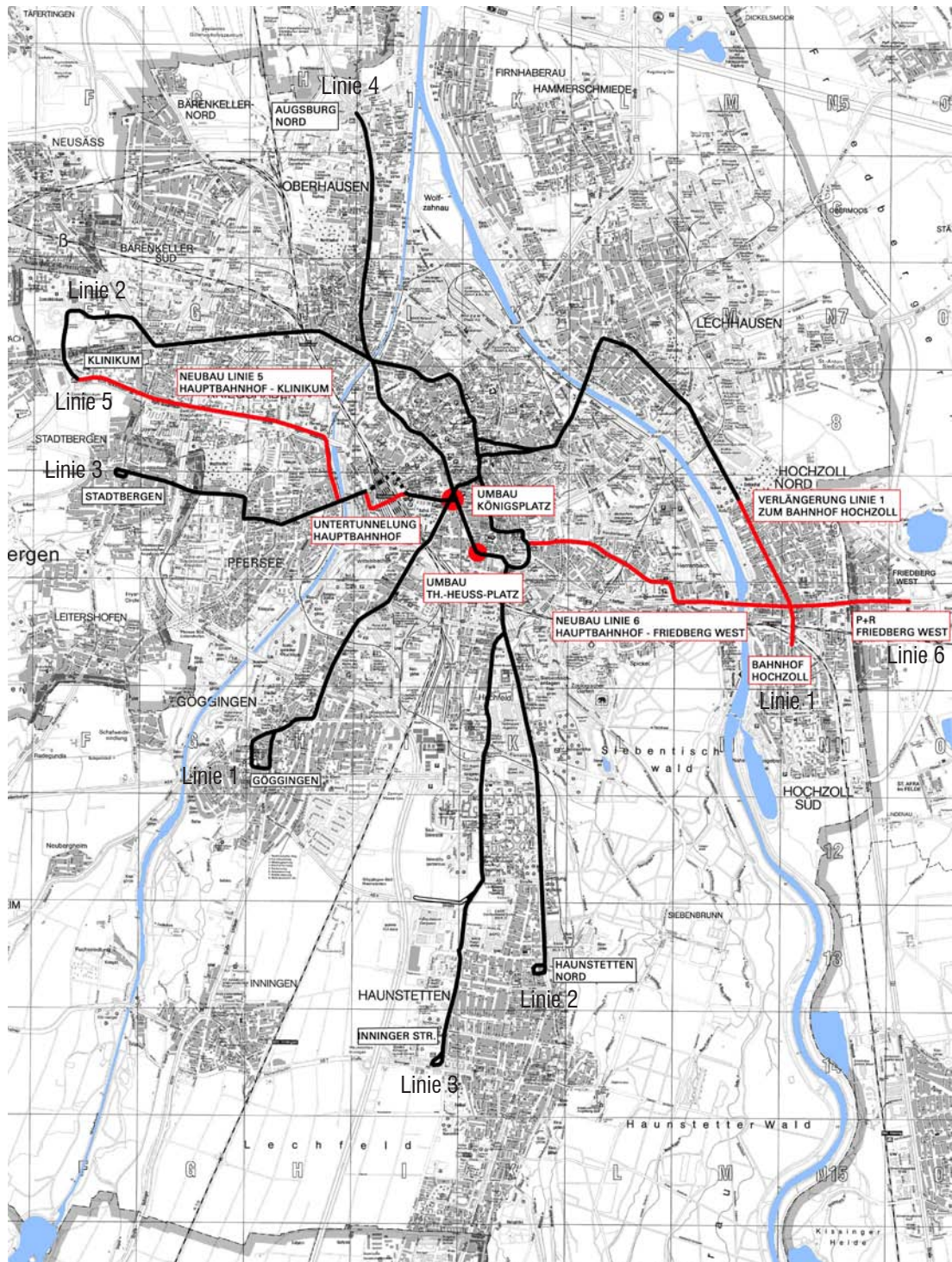


Abb.: Ergänzung des Straßenbahnnetzes durch die Projekte der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (Quelle: Stadtplanungsamt Augsburg, Anlage „Straßenbahnnetz MDA.jpg“)

Jedes Teilprojekt trägt zur Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs bei. Die neue Haltestelle am Hauptbahnhof soll als wichtiger Bestandteil des Gesamtprojekts eine direkte Verknüpfung zwischen ÖPNV und dem Regional- und Fernverkehr der

Bahn ermöglichen. Die Beschreibungen der einzelnen Teilprojekte können der Anlage entnommen werden (vgl. Anlagen „MDA Gesamtprojekt 1.pdf“, „MDA Gesamtprojekt 2.pdf“, „Straßenbahnnetz MDA.jpg“, „MDA Linie 6 Infobroschüre.pdf“).

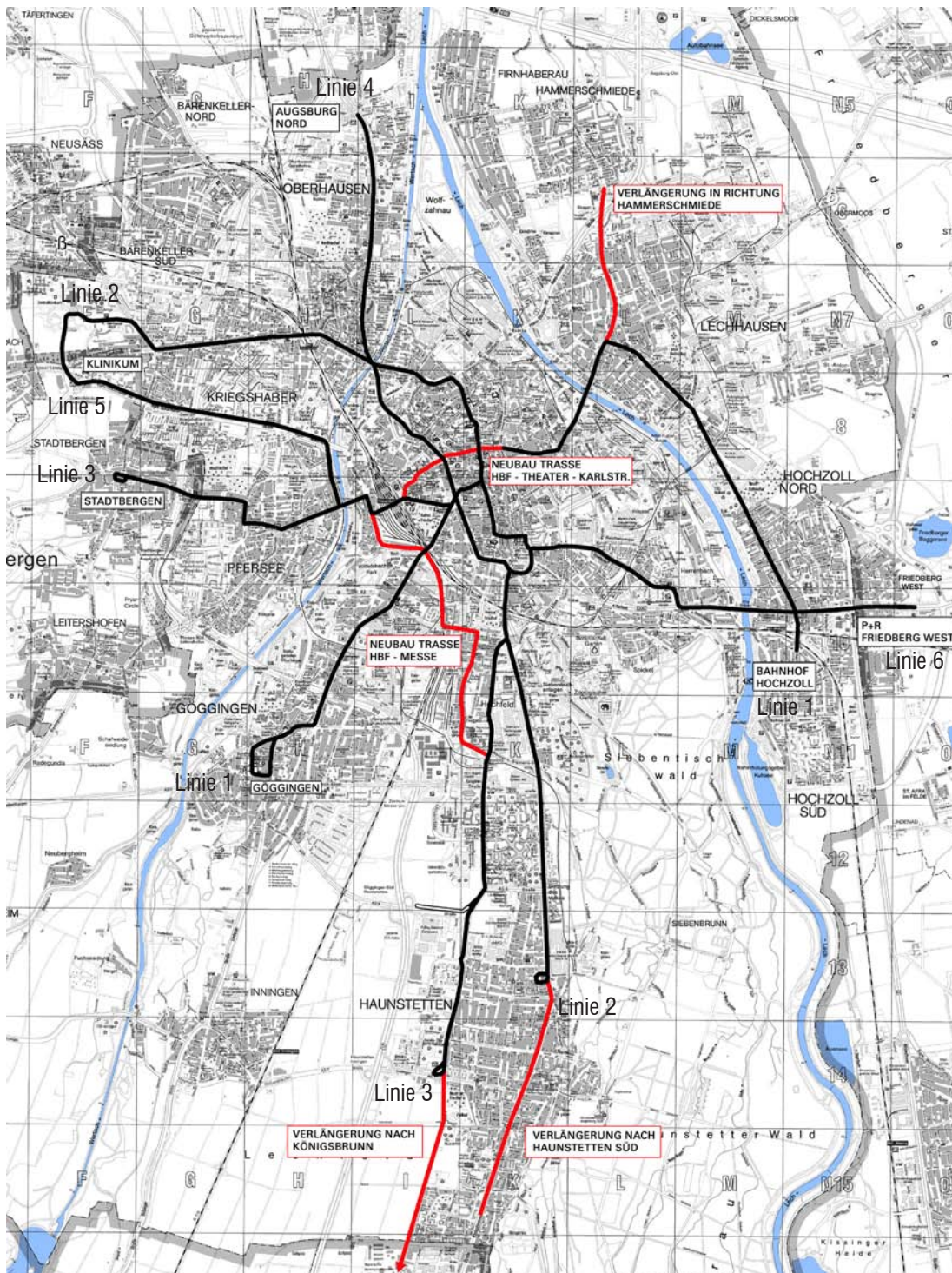


Abb.: Ergänzung des Straßenbahnnetzes durch die Projekte des Zielnetzes 20xx (Quelle: Stadtplanungsamt Augsburg, Anlage „Straßenbahnnetz 20xx.jpg“)

Ausführungsnetz 2006-2011 und Zielnetz 20xx des Nahverkehrsplans für Straßenbahnen

Der Nahverkehrsplan unterscheidet für den künftigen Ausbau des Nahverkehrs ein Ausführungsnetz 2006-2011 und ein Zielnetz 20xx. Das Ausführungsnetz umfasst die Maßnahmen, die im Zeithorizont 2006-2011 realisiert werden sollen. Das Zielnetz gibt einen Ausblick auf den angestrebten Endausbau des öffentlichen Personennahverkehrs im Nahverkehrsraum Augsburg. Es umfasst auch Maßnahmen, die erst nach 2011 umgesetzt werden.

Das **Ausführungsnetz 2006-2011** umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

- Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (vgl. vorstehenden Text),
- Ausbau des heutigen Betriebsgleises in der Maximilianstraße zum Straßenbahnbetriebshof für den Linienverkehr.

Das **Zielnetz 20xx** sieht darüber hinaus folgende Maßnahmen vor:

- Linie 1: Verlängerung in die Hammerschmiede (Mühlhauser Straße),
- Verlängerung einer Straßenbahnlinie vom Hauptbahnhof bis zur Messe,
- Linie 3: Verlängerung nach Königsbrunn,
- Linie 4: Verlängerung nach Haunstetten Süd,
- Neubau einer Straßenbahntrasse vom Hauptbahnhof über Prinzregentenstraße und Karlstraße mit Anbindung an die Trasse der Straßenbahnlinie (Erforderlichkeit einer Rampe in der Prinzregentenstraße zur Einfahrt in den unterirdischen Straßenbahnhalt).

Wendemöglichkeit für die Straßenbahn auf der Bahnhofswestseite

Aufgrund des geplanten Ausbaus des Liniennetzes der Straßenbahnen im Rahmen der Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg wird aus betrieblichen Gründen neben der bestehenden Wendeschleife auf der Ostseite des Hauptbahnhofs auch auf der Bahnhofswestseite eine Wendemöglichkeit erforderlich. Mit der Umsetzung des Zielnetzes 20xx des Nahverkehrsplans (NVP) wird diese dann lediglich für den sog. Havariefall im Straßenbahntunnel unter dem Hauptbahnhof genutzt. Die Erforderlichkeit einer Wendemöglichkeit auf der Westseite stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

- In der ersten Ausbaustufe durchfährt die Linie 3 in zwei Richtungen den Tunnel, den Platzbereich und die Rosenaustraße zwischen Sebastian-Buchegger-Platz und Pferseer Straße. Die Linien 4 und 6 enden und wenden am Hauptbahnhof. Die westlich des Bahnhofs zu schaffende Wendemöglichkeit soll zudem von den von Westen kommenden Straßenbahnen der Linie 3 im Falle einer Störung im Tunnel genutzt werden können.
- Nach dem Bau der Linie 5 zum Klinikum wird diese mit der Linie 6 zusammengefasst. Die neue Linie 5/6 endet nun nicht mehr am Hauptbahnhof und muss hier ebenfalls nur noch im Havariefall wenden.
- Mit der Weiterführung der Straßenbahnlinie nach Süden bis zur Messe (Zielnetz 20XX) wird keine Straßenbahnlinie mehr am Hauptbahnhof enden. Die Wendemöglichkeit wird also nicht mehr regelmäßig befahren sondern nur noch für den Fall einer Störung im Tunnel benötigt.

Zur Lage der Wendemöglichkeit (Mindestinnenradius: 30 m) liegen bereits mehrere Überlegungen vor:

- Seitens der Stadtwerke wurden fünf Varianten zur Lage einer Wendeschleife im Bereich des Tunnelmundes auf der Bahnhofswestseite erarbeitet (vgl. Anlage „MDA Hbf Varianten Wendeschleife Westausgang.pdf“). Hierbei sehen vier Varianten die Wendeschleife als „eigenständiges“ Bauwerk vor.
Als Eigentümer von evtl. benötigten Grundstücken lehnt die DB AG derzeit Wendeschleifen ab, deren Lage in vorhandene Bahninfrastruktur eingreift. Die Stadtwerke bevorzugt langfristig daher eine Wendeschleife im Bereich der Gögginger Brücke, die im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie in Richtung Messe errichtet werden könnte.
- Im Rahmen der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ wurde angeregt, die Straßenbahnen als Zwischenlösung durch die Rosenaustraße, die Pferseer Unterführung und die Viktoriastraße stadteinwärts wenden zu lassen. Langfristig sollen die Straßenbahnen (für den Havariefall) durch die Rosenaustraße - Pferseer Straße - Grünfläche in der Perzheimstraße – Hörbrotstraße geführt werden.

Wendeschleife Theodor-Heuss-Platz und Wendeschleife Stadttheater

Am Theodor-Heuss-Platz und südlich des Stadttheaters (um das Justizgebäude) existieren bereits Wendeschleifen für die Straßenbahn für den Havariefall. Im Rahmen der Umsetzung der Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg ist vorgesehen, diese Wendeschleifen auch für die Dauer des Umbaus des Königsplatzes als betriebliche Wendeschleifen zu nutzen, da die stadteinwärts kommenden Straßenbahnen dann dort enden. Zu diesem Zweck müssen die bestehenden Wendeschleifen und die jeweiligen Haltestellen umgebaut werden (vgl. Anlagen „MDA Wendeschleife Theater LP.pdf“, „MDA Wendeschleife Theodor Heuss Platz LP.pdf“).

RegioSchienenTakt

Ziel des RegioSchienenTaktes ist die Einrichtung eines S-Bahn-ähnlichen Verkehrs der Regionalbahnlinien mit einem 15-Minuten-Takt. Dies soll durch die Vertaktung und die Durchbindung der Regionalbahnlinien sowie durch die Einrichtung neuer Halte erreicht werden. Die Linien sollen zukünftig nicht mehr am Hauptbahnhof enden, sondern durchgebunden werden. Zwischen den Bahnhöfen Hochzoll, Haunstetter Straße und Oberhausen entsteht durch die Bündelung mehrerer Linien ein 7,5 Minuten-Takt (Stammstrecke). Um den RegioSchienenTakt abwickeln zu können, muss am Bahnhof ein zusätzlicher Bahnsteig gebaut werden (Bahnsteig F).

Voraussetzung für die Einführung des RegioSchienenTaktes ist die Realisierung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Straßenbahnausbauten, insbesondere der Linie 6, die Verknüpfung des

Abb.: Zielnetz 20xx „RegioSchienenTakt Augsburg“ (Quelle: NVP)



STÄDTEBAULICHER UND VERKEHRLICHER RAHMEN

regionalen und städtischen Verkehrs sowie der Abbau der schienenparallelen Regionalbuslinien.

Regionalbusse

Im Nahverkehrsraum verkehren insgesamt 110 Regionalbuslinien. 41 Linien fahren in das Stadtgebiet Augsburg, davon 36 bis zum Augsburger Hauptbahnhof. Innerhalb der Stadt Augsburg verkehren diese Regionalbuslinien zum Großteil mit dem städtischen Nahverkehr auf den gleichen Trassen.

Die Planungen des Nahverkehrsplans der Region Augsburg (RNVP, vgl. Anlage „Regionaler Nahverkehrsplan 2006-2011.pdf“) sehen vor, den regionalen Busverkehr sinnvoll an der Stadtgrenze zu brechen und ihn an definierten Verknüpfungs-

punkten ans kommunale Netz (z. B. Straßenbahn) anzubinden. Insgesamt ist aufgrund der Brechung der Regionalbuslinien am Stadtrand von einer Reduktion der Regionalbuslinien in der Innenstadt auszugehen (vgl. Anlage „Nahverkehrsplan Stadt Augsburg 2006-2011.pdf“). Jedoch werden auch weiterhin Regionalbuslinien das Augsburger Stadtzentrum bzw. den Hauptbahnhof anfahren.

Der Hauptbahnhof stellt somit auch mittelfristig den Hauptumsteigepunkt der Regionalbusse dar. Nach derzeitigem Kenntnisstand können die erforderlichen Regionalbushaltestellen und Abstellplätze jedoch deutlich reduziert werden:

- 4 Busabfahrtsplätze und 2 Ankunftshaltestellen (für Gelenkbusse) à 18 m Buslänge sowie ein

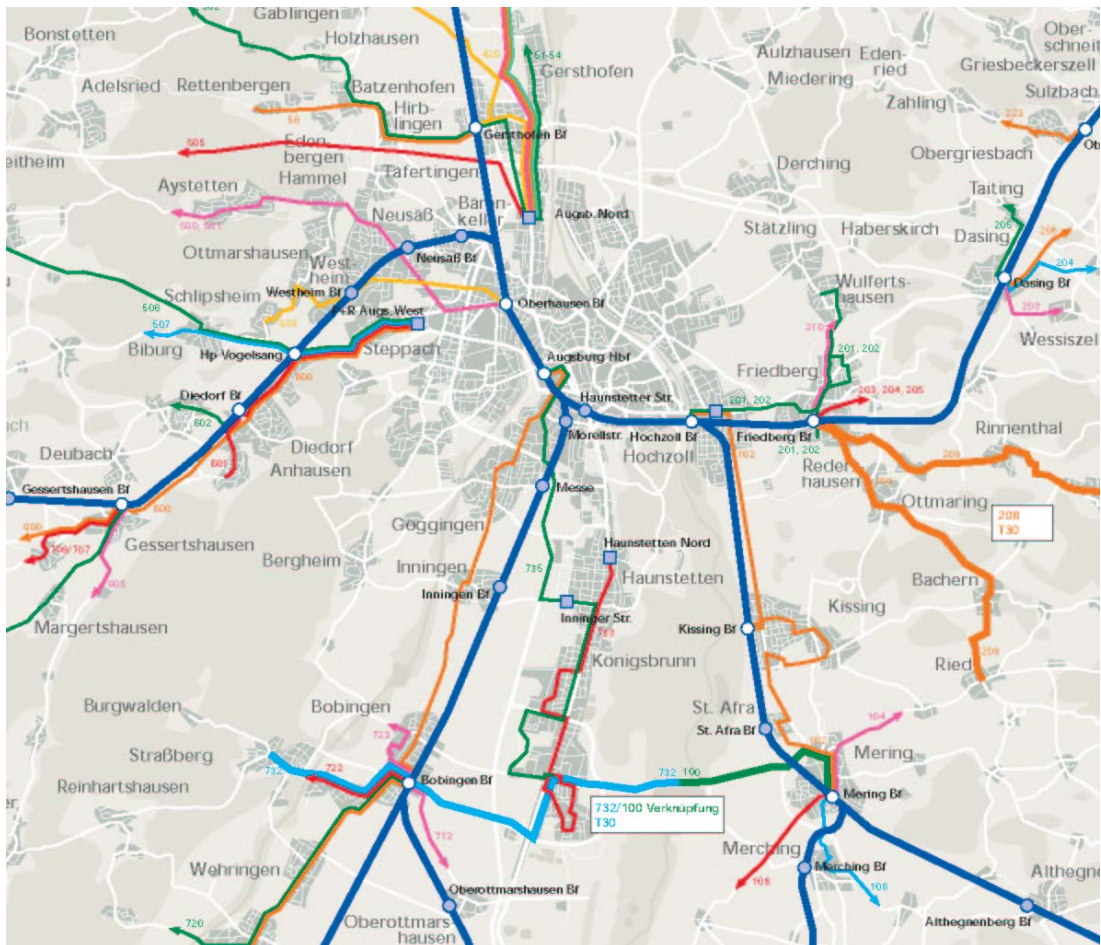


Abb.: Geplante Führung der Regionalbuslinien („optimierte Brechung“) (Quelle: Augsburger Verkehrsverbund GmbH)

zusätzlicher Abfahrtsplatz in Reserve für Schienenersatzverkehr und sonstige Sonderverkehre,

- 13 Abstellplätze für Regionalbusse (derzeit auf dem Gelände der inneren Ladehöfe).

Die dichte Folge der Regionalbusse in der Bahnhofstraße wird aus Gründen der damit einhergehenden Minderung der Aufenthaltsqualität und für die Anlieger als nicht optimal erachtet, während sich diese Route für die Busse sehr günstig darstellt.

Städtische Busse und Flughafenbus

Die städtischen Busse erschließen die Siedlungsgebiete, sind Zubringer zu den Straßenbahnen, haben Verbindungsfunktion zwischen dem Stadtzentrum und den Stadtteilzentren und dienen als Schienenersatzverkehr.

Das städtische Busnetz umfasst 21 Buslinien. Davon fahren die der Linien 28, 30 und 38 ganz oder teilweise als Anruf-Sammel-Taxi (AST). Am Wochenende, donnerstags sowie an Feiertagen werden in den Nachtstunden insgesamt 6 Nachtbuslinien eingesetzt. Die Linien 28 und 36 verbinden die Stadt Stadtbergen und die Stadt Friedberg mit der Stadt Augsburg bzw. ihren Stadtteilen.

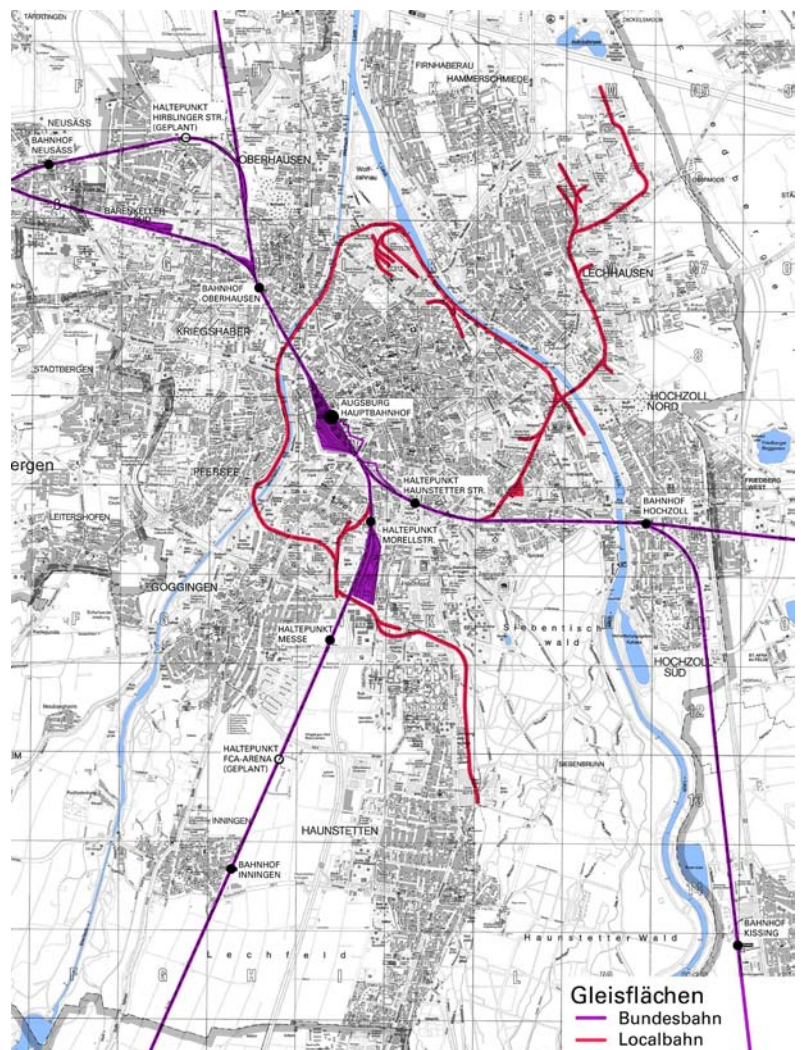
Nach derzeitigem Kenntnisstand werden im Bereich des Hauptbahnhofs folgende Haltestellen benötigt:

- 2 Haltestellen für die städtischen Busse und 1 Haltestelle für den Flughafenbus auf der Bahnhofsostseite,
- 1 Haltestelle für die städtischen Busse in der Rosenaustraße auf der Bahnhofswestseite.

Localbahn

- Mit der Localbahn verfügt Augsburg über innerstädtische Güterbahntrassen zur Verbindung der Gewerbegebiete mit dem übergeordneten Eisenbahnnetz und dessen Einrichtungen, wodurch das Straßennetz erheblich von schwerem Güterverkehr entlastet wird. (vgl. Anlage „Localbahn.pdf“).

Abb.: Bestehendes Bundesbahn- und Localbahnnetz (Quelle: Stadtplanungsamt Augsburg, Anlage „Straßenbahnnetz Bestand.jpg“)



Planungswerkstatt Innenstadt und Mobilität

Im Rahmen der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ wurden folgende - z. T. vom Zielkonzept der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg abweichende - Vorschläge zur Optimierung des städtischen ÖPNV entwickelt:

Straßenbahn

- Führung der Straßenbahnlinien in einem Straßenbahnring um die südliche Innenstadt,
- Verlagerung der bislang in der Maximilianstraße geplanten Linie in den Straßenzug Remboldstraße - Forsterstraße - Oberer Graben,
- Befahrung der „Ost-West-Achse“ (Grottenau - Ludwigstraße - Karlstraße - Leonardsberg - Pilgerhausstraße) in zwei Richtungen,
- weiterer Ausbau des Kennedy-Platzes als Umsteigehaltestelle,
- Führung der geplanten Straßenbahn (Zielnetz 20xx) durch die Frölichstraße anstelle durch die Prinzregentenstraße,

- Führung der Straßenbahn in Richtung Klinikum durch Rosenaustraße anstelle durch die Hesenbachstraße,
- Führung der mittelfristig betriebsnotwendigen Wendeschleife an der Bahnhofswestseite durch die Pferseer Unterführung auf den Bahnhofsvorplatz als Zwischenlösung,
- Führung der langfristig notwendigen Wendeschleife an der Bahnhofswestseite für den Havariefall durch die Rosenaustraße - Pferseer Straße - Grünfläche in der Perzheimstraße - Hörbrotstraße.

Regionalbusse

- langfristige Reduktion auf zwei Bushaltestellen für Regionalbusse und Schienenersatzverkehr im Bereich des Hauptbahnhofs,
- Provisorische Haltemöglichkeit für 2-4 Regionalbusse bzw. Schienenersatzverkehr auf der Bahnhofswestseite.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

AUSGANGSSITUATION UND BESTEHENDE PLANUNGSANSÄTZE

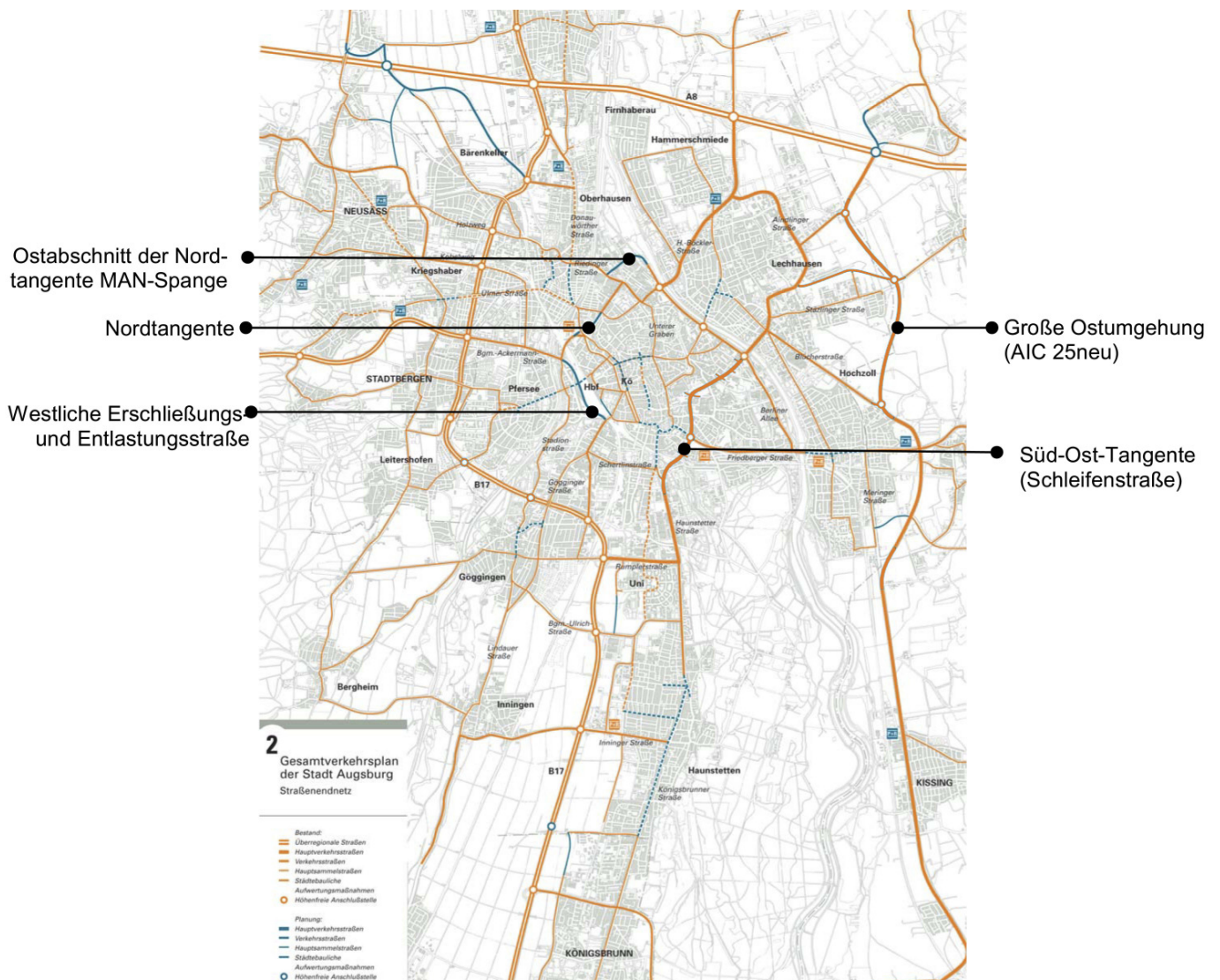
Der MIV hat in Augsburg in den letzten Jahrzehnten erheblich zugenommen. Ausbaumaßnahmen, insbesondere die Fertigstellung der Westtangente, haben dazu beigetragen, dass das Straßennetz funktionsfähig bleibt. Einige Bereiche (westliches Stadtgebiet, Donauwörther Straße, Lechhausen, Innenstadt) wurden durch die B 17 und die Ostumgehung / Anton-Fugger-Brücke entlastet.

Die Hauptlast des übergeordneten Verkehrs - sowohl regional, als auch überregional - trägt die

Autobahn Stuttgart-München (BAB 8) in Ost-West-Richtung und die Westtangente (B 17 / B 2) in Nord-Süd-Richtung. Von diesen Straßen geht auch die wesentliche Verteilfunktion für das Stadtgebiet aus. Ergänzt wird dieses Straßennetz durch ein Netz aus übergeordneten Hauptverkehrsstraßen, die überwiegend in Nord-Süd-Richtung verlaufen.

Zur inneren Umfahrung der Innenstadt besteht derzeit kein durchgängiges Netz von Straßen (vgl. Nordtangente und westliche Entlastungsstraße). Zudem quert überörtlicher Verkehr in Ost-West-Richtung die Innenstadt.

Abb.: Generalverkehrsplan der Stadt Augsburg - Straßennetz (Quelle: GVP, bearbeitet durch das Stadtplanungsamt Augsburg)



Der Gesamtverkehrsplan sieht vor, dass die Innenstadt im Osten und Westen an das übergeordnete Netz angebunden wird:

- der südliche und östliche Bereich durch die „Schleifenstraße“ (Süd-Ost-Tangente), die Berliner Allee und die Hans-Böckler-Straße,
- der westliche Bereich durch den noch nicht durchgängigen Straßenzug Eichleitnerstraße - Gögginger Straße - Erschließungs- und Entlastungsstraße westlich des Hauptbahnhofs (geplant) - Bürgermeister-Ackermann-Straße,
- der nördliche Bereich durch die Nordtangente (geplant), Dieselstraße und MAN-Spange (geplant).

Die Gründe für den im Gesamtverkehrsplan verfolgten Ansatz, aber auch für die bestehenden Lücken, liegen in einer Reihe von stadtstrukturellen und topographischen Gegebenheiten. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die historische Bebauung innerhalb der Wallanlagen, die an die Altstadt angrenzenden, dichten Wohnviertel und Gewerbeflächen, der Siebentischwald im Süden der Stadt (Trinkwasserversorgung, Naturschutzgebiet, Naherholung) und der ökologisch sensible Bereich am Zusammenfluss von Lech und Wertach zu nennen.

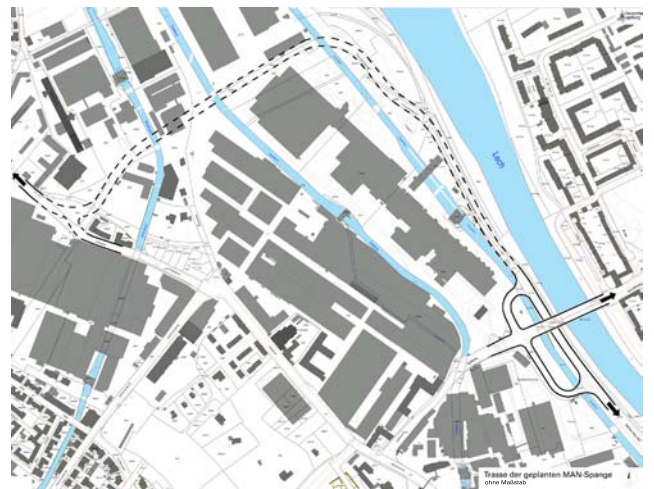
Dem Gesamtverkehrsplan, und damit auch den im Folgenden jeweils kurz beschriebenen Maßnahmen und Planungen, liegt u. a. das Ziel zu Grunde, den Durchgangsverkehr in der Innenstadt zu reduzieren und die dadurch entlasteten Bereiche zugunsten des Umweltverbunds anzupassen und städtebaulich aufzuwerten.

Große Ostumgehung (Kreisstraße AIC 25 neu) - in Bau

Die „Große Ostumgehung“ (AIC 25 neu) dient der Verteilung des von Osten einfließenden Verkehrs und der Aufnahme des östlichen Nord-Süd-Durchgangsverkehrs. Sie dient ferner der Erschließung der östlichen Gewerbegebiete der Städte Augsburg und Friedberg unter Umgehung der bewohnten Gebiete. Sie entlastet sowohl das Stadtteilzentrum von Hochzoll, als auch den Bereich Blücherstraße / Kurt-Schumacher-Straße. Im Süden ist sie außerhalb des Stadtgebietes durch die Meringer Straße (St 2380; Lechbrücke bei der Staustufe 23) mit der B 17 im Westen verbunden.

Süd-Ost-Tangente (Schleifenstraße) - umgesetzt

Die Schleifenstraße als Süd-Ost-Tangente von der B 17 über Rumplerstraße - Haunstetter Straße durch das Textilviertel zur „Großen Ostumgehung“ und BAB 8 ist die Haupteerschließungsachse Augsburgs in südöstlicher Richtung. Sie entlastet die Stadteile Lechhausen, Hochzoll und die Innenstadt (insbesondere vom Ost-West-Verkehr). Sie sammelt den Verkehr im süd-östlichen Bereich und nimmt hierzu süd-ost-gerichteten regionalen Durchgangsverkehr auf. Des Weiteren bindet sie die anliegenden Stadtteile, Gewerbegebiete und die östliche Innenstadt an das überregionale (BAB 8 / B 17 / B 2), regionale, übergeordnete städtische Straßennetz an und verbindet die südlichen und östlichen Umlandgemeinden, Stadtteile und Gewerbegebiete untereinander.



Nordtangente - Planung

Die Schließung der Tangenten im Norden umfasst zwei Maßnahmen: ein Tunnelbau zwischen dem Knotenpunkten Wertachstraße / Senkelbachstraße / Heinrich-von-Buz-Straße und Holzbachstraße / Schwimmschulstraße sowie den Ostabschnitt der Nordspange, die sog. MAN-Spange.

Die Trasse des Tunnelbaus zwischen dem Knotenpunkten Wertachstraße / Senkelbachstraße / Heinrich-von-Buz-Straße und Holzbachstraße / Schwimmschulstraße wurde am 17.12.1986 vom Stadtrat auf Grundlage eines Variantenvergleichs beschlossen und ist entsprechend im Gesamtverkehrsplan enthalten. Das fehlende Teilstück ist in dieser Planung als zweispuriger Tunnel unter der Langenmantelstraße und dem Senkelbach vorgesehen.

MAN-Spange - Planung

Nordöstlich der Innenstadt sind insbesondere die Sebastian- und Stadtbachstraße hoch belastet. Durch die geplante MAN-Spange soll dieser Bereich entlastet werden, wodurch zusätzliche Kapazitäten zur Aufnahme von Ost-West-Verkehr zwischen Berliner Allee und der geplanten Nordtangente geschaffen werden sollen. Die MAN-Spange

ist somit Voraussetzung für die verkehrliche Wirksamkeit der Nordtangente.

Aufgrund von aktuellen Standorterweiterungen der benachbarten Industriebetriebe ist nach derzeitigem Stand eine unterirdische Führung erforderlich.

Westliche Erschließungs- und Entlastungsstraße - Planung

Zur Schließung der Lücke im westlichen innerstädtischen Hauptstraßennetz ist eine Entlastungs- und Erschließungsstraße im Bereich der bestehenden Gütergleisharfe westlich des Hauptbahnhofs geplant. Diese soll eine Verbindung zwischen der Bürgermeister-Ackermann-Straße und der Gögginger Straße südlich der Gögginger Brücke schaffen. Derzeit endet die ausgebaute Bürgermeister-Ackermann-Straße an der Rosenastraße, welche nicht zur Weiterführung des zufließenden Verkehrs geeignet ist.

Sie dient der Aufnahme von Nord-Süd-Durchgangsverkehr der westlichen Innenstadt, der besseren Verteilung des von Westen zur Innenstadt einfließenden Verkehrs und entlastet somit die Innenstadt.

Abb. links: Trasse des Tunnelbaus zwischen dem Knotenpunkten Wertachstraße / Senkelbachstraße / Heinrich-von-Buz-Straße und Holzbachstraße / Schwimmschulstraße (Quelle: Stadtplanungsamt Augsburg)

Abb. rechts: MAN-Spange (Quelle: Stadtplanungsamt Augsburg)

Im Verkehrsentwicklungsplan wird dieses Projekt unter „dringendem Bedarf“ eingestuft und ist eine zwingende Voraussetzung für die Entwicklung der östlichen Umstrukturierungsflächen (Ladehöfe) und langfristig für die Funktionen der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg. Ferner ist die Entlastungsstraße aus funktionalen Gründen (Entlastungs- und Erschließungsfunktion) erforderlich.

Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ - Vorschläge für Innenstadtring und „Augsburg - Boulevard“

Zur Entlastung der Innenstadt hat die Expertengruppe der Planungswerkstatt Innenstadt und Mobilität einen „Innenstadtring“ vorgeschlagen. Dessen Ziel soll es sein, ein großräumiges Netzsystem um die Innenstadt zu führen, welches heute bereits größtenteils zur Umleitung des Durchgangsverkehrs genutzt werden könnte. Vorgeschlagen wird eine Straßenführung über folgende Straßen: Heinrich-von-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.

Durch die Entlastung der Innenstadt soll die Möglichkeit geschaffen werden, den Straßenzug Konrad-Adenauer-Allee - Fuggerstraße als Boulevard auszubilden und die Ost-West-Achse (Karlstraße- Grottenau) zu einer attraktiven Geschäftsstraße aufzuwerten.

Verkehrsbelastung

Nach Freigabe der beiden Tangen B 17 und

Schleifenstraße hat sich der MIV in der Innenstadt, z. B. in der Fugger- und Schaezlerstraße, deutlich reduziert (vgl. Anlage „Verkehrsdaten ausgewählter Straßen.pdf“). Durch die Verringerung der Verkehrsbelastung bieten sich Möglichkeiten für den Umbau der entsprechenden Straßenquerschnitte.

Die Innenstadt und das übrige Netz sind jedoch auch nach den Ausbaumaßnahmen im übergeordneten Straßennetz hoch belastet, da sich noch Lücken im übergeordneten Netz finden bzw. die Kapazität des Zulaufs zur Innenstadt nur von Norden (Donauwörther Straße) und Westen (Ulmer Straße, Augsburger Straße) reduziert wurde. Dies führt zu Überlastung (Stau), Störungen und Konflikten innerhalb des Kfz-Verkehrs und mit anderen Verkehrsarten sowie zu hohen Schadstoffbelastungen. Die Trennwirkung ist vorhanden.

Zur Abschätzung der innerstädtischen Verkehrsbelastung sind in den Anlagen „Verkehrsbelastung Analyse DTV 2005.pdf“ und „Verkehrsbelastung Prognose DTV 2020.pdf“ die Analyseverkehrsbelastung sowie die Prognosebelastung für das Jahr 20XX dargestellt. In der Prognose sind die zusätzlichen Verkehre, die durch langfristige Entwicklungen wie z. B. die Konversion freiwerdender Bahnflächen im Bereich des Hauptbahnhofs und der Firnhaber Straße oder des Postgeländes an der Holzbachstraße hervorgerufen werden, bereits berücksichtigt. Des Weiteren wurde im Mai/Juni 2008 eine Verkehrserhebung in der Innenstadt durchgeführt (vgl. Anlage „Verkehrserhebung Innenstadt Mai/Juni 2008“).

Im Folgenden werden die Hauptproblembereiche im Hinblick auf die Verkehrsbelastung aufgezeigt:

- Ost-West-Verkehr

Die Innenstadt besitzt nur zwei leistungsfähige Ost-West-Verbindungen (Leonhardsberg - Grottenau und im Süden die Verbindung Rote-Tor-

wallstraße - Eserwall – Stettenstraße). Deshalb werden auch Sammelstraßen in der südlichen (Hallstraße - Maximilianstraße - Milchberg) und nördlichen Innenstadt (Stephinger Berg - Auf dem Kreuz) durch quartierfremden „Schleichverkehr“ in Ost-West-Richtung belastet. Besonders problematisch stellt sich die Verkehrsbelastung in der Ost-West-Achse (Leonhardsberg - Grottenau) dar, wo die verschiedenen Anforderungen (Durchfahren, Be- und Entladen, Einkaufen, Ein- und Aussteigen, Einfahrt in die Grundstücke) konzentriert zusammentreffen. Die starke Verkehrsbelastung und die geschlossene Bebauung führen hier zu hohen Immissionen.

- Nord-Süd-Verkehr

Der gesamte Abschnitt von Fuggerstraße - Konrad-Adenauer-Allee sowie Schaezlerstraße - Schießgrabenstraße ist hoch belastet. Dies führt zu Überlastungen am Königsplatz (Knoten Schaezler- / Halder- / Hermanstraße) und zur Vollausslastung der Knoten am Kennedy- und Theoder-Heuss-Platz. Die Querung für Fußgänger ist daher auf die Knotenpunkte und wenige signalisierte Übergänge beschränkt.

Östlich der Altstadt ist der Straßenzug Remboldstraße - Forsterstraße - Graben hoch ausgelastet. In seiner nördlichen Fortsetzung ist insbesondere der Knotenpunkt Stadtbachstraße / Sebastianstraße überlastet. Hier lässt sich der vorhandene Verkehr selbst bei intelligenter Signalisierung nur unter Inkaufnahme langer Wartezeiten bewältigen. Die Entlastung dieses Knotens ist Ziel der MAN-Spange (s. o.).

Die südlich an die Remboldstraße anschließende Rote-Torwall-Straße wurde durch den Bau der Schleifenstraße erheblich entlastet (> 50%). In Anbetracht der anliegenden Schule, ist die Belastung trotz Anpassung der Spurzahl weiterhin sehr hoch.

Der Bau der Schleifenstraße entlastete ebenfalls die Jakoberwallstraße, die durch das Einkaufszentrum „City-Galerie“ jedoch wieder zusätzlich belastet wurde. Hoch ausgelastet ist insbesondere der Knoten am Jakobertor-Platz.

- Rosenaustraße

Die Rosenaustraße westlich des Hauptbahnhofs und insbesondere der Knotenpunkt Pferseer Straße / Rosenaustraße sind hoch ausgelastet. Der Knotenpunkt bewältigt den bestehenden Verkehr und gewisse Zuwächse. Erhebliche Veränderungen, z.B. durch eine Entwicklung der ehemaligen Ladehöfe der Bahn (östliche Umstrukturierungsflächen), würden zur Überlastung führen.

- Gögginger Straße - Eichleitnerstraße

Diese Achse stellt eine wesentliche Verbindung von der B 17 zur Innenstadt dar. Insbesondere die 2-spurige Eichleitnerstraße ist hoch belastet. Konflikte verursachen zudem die Einmündungen der zahlreichen hier angesiedelten Einzelhandelsbetriebe. Zur Überlastung kommt es am Knoten Gögginger Straße / Eichleitnerstraße.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr wird in Augsburg auf drei räumlichen Ebenen organisiert und entsprechend dem verfügbaren Raum und den Nutzungsanforderungen bewirtschaftet. Die erste Ebene stellt die Region dar, in der sich die P+R-Plätze befinden. In der zweiten Ebene werden Stellplatzanlagen am Stadtrand zum Umsteigen auf den Nahverkehr angeboten. Die dritte Ebene umfasst die Innenstadt von Augsburg. Das Parkraumangebot setzt sich hierbei aus straßenbegleitenden Stellplätzen, Parkflächen und Parkhäusern (dynamisches Parkleitsystem) zusammen, die in der Regel bewirtschaftet sind (vgl. Anlagen „Parkhausplan.gif“, „PR Plätze Region.gif“, „PR Plätze Stadtgebiet.gif“ und „Auswertung Parkleitsystem.pdf“).

Die innerstädtischen Stellplätze im öffentlichen Raum sind unterschiedlich bewirtschaftet. In Misch- und Geschäftsbereichen bestehen gebührenpflichtige Kurzzeitstellplätze und Ladezonen, in Wohngebieten dagegen Bewohnerparken. Oft finden sich auch (z. T. zeitlich gestaffelte) Mischungen der beiden Regelungen.

Durch dieses Konzept konnte der Parksuchverkehr in Wohnstraßen, vor allem in den engen Gassen der Altstadt, erheblich reduziert werden. Es wird im Detail insbesondere in den Geschäftsstraßen lau-

fend den sich ändernden Nutzungen angepasst. So kann die Andienung in weiten Teilen der Innenstadt gesichert und im Vergleich zur Situation vor der Bewirtschaftung verbessert werden.

Umweltzone

In Augsburg soll voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2008 eine Umweltzone eingerichtet werden. Damit in Verbindung steht auch ein LKW-Durchfahrtsverbot. Die Umgrenzung der Umweltzone ist der Anlage „Geplante Umweltzone.jpg“ zu entnehmen.

Fuß- und Radverkehr

AUSGANGSSITUATION UND BESTEHENDE PLANUNGSANSÄTZE

Dem Radverkehr kommt eine immer wichtigere Bedeutung zu. Da sich Geschwindigkeit und Fahrverhalten im Radverkehr immer mehr dem MIV angleichen, wird er nach Möglichkeit auf großzügigen, separaten Wegen geführt. Die gemeinsame Führung mit Fußgängern führt zu Konflikten und stellt für den Alltagsradfahrer keine attraktive Führung dar. Der Radverkehr wird möglichst direkt über die Knotenpunkte geführt und Umwege werden vermieden.

Das bestehende und das geplante Radwegenetz sind im Gesamtverkehrsplan dargestellt (vgl. Anlage „GVP Radverkehrsnetz.pdf“). Als dringende Handlungsfelder, wie z. B. unterbrochene Fußwege- und Radwegeachsen, sind hierbei zu nennen:

- Anbindung der westlichen Stadtteile (Pferseer Unterführung),
- Anbindung des Textilviertels,
- Radverkehrsführung in der Remboldstraße - Forsterstraße,
- Verbesserung Überquerbarkeit Eserwall für Fußgänger deutlich,
- deutliche Verbesserung Überquerbarkeit Karlstraße für Fußgänger,

- Verbesserung Überquerbarkeit Viktoriastraße / Achse Bahnhof und Innenstadt,
- Verbindung der Radwegeachsen nach Süden.

Der zur Zeit fehlende Radweg im Bereich der Ost-West-Achse wird bis zum Jahr 2009 realisiert sein (vgl. Anlage „Lageplan des geplanten Radweges der Ost-West-Achse“).

Im Bereich des Hauptbahnhofs besteht ein hoher Bedarf an Fahrradstellplätzen. Seit Ende 2007 gibt es im Parkhaus des Bohuscenter ca. 400 Fahrradstellplätze mit einem Servicecenter. Darüber hinaus prognostiziert die Stadt Augsburg einen Zielbedarf von zusätzlichen ca. 1.600 Fahrradabstellplätzen am Hauptbahnhof, die überwiegend in Fahrradparkhäusern unterzubringen sind. Die Zielgröße erfordert einen Flächenanspruch von ca. 3.200 qm BGF.

Nach derzeitigen Überlegungen, unter Berücksichtigung der Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe (Straßenbahntunnel mit neuem Bahnhofszugang von der Westseite), sollten sich diese zu gleichen Teilen auf der Bahnhofsost- und der -westseite verteilen. Alternativ dazu hat die Planungswerkstatt Innenstadt einen Standort unter den Bahngleisen vorgeschlagen.

ANLASS UND ZIELSETZUNG DES WETTBEWERBS

Im Zuge der anstehenden Neuordnung des (Nah-)verkehrs in der Innenstadt lobt die Stadt Augsburg einen interdisziplinären Ideenwettbewerb aus.

Gegenstand des Wettbewerbs ist die Entwicklung eines integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität für alle Verkehrsträger (ÖV, IV, Fußgänger und Radfahrer) für die Innenstadt von Augsburg unter kritischer Würdigung der bisher vorliegenden Planungen.

Basierend auf dem Konzept sollen für wichtige Straßen und Platzbereiche exemplarisch stadträumliche Leitideen entwickelt werden, die dem öffentlichen Raum je nach vorgeschlagener Nutzung und Verkehrsbedeutung einen spezifischen Charakter mit entsprechenden Gestaltungsmerkmalen zuweisen.

Im Rahmen der Erarbeitung eines integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität **können** bestehende Planungen und Konzepte verändert und / oder stufenweise weiterentwickelt werden (vgl. „Verkehrlicher Rahmen – Vorbemerkung“).

Ausgangspunkt für die Überlegungen zum Verkehrsnetz sollen die bestehenden Konzepte (Gesamtverkehrsplan, Nahverkehrsplan, Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, Empfehlungen der Planungswerkstatt Innenstadt und Mobilität, FNP) sein.

Ein wesentliches Projekt stellt hierbei die „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ dar, welche die Stadt

Augsburg seit einigen Jahren gemeinsam mit den Stadtwerken Augsburg zur Förderung des ÖPNV verfolgt. Das Großprojekt der „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ setzt sich zusammen aus fünf aufeinander abgestimmten Einzelmaßnahmen (vgl. Anlagen „MDA Gesamtprojekt 1.pdf“, „MDA Gesamtprojekt 2.pdf“, „Liniennetz MDA.jpg“). Diese umfassen:

1. Neugestaltung des Hauptbahnhofs und Neubau einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle unter dem Hauptbahnhof,
2. Umgestaltung des Königsplatzes,
3. Neubau der Straßenbahnlinie 6,
4. Neubau der Straßenbahnlinie 5 sowie
5. Verlängerung der Linie 1 bis zum Bahnhof Hochzoll.

Im Rahmen der Planungen zur Umgestaltung des Königsplatzes wurde die Durchführung eines Bürgerentscheids initiiert. Die Frage lautete: „Soll der Augsburger Stadtrat dem Umbau des Königsplatzes erst dann zustimmen, wenn er seiner Entscheidung Planungen zugrunde legen kann, die von unabhängigen Fachleuten in einem offenen Ideenwettbewerb entwickelt wurden, der ein Gesamtkonzept für den künftigen innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr und den motorisierten Individualverkehr zum Inhalt hat?“. Eine Mehrheit der Wähler beantwortete diese Frage mit „Ja“, weswegen der Stadtrat in seiner Sitzung am 13.12.2007 die Durchführung eines internationalen offenen Ideenwettbewerbs beschlossen hat.

WETTBEWERBSGEBIET

Drei Planungsebenen

Die Teilnehmer sollen ein integriertes Konzept für Stadtraum und Mobilität für die Innenstadt von Augsburg entwickeln. Die Betrachtung soll auf **drei „Planungsebenen“** erfolgen, die sich wechselseitig beeinflussen. Hiermit soll erreicht werden, dass zum einen die übergeordneten Planungsansätze im konkreten städtebaulichen Kontext überprüft werden bzw. zum anderen sich aus dem konkreten städtebaulichen Umfeld Vorgaben und Anregungen für die räumlich übergeordnete Ebene ergeben.

Der **„Übergreifende Betrachtungsraum“** umfasst das Stadtgebiet von Augsburg mit Focus auf den Bereich zwischen Lech und Wertach und den Hauptverkehrstangenten B 17 und Schleifenstraße inklusive der äußeren Anschlüsse.

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

Innerhalb des Konkretisierungsbereichs Innenstadt sind für die Wettbewerbsbearbeitung zwei **„Vertiefungsbereiche“** festgelegt. Diese umfassen die zwei wichtige städtebauliche Achsen der Innenstadt mit ihren stadtprägenden Platzbereichen und Straßenzügen.

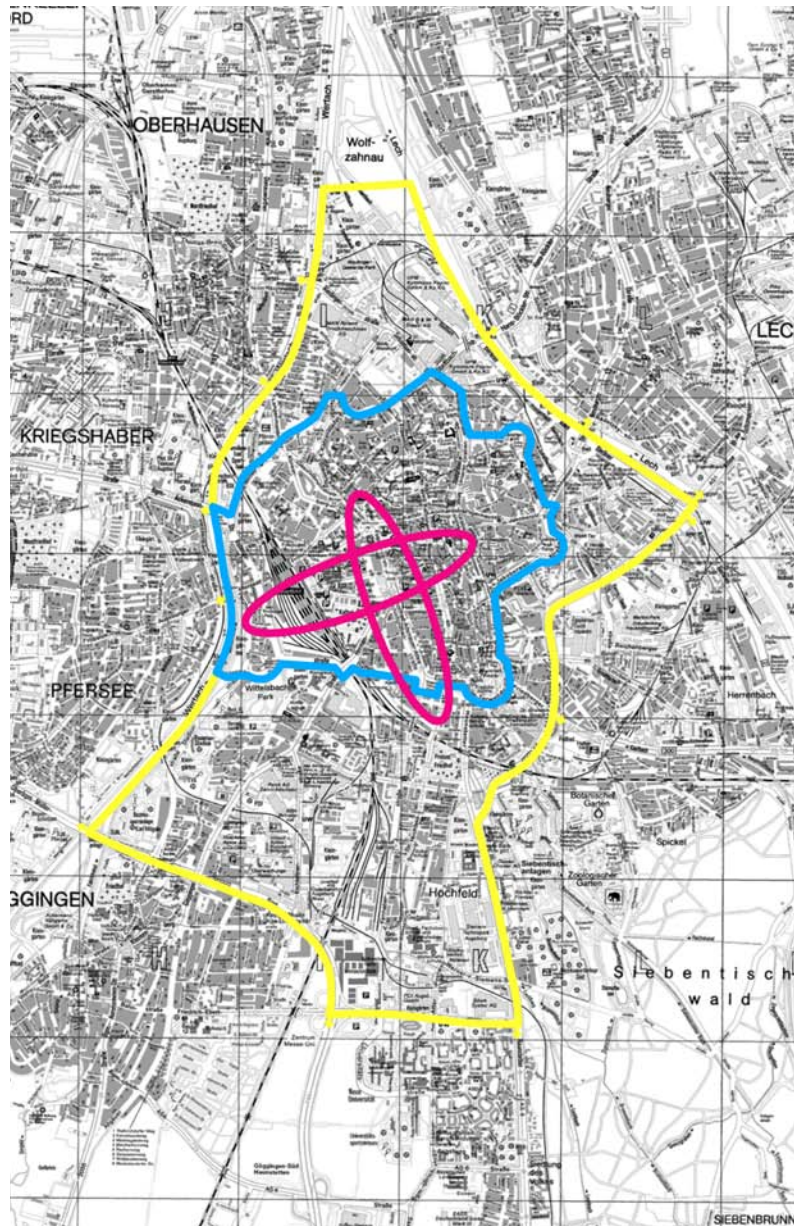
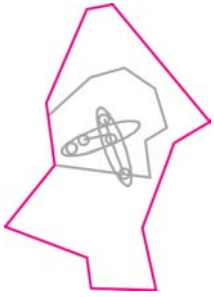


Abb.: „Übergreifender Betrachtungsraum“ (gelb umrandet), „Konkretisierungsbereich Innenstadt“ (blau umrandet) und „Vertiefungsbereiche“ (pink, Ellipsen)



ÜBERGREIFENDER BETRACHTUNGSRAUM

Auf der übergreifenden Betrachtungsebene sind die **städtebaulichen Leitideen** für die künftige Entwicklung der Augsburger Innenstadt aufzuzeigen und es ist das **übergeordnete integrierte Konzept für Stadtraum und Mobilität** darzustellen.

Dabei sind die Rolle der Innenstadt im Gesamtgefüge der Stadt (zentrale Einrichtungen wie Schulen, Stadtbibliothek, Ämter und Behörden, etc.), die Kultureinrichtungen in der Innenstadt und den Stadtteilen, die Anbindung des Augsburger Westens mit den großen Konversionsflächen auf den Kasernenarealen sowie die Entwicklung des Textilviertels (z. B. durch die Umnutzung ehemaliger Gewerbebrachen oder durch Kultureinrichtungen wie das Textilmuseum bzw. die Museen im Glaspalast) zu berücksichtigen.

Das Mobilitätskonzept ist in unterschiedlichen Entwicklungsstufen zu entwickeln, wobei für wichtige Knotenpunkte (z. B. den Königsplatz) ggf. auch Zwischenlösungen darzustellen sind.

Folgende **Zielsetzungen** sollen hierbei zu Grunde gelegt werden:

- Berücksichtigung der besonderen stadtstrukturellen und naturräumlichen Gegebenheiten,
- Bewahrung und Förderung der spezifischen Mischstruktur der unterschiedlichen Innenstadtquartiere (Wohnen, Einzelhandel, Kultur, Tourismus),
- Schutz der vorhandenen Lebensräume sowie Stärkung und Entwicklung eines zusammenhängenden Grünflächen- und Biotopverbundsystems und wichtiger Grünstrukturen (Altstadtring, Grünachsen, Ein- und Ausfallstraßen)
- stadtverträgliche Organisation des ÖPNV und des Individualverkehrs,
- Attraktivierung des ÖPNV,
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs,
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt,
- Reduzierung der Trennwirkung von Straßen,
- Integration der neuen Straßenbahnlinien in das Liniennetz der Innenstadt.

KONKRETISIERUNGSBEREICH INNENSTADT

Für den Konkretisierungsbereich Innenstadt soll das übergeordnete **integrierte Konzept für Stadt-raum und Mobilität konkretisiert** werden. Für die wichtigen Straßenräume und Platzbereiche sollen exemplarisch stadträumliche Leitideen entwickelt werden, die dem öffentlichen Raum je nach vorgeschlagener Nutzung und Verkehrsbedeutung einen spezifischen Charakter mit entsprechenden Gestaltungsmerkmalen zuweisen.

In der Plandarstellung werden Aussagen für die konzeptrelevanten öffentlichen Räume (insbesondere Platzbereiche und Straßenzüge) erwartet. Des Weiteren sind die östlichen und westlichen Umstrukturierungsflächen zu betrachten. Für diese Flächen ist eine modulare städtebauliche Struktur zu entwickeln, die eine abschnittsweise Entwicklung ermöglicht.

Bei den östlichen Umstrukturierungsflächen müssen die bestehenden Baustrukturen auf dem Gelände nicht erhalten bleiben. Das auf dem inneren Ladehof bestehende Parkhaus wird mindestens mittelfristig weiter betrieben, daher ist bei einer Überplanung ein schrittweise realisierbares Konzept vorzusehen. Besondere Bedeutung kommt der Nahtstelle zum Bahnhofsvorplatz zu. Hier bestehen zahlreiche unterschiedliche Nutzungsansprüche und Planungsabsichten (zusätzliche Fahrradstellplätze).

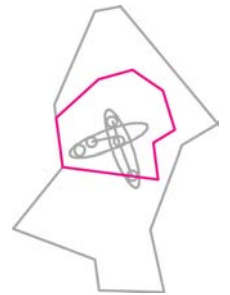
Gemäß den Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg befindet sich auf den Bahnflächen der westlichen Umstrukturierungsflächen in Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes die Ausfahrt der Straßenbahn aus der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle unter dem Hauptbahnhof. Da der Straßenbahntunnel gleichzeitig auch als Fußgängerzugang geplant ist, eröffnet sich hier die Chance, einen westlichen Bahnhofsplatz mit einem Zugang zum Bahnhof zu schaffen („Westzugang“), der den ersten Baustein einer Entwicklung der

westlichen Bahnflächen darstellen kann. Bei der Überplanung ist die im Gesamtverkehrs- und im Flächennutzungsplan dargestellte Entlastungs- und Erschließungsstraße zu berücksichtigen (sofern sie im Mobilitätskonzept an dieser Stelle erforderlich ist).

In die Überlegungen zur Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes ist die nach aktuellem Planungsstand westlich des Hauptbahnhofs erforderliche Wendemöglichkeit für die Straßenbahn mit einzubeziehen.

Folgende **Zielsetzungen** sollen bei der Entwicklung des integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität zu Grunde gelegt werden:

- Verbesserung der stadträumlichen Qualitäten und der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Plätze und Straßen,
- Bewahrung / Schaffung eines unverwechselbaren Profils (z. B. Historisches Stadtbild),
- hochwertige, modulare (städte-) bauliche Struktur auf den Umstrukturierungsflächen, die eine abschnittsweise Entwicklung der Flächen ermöglicht,
- Schaffung eines westlichen Bahnhofsplatzes bzw. Westzugangs zum Bahnhof im Bereich des Austritts der Straßenbahn aus dem Tunnel im Zusammenhang mit dem neu zu gestaltenden Sebastian-Buchegger-Platz,
- Stärkung der städtebaulich wichtigen Achsen Bahnhof - Innenstadt und Kennedy-Platz - Theodor-Heuss-Platz,
- städtebauliche Aufwertung der Ost-West-Achse (Grottenau / Ludwigstraße / Karlstraße / Leonhardsberg) als moderne Geschäftsstraße,
- Erhaltung, Stärkung und Entwicklung der innerstädtischen Grünstrukturen und Schließung von Lücken bei den Grünverbindungen,



WETTBEWERBSAUFGABE



- Schaffung dauerhaft leistungsfähiger Grünstrukturen „Grün für die Zukunft“,
- Vermeidung von Eingriffen in die biotopkartierten Bereiche soweit als möglich,
- Gewährleistung einer Betriebsqualität der Straßenbahn, die den Standards eines attraktiven Stadtbahnbetriebs gerecht wird (wo möglich: eigener Gleiskörper, behindertengerechter Ausbau der Haltestellen mit möglichst geraden Bahnsteigen von 42 m Länge, kurze Umstiegswege an den Knotenpunkten im Liniennetz, etc.), Wendemöglichkeit westlich des Hauptbahnhofs.

VERTIEFUNGSBEREICHE

Vorbemerkung

ZWEI RÄUMLICHE VERTIEFUNGSBEREICHE

Innerhalb des Konkretisierungsbereichs Innenstadt sind für die Wettbewerbsbearbeitung „**zwei Vertiefungsbereiche**“ festgelegt. Diese umfassen die zwei wichtigen städtebaulichen Achsen der Innenstadt mit ihren stadtpprägenden Platzbereichen und Straßenzügen. Diese sind

- die in West-Ost-Richtung verlaufende Achse (neu entstehende) Bahnhofswestseite – Bahnhofsostseite – Bahnhofstraße – Königsplatz – Innenstadt und
- die in Süd-Nord-Richtung verlaufende Achse Kennedy-Platz – Fuggerstraße – Königsplatz – Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße – Theodor-Heuss-Platz.

Diese beiden Bereiche sind vertiefend zu betrachten. In Ihnen soll die Umsetzung der übergeordneten Zielvorstellungen und Planungsgrundsätze exemplarisch aufgezeigt werden.

Neben der Darstellung im integrierten Konzept für Stadtraum und Mobilität im Maßstab 1: 2.500 soll hierbei für mindestens drei Platzbereiche ein Funktions- und Gestaltungskonzept im Maßstab 1: 1.000 erarbeitet werden. Diese Platzbereiche sind:

- Bahnhofswestseite,
- Bahnhofsostseite,
- Königsplatz.

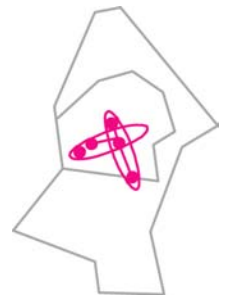
Der räumliche Umgriff für die Platzbereiche wird in seiner räumlichen Mindestdimension vorgegeben. Die jeweilige Ausarbeitung ist um angrenzende Bereiche zu erweitern, soweit es zur Darlegung des Konzeptes erforderlich ist.

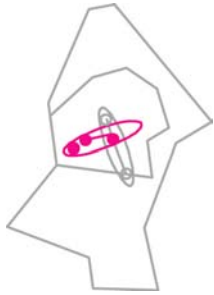
Ergänzende Zeichnungen oder Skizzen zur Veranschaulichung des Entwurfskonzepts, z. B. Schemaschnitte von konzeptrelevanten Straßenzügen oder Plätzen im Maßstab 1:200, sind erwünscht.

In den folgenden Kapiteln werden die relevanten Aspekte und die konkreten Zielvorstellungen für die Platzbereiche und Straßenzüge der beiden Vertiefungsbereiche dargelegt.

ZUSÄTZLICHE VERTIEFUNGSBEREICHE

Sollte das Konzept des Wettbewerbsbeitrags andere räumliche Schwerpunkte aufweisen, sind diese in **zusätzlichen Vertiefungsbereichen** darzustellen. Entsprechend der o. a. Ausführungen sind für Platzbereiche Funktions- und Gestaltungspläne im Maßstab 1: 1.000 zu erarbeiten.

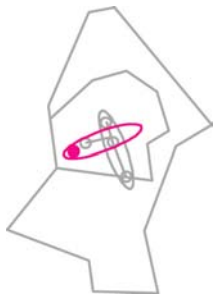




Vertiefungsbereich Achse Bahnhof - Königsplatz - (Innenstadt)

Die Bahnstraße stellt die städtebaulich wichtige Achse zwischen Bahnhof und Königsplatz dar. Östlich des Königsplatzes wird sie durch die Bürgermeister-Fischer-Straße in die Innenstadt hinein fortgesetzt.

Durch den geplanten Umbau des Hauptbahnhofs und den dadurch neu entstehenden Westzugang zum Bahnhof wird diese Achse bis zum Sebastian-Buchegger-Platz verlängert.



Bahnhofswestseite

AUSGANGSSITUATION UND BESTEHENDE PLANUNGSANSÄTZE

Neuer westlicher Bahnhofplatz - Mobilitätsdrehscheibe Augsburg / Zielnetz 20xx

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 Radfahrerverkehr unattraktiv bzw. gefährlich.

Die Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg sehen vor, dass die Straßenbahn auf der Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes aus dem Tunnelbauwerk herausfährt und in die Rosenaustraße nach Norden abbiegt. Gemäß dem Zielnetz 20xx des NVP ist darüber hinaus vorgesehen, eine Straßenbahn über die Rosenaustraße weiter nach Süden zu führen.



Abb.: Luftbild
Bahnhofswestseite

Mit den Planungen für eine Untertunnelung des Hauptbahnhofs und die Schaffung eines Platzes im Bereich der Hangkante eröffnet sich die Chance, einen Westzugang zum Bahnhof zu schaffen und im Zusammenhang mit dem Sebastian-Buchegger-Platz einen Platzbereich bzw. eine Platzfolge auszubilden.

Das derzeit geplante Tunnelbauwerk umfasst neben den Straßenbahngleisen auch die Fußgängerzuwegung zu den Bahnsteigen beiderseits der Gleise. Somit können Fußgänger die Straßenbahnhaltestelle direkt von dem neu zu schaffenden Platzbereich aus erreichen. Die Lage des Tunnelmundes (d. h. der Austritt der Straßenbahn aus dem Tunnel) ist entlang der Gleisachse der Straßenbahn verschiebbar.

Aufgrund des geplanten Ausbaus des Liniennetzes der Straßenbahnen im Rahmen der Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg und des Zielnetzes 20xx des NVP wird auf der Bahnhofswestseite eine Wendemöglichkeit erforderlich. Die Lage der Wendemöglichkeit ist im Rahmen der Wettbewerbsbearbeitung darzustellen.

Verkehrsinfrastruktur

Nach derzeitigem Planungsstand werden zukünftig auf der West- und Ostseite des Hauptbahnhofs insgesamt

- 35 gebührenpflichtige Stellplätze (davon 3 Stellplätze für DB-Fuhrpark) und 5 Kurzzeitstellplätze und
- zusätzliche 1.600 Fahrradstellplätze (z. B. in Fahrradstationen) im Bahnhofsumfeld

benötigt.

Am westlichen Bahnhofsvorplatz werden darüber hinaus noch

- 2 Kiss and Ride Plätze,
- 2 Taxisstände sowie
- 1 Haltestelle für städtische Busse

erforderlich.

Bei der Gestaltung des Platzes ist der Trassenverlauf der im Gesamtverkehrs- und im Flächennutzungsplan dargestellten westlichen Entlastungs- und Erschließungsstraße zu berücksichtigen, die nach derzeitigem Diskussionsstand auf dem erhöhten Niveau der Gütergleise verlaufen soll.

Die erforderliche Verkehrsinfrastruktur ist entsprechend des jeweiligen Mobilitätskonzepts des Wettbewerbsteilnehmers zu ermitteln und darzustellen.



Abb.: Umgriff Vertiefungsbereich Bahnhofswestseite für Darstellung im Maßstab 1:1.000





ZIELE FÜR DEN WETTBEWERB

Ziel der Wettbewerbsbearbeitung ist die Schaffung eines westlichen Bahnhofsvorplatzes unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte.

Für die Wettbewerbsbearbeitung werden folgende Ziele definiert:

- Ausbildung eines gestalterisch und funktional hochwertigen Platzbereichs (Ableitung der Größenordnung des Platzbereichs aus dem städtebaulichen Umfeld), der mittel- bis langfristig als erster Baustein einer Entwicklung der westlichen Umstrukturierungsflächen dienen kann,
- gestalterische und funktionale Einbindung des Tunnelzugangs,
- gestalterische und verkehrssichere Integration der Straßenbahntrasse,
- gestalterische Bewältigung des Höhensprungs im Gelände (Stützmauern, Böschungen, Arkaden, Treppen, Rampen),
- (barrierefreie) Anbindung der westlichen Umstrukturierungsfläche sowie des Sebastian-Buchegger-Platzes an den Platzbereich und Einbindung in das Gesamtkonzept,
- Berücksichtigung der westlichen Entlastungs- und Erschließungsstraße (sofern sie im übergeordneten Mobilitätskonzept erforderlich ist),
- Belebung des Platzes,
- Aufrechterhaltung bestehender Wegeverbindungen,
- Vermeidung von Eingriffen in die biotopkartierten Bereiche soweit als möglich.

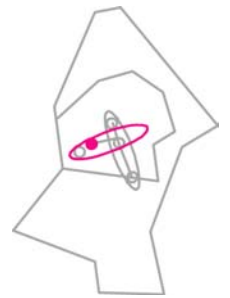
Bahnhofsostseite

AUSGANGSSITUATION UND BESTEHENDE PLANUNGSANSÄTZE

Historisches Bahnhofgebäude

Der Augsburger Hauptbahnhof gehört zu den letzten original erhaltenen spätklassizistischen Bahnhöfen Deutschlands. Der Bahnhofsvorplatz wurde 1986 neu gestaltet und ist axial auf die Fassade des Bahnhofgebäudes ausgerichtet. Konzepte zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes müssen die hohe denkmalschutzrelevante Bedeutung des Bahnhofgebäudes berücksichtigen. Derzeit befindet sich der Haupteingang zum Bahnhof nicht in der Achse des Bahnhofgebäudes, sondern dieser ist nach Norden verschoben. Seitens der DB Station & Service AG ist der Umbau

des Bahnhofgebäudes geplant. Hierbei ist u. a. vorgesehen, den Zugang zum Bahnhofgebäude und zur Mobilitätsdrehscheibe (Mittelpassage) in die Achse des Gebäudes zu verlegen (vgl. Anlage „Umbauplanung HBF.pdf“).



Bahnhofsvorplatz

Die Platzfläche ist heute in drei Bereiche unterteilt. In der Achse des Bahnhofgebäudes befindet sich als Verbindung zur Bahnhofstraße eine Fußgängerfläche. Nördlich davon ist ein Bereich für Kurzzeitparker und Taxisstände abgegrenzt, südlich davon sind die Bushaltestellen der Regionalbusse angeordnet. Zur Viktoriastraße hin ist der Platzbereich mit Pflanzbeeten und Baumpflanzungen begrenzt.



- Fuggerstadt-Center
- Prinzregentenstraße
- Viktoriastraße
- Bahnhofstraße
- Halderstraße
- Bahnhofgebäude
- Parkhaus
- östliche Umstrukturierungsfläche

Abb.: Luftbild
Bahnhofsostseite



Anbindungserfordernisse

Die derzeitige Ausbildung des Bahnhofsvorplatzes nimmt wenig Bezug auf funktionale und gestalterische Erfordernisse.

So weist der Hauptbahnhof als Ziel- und Ausgangspunkt für Reisende und Berufstätige ein hohes Pendleraufkommen auf (Schüler, Berufstätige). Personen, die am Bahnhof ankommen und in die Innenstadt laufen möchten, finden jedoch eine unklar ausgebildete Verbindungsachse zur Bahnhofstraße vor. Die Querungsmöglichkeit der stark befahrenen Viktoriastraße ist aus städtebaulicher Sicht funktional unzureichend ausgebildet und wird meist seitlich umgangen. Konflikte entstehen ebenfalls durch unklare Trennung der Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer.

Abb.: Umgriff Vertiefungsbereich Bahnhofsvorplatz für Darstellung im Maßstab 1:1.000



Weiterhin besteht im nördlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes eine schlechte Blickbeziehung zur Innenstadt. Hier bilden die Sträucher der Beeteinpflanzungen eine optische Barriere. Hinzu kommt eine Behinderung der Fußgängerströme vom Bahnhof zur Innenstadt durch Verkaufsstände und durch den axial auf das Bahnhofsgebäude ausgerichteten Brunnen. Die Brunnenanlage wurde anlässlich der 2.000-Jahr-Feier der Stadt Augsburg errichtet. Weder Standort noch Gestaltung haben historische Wurzeln. Er kann verlagert werden bzw. entfallen.

Neben der wichtigen Anbindung des Bahnhofsvorplatzes an die Bahnhofstraße kommt der Anbindung des südlich angrenzenden Geländes der ehemaligen Ladehöfe (östliche Umstrukturierungsfläche) besondere Bedeutung zu. Aufgrund der möglichen Neuentwicklung des Bereichs ist von erhöhten Fußgängerströmen aus dem Gelände zum Bahnhof auszugehen. Zudem befinden sich in diesem Bereich weitere verkehrliche Nutzungsansprüche (Fahrradparkhaus, Durchfahrt der Regionalbusse, Abstellplätze der Regionalbusse, Anlieferung und Müllentsorgung des Bahnhofs am Nord- und Südende des Gebäudes).

Eine weitere wichtige Wegebeziehung stellt die fußläufige Anbindung des benachbarten Fuggerstadt-Centers dar.

Aufenthaltsqualität

Derzeit dominieren die Verkehrsfunktionen auf dem Bahnhofsvorplatz. Es sind keine Möglichkeiten zum Verweilen vorgesehen. Lediglich im Bereich des Eingangs zum Bahnhofsgebäude sind einige Tische und Stühle der Bahnhofsgastronomie aufgestellt und vor dem Fuggerstadt-Center befindet sich ein Cafe.

Verkehrsinfrastruktur

Bezüglich der sich nördlich und südlich des Fußgängerbereichs befindenden Verkehrsflächen fällt zunächst der stark frequentierte Taxi- und Kurzparkbereich im Norden des Bahnhofsvorplatzes, auf dem ständig Parksuchverkehr stattfindet, auf. Im Gegensatz dazu wirkt der südliche Bereich des Bahnhofsvorplatzes mit den Bushaltestellen der Regionalbusse außerhalb der Stoßzeiten überdimensioniert und relativ leer. Entsprechend den Aussagen des Nahverkehrsplans werden künftig weniger Regionalbuslinien den Bahnhofsvorplatz anfahren. Auch die Anzahl der in der Viktoriastraße haltenden Buslinien wird sich künftig reduzieren. Somit kann sich die Anzahl der Haltestellen im Bereich des Hauptbahnhofs verringern.

In den benachbarten Parkhäusern sind jederzeit noch Kapazitäten frei (vgl. Anlage „Auswertung Parkleitsystem.pdf“).

Des Weiteren wird der Bahnhofsvorplatz in seiner Gesamtheit geprägt von z. T. „wild“ abgestellten Fahrrädern. Die Nachfrage nach Abstellplätzen ist deutlich höher als das Stellplatzangebot, so dass es zu ungeordnetem Abstellen der Räder kommt. Seitens der Stadt wurden daher rund 400 Stellplätze in einem Fahrradparkhaus (Fahrradstation) auf der Bahnhofssostseite geschaffen.

Auf der Südseite des Platzes befindet sich ein Hotel- und Geschäftsgebäude, dessen Anlieferung teilweise über die ohnehin enge Hotelvorfahrt erfolgt, was zu Konflikten mit dem an dieser Stelle starken Fußgängerverkehr führt.

Die Querung der Viktoriastraße vom Bahnhof in Richtung Innenstadt (Bahnhofstraße) ist nicht klar ersichtlich und erfolgt ungeregelt.

Nach derzeitigem Planungsstand werden zukünftig auf der Ost- und Westseite des Hauptbahnhofs insgesamt

- 35 gebührenpflichtige Stellplätze (davon 3 Stellplätze für DB-Fuhrpark) und 5 Kurzzeitstellplätze und
- zusätzliche 1.600 Fahrradstellplätze (z. B. in Fahrradstationen) im Bahnhofsumfeld benötigt.

Im direkten Bahnhofsumfeld auf der Ostseite sind gemäß der aktuellen Planungen für den Busverkehr

- 4 Busabfahrtsplätze und 2 Ankunftshaltestellen (für Gelenkbusse) à 18 m Buslänge sowie ein zusätzlicher Abfahrtsplatz in Reserve für Schienenersatzverkehr und sonstige Sonderverkehre,
- 2 Haltestellen für die städtischen Busse,
- 1 Haltestelle für den Flughafenbus,
- 13 Abstellplätze für Regionalbusse (nicht zwingend auf den Bahnhofsvorplatz, derzeit auf dem Gelände der inneren Ladehöfe) sowie eine
- barrierefreie Anbindung der Haltestellen der Regionalbusse und der städtischen Busse an das Bahnhofsgebäude

erforderlich.

Bei der Planung des unmittelbaren Bahnhofsvorplatzes sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- 10 Taxistandplätze,
- 1 Behindertenstellplatz,
- Gewährleistung der Anlieferung und Müllentsorgung des Bahnhofs am Nord- und Südende des Bahnhofsgebäudes.

Die erforderliche Verkehrsinfrastruktur ist entsprechend des jeweiligen Mobilitätskonzepts des Wettbewerbsteilnehmers zu ermitteln und darzustellen.





Rampenbauwerke

Nach bisherigen Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg ist im Bereich der Halderstraße ein Rampenbauwerk für die Straßenbahnen vorgesehen. Zudem wird gemäß dem Zielnetz 20xx des Nahverkehrsplans eine weitere Rampe in der Prinzregentenstraße erforderlich.

Dadurch ändern sich vorhandene Querschnittsbreiten für den Individualverkehr. Im Rahmen der Wettbewerbsbearbeitung ist die gestalterische und funktionale Integration der Rampenbauwerke darzustellen. Sollten hierfür abweichende Verkehrslösungen vorgesehen werden, so sind diese entsprechend aufzuzeigen (z. B. Änderung der Linieneinführung der Straßenbahnen und entsprechend geänderte Lage der Rampen).

ZIELE FÜR DEN WETTBEWERB

Der Wettbewerbsbeitrag soll die Möglichkeiten aufzeigen, den Platzbereich funktional und gestalterisch neu zu ordnen. Der Bahnhofsvorplatz und die Viktoriastraße sind hierbei als eine stadträumliche Einheit zu betrachten.

Für die Wettbewerbsbearbeitung werden folgende Ziele definiert:

- Ausbildung eines urbanen, multifunktionalen Platzbereichs, bei dem neben der Gewährleistung der Verkehrsfunktionen auf zu definierenden Bereichen auch temporäre Sondernutzungen möglich sein können,
- Optimierung der Verkehrs- und Aufenthaltsfunktionen,
- Ausbildung des Bahnhofsvorplatzes zu einem Tor zur Innenstadt,
- Entzerrung der zahlreichen Nutzungsansprüche,
- stadtverträgliche Ausbildung erforderlicher Rampenbauwerke für die Straßenbahn,
- funktional und gestalterisch hochwertige Konzeption für die Abwicklung des Regionalbusverkehrs.

Bahnhofstraße

AUSGANGSSITUATION UND BESTEHENDE PLANUNGSANSÄTZE

Die Bahnhofstraße stellt ein wesentliches Element der Verbindungsachse Bahnhof – Innenstadt dar und wird stark durch Fußgänger frequentiert. Sie weist jedoch eine mangelnde Aufenthaltsqualität auf. Dies wird zum einen durch die starke Frequenzierung durch Regionalbusse hervorgerufen. Hinzu kommt im gesamten Bereich zwischen Bahnhof und Innenstadt ein starker Parkverkehr mit Halten, Be- und Entladen in zweiter Reihe, der die Querbarkeit der Fahrbahn erheblich einschränkt.

Zum anderen 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 die Breiten insbesondere der nördlichen Gehwege zu schmal, um im öffentlichen Raum

ausreichend große und attraktive urbane Nutzungen (Cafes, 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.

ZIELE FÜR DEN WETTBEWERB

Für die Wettbewerbsbearbeitung werden folgende Ziele definiert:

- gestalterische und funktionale Aufwertung, Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Stärkung der Fußgängerachse,
- Entwicklung eines, den urbanen Anforderungen entsprechenden, Straßenbildes,
- Entwicklung eines vitalen und homogenen Baumbestandes.

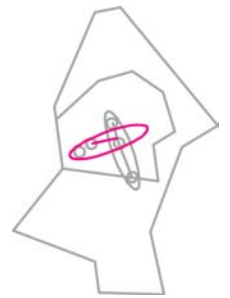
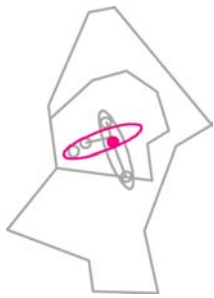


Abb.: Luftbild Bahnhofstraße





Königsplatz

AUSGANGSSITUATION UND BESTEHENDE PLANUNGSANSÄTZE

Der ca. 3 ha große Königsplatz in Augsburg liegt im Schnittpunkt zweier städtebaulich bedeutender Achsen: der Achse zwischen Bahnhof und Innenstadt und der Achse zwischen Theater und Theoder-Heuss-Platz. Darüber hinaus befinden sich auf dem Königsplatz die zentrale Umsteigehaltestelle des ÖPNV sowie eine große, parkartig gestaltete Grünanlage. Der östliche Teilbereich des Königsplatzes an der Bürgermeister-Fischer-Straße stellt den Zugang zur Innenstadt dar.

Aufgrund der Konzentration von MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr ist insbesondere der Knotenpunkt

Schaezler- / Halder- / Hermanstraße im Südwesten des Platzes in den Hauptverkehrszeiten überlastet. Dies führt auch zu einer regelmäßigen Überschreitung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für Feinstaub. Konfliktpotenzial besteht an dieser Stelle insbesondere zwischen MIV und Fuß- und Radverkehr.

Auf der Ostseite des Königsplatzes stellt sich die stark frequentierte Fußgängerquerung vom Haltestellendreieck in Richtung Innenstadt als problematisch dar.

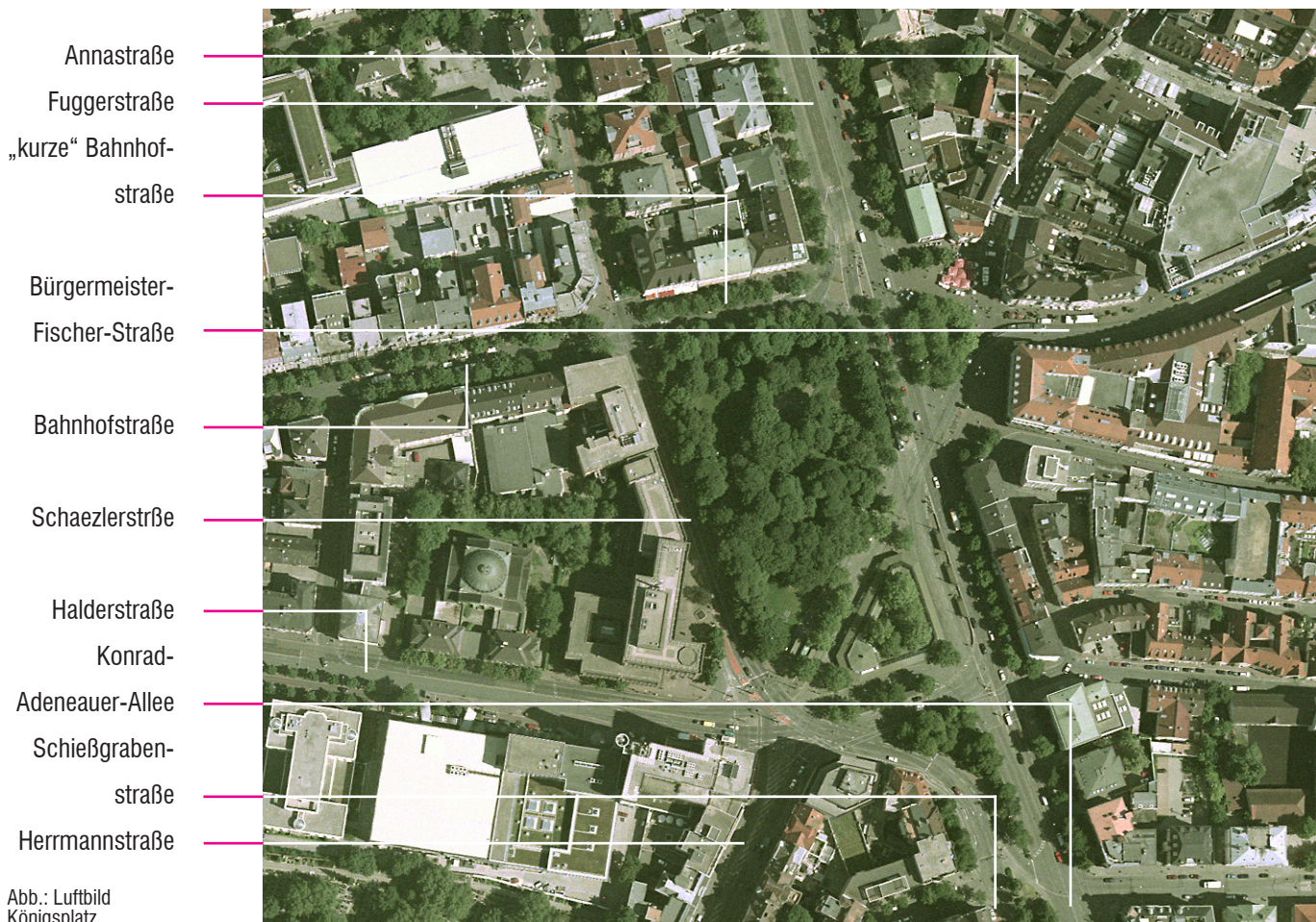


Abb.: Luftbild Königsplatz

Verbindungsachse Bahnhof - Innenstadt

Der nördliche Teilbereich des Königsplatzes, die sog. kurze Bahnhofstraße, ist Bestandteil der Fußgängerachse zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt. Die angrenzende Bebauung weist zumindest in der Erdgeschosszone innenstadtbezogene Nutzungen auf. Die Weiterführung der Bahnhofstraße ist in diesem Abschnitt als Fußgängerzone ausgebildet, für Busse ist jedoch eine Fahrgasse abgegrenzt und es sind Haltestellen angeordnet. Der stark frequentierte Fußgängerbereich ist jedoch 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.

Minderung der Trennwirkung

Zur Minderung der Trennwirkung der Fuggerstraße - Konrad-Adenauer-Straße existieren Vorschläge, diesen Straßenzug in einem Tunnel unter dem Königsplatz zu führen (vgl. Anlage „MDA Koe 10 Varianten Endbericht.pdf“).

Im Rahmen der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ wurden demgegenüber Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraums zum „Augsburg Boulevard“ erarbeitet.

Grünanlage Königsplatz

An die Verbindungsachse schließt sich ein weitgehend parkartig gestalteter, mit Bäumen dicht bewachsener Mittelbereich, die sog. Grünanlage Königsplatz an. Die bestehende Königsplatzanlage besitzt eine hohe stadtökologische Qualität. In Teilen des Baumbestands befinden sich seit Jahren eine Kolonie von Saatkrähen (Rote Liste Art, Brutbiotop). Das gesamte Grün ist durch die „Verordnung zum Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich des Altstadtrings“ (vgl. Anlage „SchutzVO Altstadtring.pdf“) geschützt. Die bestehende durch Großgrün geprägte Grünanlage weist jedoch Probleme hinsichtlich der Lebensdauer auf (vgl. Anlage „Koenigsplatz Bewertung Baumbestand Gutachten.pdf“, „Koenigsplatz Bewertung Baumbestand Plan A3.pdf“).

Haltestellendreieck

Im südöstlichen Teilbereich dominieren die Verkehrsfunktionen. So befindet sich hier mit dem Haltestellendreieck der zentrale Umsteige- und Zielpunkt des ÖPNV. In den Haltestellenbereich integriert sind kleine Geschäftseinheiten und Serviceeinrichtungen der Stadtwerke Augsburg (Warteraum für Bedienstete, Fahrkartenverkauf).

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 neue Anforderungen an die Bahnsteiglängen.





Die bestehende Bebauung des Haltestellendreiecks ist disponibel. Im Fall eines Neubaus ist eine Gesamtfläche von ca. 520 qm BGF nachzuweisen. Nach derzeitigem Planungsstand teilt sich die Gesamtfläche auf folgende Nutzungen auf:

- Kundencenter der Stadtwerke (ca. 320 qm BGF),
- Café, zwei Kioske, Bäckerei, Stadtparkasse, öffentliche Toilettenanlage (ca. 200 qm BGF).

Ausführungsnetz 2006-2011 des NVP

Nach dem im Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg 2006-2011 beschlossenen Ausführungsnetz soll der Königplatz die Funktion des zentralen innerstädtischen Straßenbahnsumsteigepunktes auch künftig übernehmen. Am Königplatz sollen alle Straßenbahnlinien, auch die geplante Linie 5 / 6, einige städtische und etliche regionale Buslinien miteinander verknüpft werden. Damit einher geht die Erforderlichkeit des Umbaus des Straßenbahnknotens.

Die Planungen der Stadtwerke für den Umbau des Königplatzes gehen daher davon aus, dass hier in Zukunft fünf Straßenbahnlinien miteinander verknüpft werden, die jeweils im 5-Minuten-Takt verkehren. Für jede dieser Straßenbahnlinien ist im Haltestellenbereich ein eigener Gleiskörper vorgesehen. Indem die Ein- und Ausfahrt in die Haltestellen ungehindert vom Individualverkehr möglich ist und die gegenseitige Behinderung der Straßenbahnen minimiert wird, gewährleisten die vorliegenden Pläne eine hohe Betriebsqualität für den Straßenbahnverkehr.

Durch die genannten Planungsparameter wird am Königplatz ein Kosten-Nutzen-Faktor erreicht, der die Grundlage für die Finanzierungszusage mit GVFG-Mitteln war (vgl. Kapitel ÖPNV, Abschnitt „Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“).

Wettbewerb „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg - Neugestaltung Königplatz“

Für den Bereich des Königplatzes wurde im Jahre 2007 ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Dieser baute auf den bisherigen Planungen der Stadtwerke Augsburg zum Ausbau des Königplatzes auf.

Aufgrund der Vorgabe des Bürgerentscheids soll mit dem vorliegenden Ideenwettbewerb ein integriertes Konzept für Stadtraum und Mobilität erstellt werden, welches auch (u. U. abweichende) Aussagen zum Ausbau des Königplatzes liefern soll. Die Auslobung und die Ergebnisdokumentation des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg - Neugestaltung Königplatz“ sind als Anlage beigefügt (vgl. Anlagen „Koenigsplatz Wettbewerb Auslobungstext.pdf“, „Wettbewerb Koenigsplatz Ergebnisse.pdf“).

ZIELE FÜR DEN WETTBEWERB

Der Wettbewerbsbeitrag soll die funktionalen und gestalterischen Möglichkeiten aufzeigen, die sich durch den Ausbau des Königsplatzes entsprechend des übergeordneten integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität ergeben.

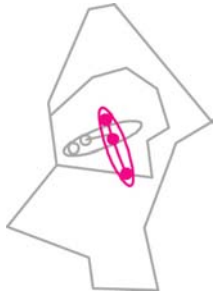
Für die Wettbewerbsbearbeitung werden folgende Ziele definiert:

- Ausbildung eines multifunktionalen Platzbereichs,
- Optimierung der verkehrlichen Abläufe, Verringerung des Konfliktpotenzials,
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs,
- Stärkung der Verbindungsachse Bahnhof – Innenstadt,
- Berücksichtigung der bestehenden Grünanlage,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung des Zugangs zur Innenstadt.



Abb.: Umgriff Vertiefungsbereich Königsplatz für Darstellung im Maßstab 1:1.000

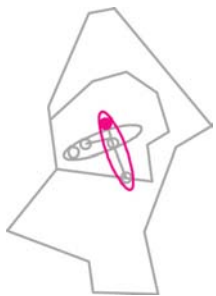




Vertiefungsbereich Achse Kennedyplatz - Königsplatz - Theodor-Heuss-Platz

Entlang der Platzfolge Kennedy-Platz, Königsplatz und Theodor-Heuss-Platz erstreckt sich die stadträumlich und verkehrlich bedeutsame Straßenachse von Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße und Fuggerstraße. Sie entstand nach dem Abriss der historischen Stadtbefestigung und

ist Bestandteil des sog. Altstadtrings. Der Straßenzug ist durch einen großzügig dimensionierten Straßenraum gekennzeichnet, der in Großteilen von einer viergeschossigen Gründerzeitbebauung begrenzt wird.



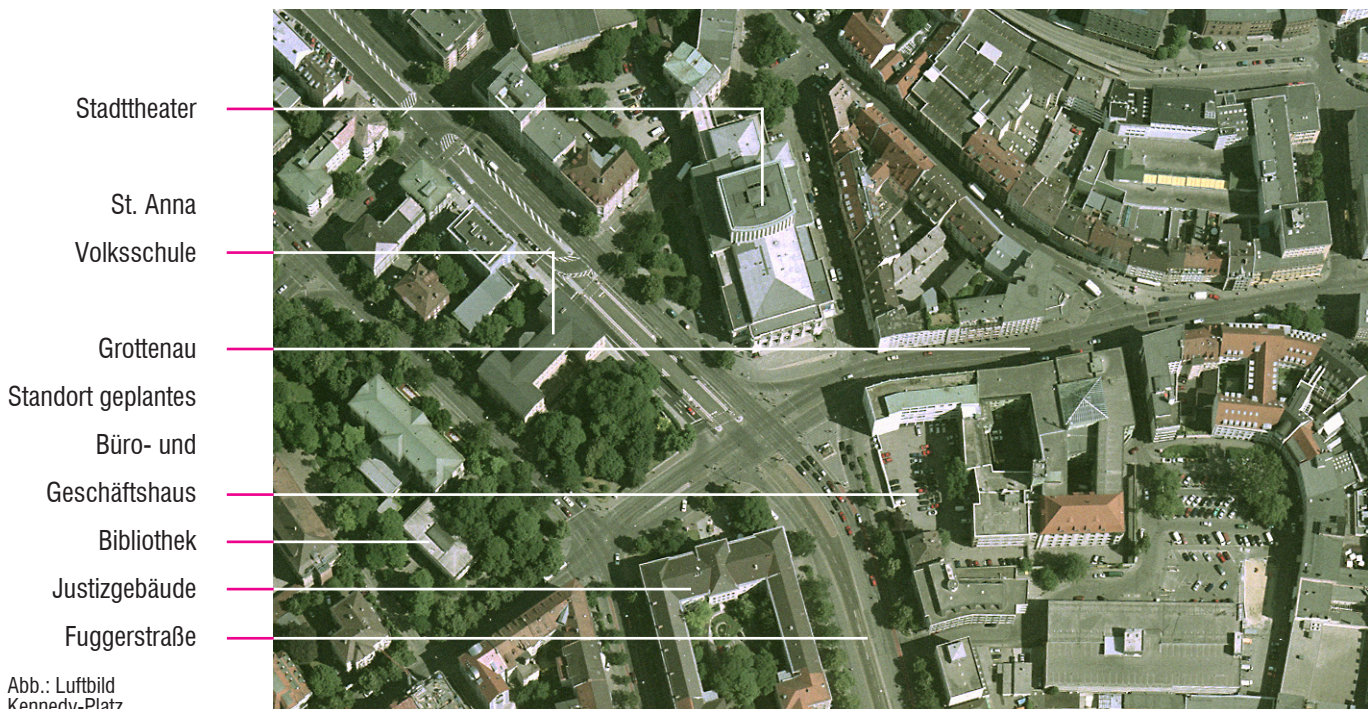
Kennedy-Platz

AUSGANGSSITUATION UND BESTEHENDE PLANUNGSANSÄTZE

Der Kennedy-Platz stellt den nördlichen Endpunkt der städtebaulichen Achse Fuggerstraße, Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße dar. Im Norden wird der Platz durch das im Stil der Neorenaissance entworfene und in der Nachkriegszeit vereinfacht wieder aufgebaute Stadttheater begrenzt. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich weitere repräsentative Bauten wie das Justizge-

bäude, die St. Anna Volksschule und die Bibliothek. Die Baulücke auf der westlichen Seite der Fuggerstraße soll mit einem Büro- und Geschäftshaus geschlossen werden.

Mit der umgebenden Baustruktur und den öffentlichen Nutzungen sowie der Lage an der städtischen Achse besitzt der Kennedy-Platz das Potenzial zur Ausbildung eines großstädtischen Platzes. Demgegenüber stehen die Trennwirkung der tangierenden und querenden innerstädtischen



Hauptverkehrsstraßen und seine heutige Gestaltung. Sie ist auf die Optimierung der Verkehrsabläufe für den MIV ausgerichtet. Die Freiflächen stellen sich entsprechend als Restflächen dar und weisen eine mangelnde Aufenthaltsqualität auf. Auch befindet sich vor dem Theaterbau kaum Freiraum für ein öffentliches Flanieren in den Pausen und es fehlt eine Vorfahrt für Taxen.

Seitens des Amtes für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen wird angestrebt, die Fuggerstraße als klassischen, auf das Theater zuführenden Boulevard auszubilden und den Bereich der alten Stadtbibliothek zur Stärkung des grünen Altstadtrings als Grünfläche zu entwickeln.

Ost-West-Achse

Der Kennedy-Platz und der östlich angrenzende Straßenzug Grottenau / Ludwigstraße / Karlstraße / Leonhardsberg sind Bestandteil einer wichtigen Ost-West-Achse für den MIV. Diese verbindet die in Nord-Südrichtung verlaufende Schaezlerstraße / Fuggerstraße mit dem Graben und wird im Westen mit der Pilgerhausstraße und Jakoberstraße weitergeführt. Die Straßen sind durch eine hohe Verkehrsbelastung durch den MIV gekennzeichnet.

Die Straßenraumgestaltung ist darauf ausgerichtet und weist eine hohe Trennwirkung und eine mangelnde Aufenthaltsqualität auf. Eine Begrünung des Straßenraums fehlt. Der zur Zeit fehlende Radweg im Bereich der Ost-West-Achse wird bis zum Jahr 2009 realisiert sein (vgl. Anlage „Lageplan des geplanten Radweges der Ost-West-Achse“).

Der Straßenzug bildet die nördliche Grenze der Fußgängerzone. Entsprechend befinden sich auf beiden Straßenseiten eine weitgehend geschlossene, vier- bis siebengeschossige Bebauung der Nachkriegszeit mit Zentrumsnutzungen (z. B. Geschäfte, Hotel) in der Erdgeschosszone.

ZIELE FÜR DEN WETTBEWERB

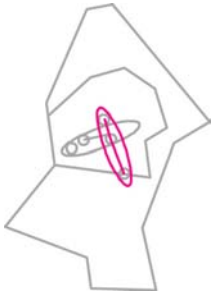
Mit der Wettbewerbsbearbeitung sollen die Potenziale einer gestalterischen und verkehrlichen Neuordnung des öffentlichen Raumes unter Berücksichtigung des übergeordneten integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität aufgezeigt werden. Der räumliche Umgriff sollte neben dem eigentlichen Kennedy-Platz auch den Raum zwischen der St. Anna Volksschule und dem Justizgebäude im Westen sowie den Kreuzungsbereich Ludwigstraße / Grottenau im Osten umfassen.

Für die Wettbewerbsbearbeitung werden folgende Ziele definiert:

- gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums,
- Optimierung der verkehrlichen Abläufe mit Anpassung der Verkehrsflächen an die notwendigen verkehrlichen Abläufe,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität,
- Schaffung eines ausreichend dimensionierten Vorplatzes für das Theater,
- Ermöglichung einer Vorfahrt für Taxen
- Attraktivierung des Straßenzugs Grottenau / Ludwigstraße / Karlstraße / Leonhardsberg als moderne Geschäftsstraße.



WETTBEWERBSAUFGABE



Fuggerstraße, Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße

Kennedy-Platz

Fuggerstraße

Königsplatz

Schießgraben-
straße

Konrad-Adenauer-
Allee

Theodor-Heuss-
Platz



Abb.: Luftbild Fuggerstraße, Königsplatz, Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße

AUSGANGSSITUATION UND BESTEHENDE PLANUNGSANSÄTZE

Straßenraum

Der nördliche Abschnitt 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 Baumbestands unbefriedigend dar.

Der südliche Abschnitt weist eine Breite von ca. 59 m auf. Der Straßenraum ist in zwei 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.

Trennwirkung

Beide Straßenzüge haben eine hohe Verkehrsbelastung. Aufgrund der damit einhergehenden bestehenden Querschnittsgestaltung zugunsten des MIV stellen sie insbesondere im Bereich der städtebaulich wichtigen Achse Hauptbahnhof - Innenstadt eine Barriere für die Fußgängerströme dar.

Im Abschnitt südlich des Königsplatzes stellt die in der Mitte des Straßenraums vorhandene Böschung zusammen mit den Straßenbahngleisen eine Trennung für Fußgänger und Radfahrer dar. Zur Minderung der Trennwirkung ist in diesem Abschnitt der Bau einer Querung geplant.

Radverkehr

In der Straßenachse Konrad-Adenauer-Allee / 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.

Die beiden Verbindungen stellen ein wichtiges Element im Radwegenetz der Stadt Augsburg dar (vgl. Anlage „GVP Radverkehrsnetz.pdf“).

Bestehende Planungsansätze

Um die Trennwirkung des Straßenzugs zu mindern und die Aufenthaltsqualität zu steigern wurde demgegenüber in der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ vorgeschlagen, den Straßenraum zum „Augsburg Boulevard“ umzugestalten. Hierbei wurden u. a. vier Baumreihen sowie ein beidseitig befahrbarer Radweg auf der der Altstadt zugewandten Ostseite des Boulevards vorgeschlagen. Ungelöst blieb jedoch die Führung der Linksabbieger von der kurzen Hermanstraße in die Konrad-Adenauer-Allee.

Seitens des Amtes für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen wird angestrebt, die Fuggerstraße als klassischen Boulevard mit vier Baumreihen auszubilden und den Bereich der ehemaligen Stadtbibliothek als Grünfläche zur Stärkung des Grünrings und zur Unterstreich ihrer Funktion als Achse auf das Stadttheater hin zu entwickeln.





ZIELE FÜR DEN WETTBEWERB

Für die Wettbewerbsbearbeitung werden folgende Ziele definiert:

- gestalterische und funktionale Aufwertung der historischen Straßenachse,
- Reduktion der Trennwirkung im Bereich Königsplatz / Fußgängerachse,
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs,
- Attraktivierung für den Radverkehr (insbesondere in Nord-Süd-Richtung),
- Steigerung der Aufenthaltsqualität (insbesondere in der Fuggerstraße),
- Erhaltung und Entwicklung des Wallgrüns (Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße / Fuggerstraße),
- Schaffung dauerhaft leistungsfähiger Grünstrukturen - „Grün für die Zukunft“.

Theodor-Heuss-Platz

AUSGANGSSITUATION UND BESTEHENDE PLANUNGSANSÄTZE

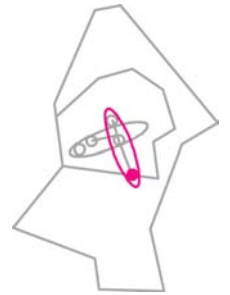
Der Theodor-Heuss-Platz stellt den südlichen Endpunkt der städtebaulichen Achse Fuggerstraße, Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße dar und bildet den Auftakt zu dem südlich angrenzenden und zu Wohnzwecken beliebten Bismarckviertel. Er wird durch mehrgeschossige Wohngebäude begrenzt. Im Südwesten 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 den Platzbereich querende Straßenzug „Eserwall“ kann aufgrund der Reduktion des Verkehrsaufkommens zurückgebaut und somit auch gestalterisch aufgewertet werden.

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.

Im Rahmen der Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg soll die Straßenbahnhaltestelle „Theodor-Heuss-Platz“ in der Konrad-Adenauer-Allee um ein drittes Gleis ergänzt werden. Somit muss auch der Knotenpunkt umgebaut werden (vgl. Anlage „MDA Wendeschleife Theodor Heuss Platz LP.pdf“).



- Schießgrabenstraße
- Konrad-Adenauer-Allee
- Grünfläche
- Eserwall
- Theodor-Heuss-Platz
- Industrie- und Handelskammer

Abb.: Luftbild Theodor-Heuss-Platz



ZIELE FÜR DEN WETTBEWERB

Mit der Wettbewerbsbearbeitung sollen die Potenziale einer gestalterischen und verkehrlichen Aufwertung des öffentlichen Raums unter Berücksichtigung des übergeordneten integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität aufgezeigt werden.

Für die Wettbewerbsbearbeitung werden folgende Ziele definiert:

- gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums,
- Anpassung der Verkehrsflächen an die notwendigen verkehrlichen Abläufe,
- Verbesserung des Zugangs und der Nutzbarkeit der Grün- und Freifläche.



1 Plangrundlagen

- Vermessungsplan Gesamte Innenstadt
mit integrierten Planungen zur Mobilitätsdreh-
scheibe Augsburg
im DWG-Format
- Vermessungsplan Konkretisierungsbereich
Innenstadt
mit integrierten Planungen zur Mobilitätsdreh-
scheibe Augsburg
im DWG-Format
- „Stummer“ Stadtplan
- Stadtplanausschnitt.jpg

2 Luftbilder

- 54 Schrägluftbilder im JPG-Format
- Luftbild Innenstadt im JPG-Format

3 Städtebau

3.1 Geschichte

- Augsburg 1837.tif
- Augsburg 1881.tif
- Augsburg 1920.tif
- Augsburg Geschichte.pdf
- Stadt und Bahn.pdf

3.2 Grundlagen

Allgemein

- Denkmalschutz.pdf
- Einzelhandelskonzept 2010-2015.pdf
- FNP Plan.tif
- FNP Plan Legende.pdf

Sonstige

- Buergerentscheid Pressespiegel.pdf

3.3 Konzepte / Untersuchungen

Sanierungsgebiete

- Sanierungsgebiete.pdf
- VU Hauptbahnhof.pdf
(Vorbereitende Untersuchung MDA Hauptbahn-
hof und Bahnhofsumfeld)
- VU Westliche Innenstadt.pdf

Forum Innenstadt

- Forum Innenstadt Augsburg Abschlussbericht.
pdf
- Forum Innenstadt Augsburg Haushaltsbefra-
gung.pdf
- Forum Innenstadt Augsburg Leitvorstellungen.
pdf

Arbeitsgruppe Innenstadt

- Protokoll_21.01.08.pdf

Sonstige

- City Initiative Augsburg Leitbild.pdf
- Forum Augsburg 2000 Leitbild.pdf
- Kaisermeile Ideenwettbewerb.pdf

4 Verkehr

4.1 Konzepte / Untersuchungen Allgemein

Planungswerkstatt – Innenstadt und Mobilität

[Okt./Nov. 2007]

- Ergebnisse Beteiligung Planungswerkstatt.pdf
- Planungswerkstatt Bericht Stadtrat Sitzung 071122.pdf
- Planungswerkstatt Innenstadt und Mobilität.pdf
- Planungswerkstatt Pressespiegel.pdf

4.2 Grundlagen ÖPNV

- Gleisanlagen Bestand.jpg
- GVP OePNV Netz.pdf
- Liniennetz Bestand.pdf
- Nahverkehrsplan Stadt Augsburg 2006-2011.pdf
- Regio Schienen-Takt.pdf
- Regionaler Nahverkehr Durchbindung und Brechung.pdf
- Regionaler Nahverkehrsplan 2006-2011.pdf
- Strassenbahnnetz Bestand.jpg

4.3 Planungen / Konzepte ÖPNV

Mobilitätsdrehscheibe [MDA] Gesamtprojekt

- MDA Gesamtprojekt 1.pdf
- MDA Gesamtprojekt 2.pdf
- Strassenbahnnetz MDA.jpg

Mobilitätsdrehscheibe [MDA] Hauptbahnhof [Hbf]

- MDA Hbf Schnitte Tunnel.pdf
- MDA Hbf Varianten Haltestellen.pdf
- MDA Hbf Varianten Wendeschleife Westausgang.pdf
- Planungsvereinbarung Stadtwerke und DB.pdf

Mobilitätsdrehscheibe [MDA] Umbau Königsplatz [Koe]

- MDA Koe 10 Varianten Endbericht.pdf
- MDA Koe Belegungspläne Endbericht.pdf
- MDA Koe Infobroschüre.pdf
- MDA Koe Varianten Verkehrsaufkommen.pdf (8 Dateien Umgestaltung Königsplatz)

Mobilitätsdrehscheibe [MDA] Linie 1 / 5 / 6

- MDA Linie 1 Uebersichtsplan.pdf
- MDA Linie 5 LP Hessenbachstr.pdf
- MDA Linie 5 Uebersichtsplan.pdf
- MDA Linie 6 Infobroschüre.pdf
- MDA Linie 6 Uebersichtsplan.pdf
- MDA Linie 6 Verlauf.pdf

Mobilitätsdrehscheibe [MDA] Wettbewerb Königsplatz

- Königsplatz Wettbewerb Auslobungstext.pdf
- Königsplatz Wettbewerb Ergebnisse.pdf

Mobilitätsdrehscheibe [MDA] Wendeschleifen zur Nutzung während Königsplatzumbau

- MDA Wendeschleife Theater LP.pdf
- MDA Wendeschleife Theodor Heuss Platz LP.pdf

Sonstige

- Strassenbahnnetz 20XX.jpg
- Maximilianstrasse Konzept Strassenbahn.pdf

4.4 Grundlagen MIV

Gesamtverkehrsplan

- GVP Fortschreibung GVP und VEP.pdf
- GVP Strassenendnetz.pdf

Verkehrsbelastung

- Verkehrsbelastung Knotenpunkte.pdf
- Streckenbelastung November 2006.pdf
- Verkehrsbelastung Analyse DTV 2005.pdf
- Verkehrsbelastung Prognose DTV 2020.pdf
- Verkehrsbelastung ausgewaehlter Strassen.pdf
- Verkehrserhebung Innenstadt_Mai-Juni 2008

Ruhender Verkehr

- Parkhausplan.gif
- Auswertung Parkleitsystem.pdf
- PR Plätze Region.gif
- PR Plätze Stadtgebiet.gif

Sonstige

- GVP Maßnahmen MIV 1998-2007.pdf
- GVP Strassenetz_ueberarbeitet.pdf

4.5 Planungen / Konzepte MIV

- BgmAckermannStrasse Wettbewerb.pdf
- Geplante Umweltzone.jpg
- MAN-Spange_LP.pdf
- Nordtangente_LP.pdf

4.6 Grundlagen Fuß- und Radverkehr

- Fahrradstadtplan.pdf

Gesamtverkehrsplan

- GVP Maßnahmen Rad 1998-2007.pdf
- GVP Radverkehrsnetz.pdf

Ost-West-Achse

- Ost-West-Achse Bericht 061019.pdf
- Ost-West-Achse Beschluss 070601.pdf
- Ost-West-Achse Beschluss 080201.pdf
- Ost-West-Achse LP.pdf

5 Landschaftsökologie

5.1 Grün- und Freiflächen

- Gruenordnung.pdf
- Gruenstrukturen Innenstadt.pdf
- Koenigsplatz Bewertung Baumbestand Gutachten.pdf
- Koenigsplatz Bewertung Baumbestand Plan.pdf
- Konzept_Gruenordnung.pdf
- Landschaftsplan.tif
- Landschaftsplan Legende.pdf
- Schutzverordnung Altstadtring.pdf

5.2 Umweltschutz

- Handlungsprogramm Nachhaltigkeit.pdf
- Klimaschutzkonzept.pdf
- Luftreinhalteplan.pdf
- Schallimmissionsplaene.pdf

6 Verfassererklärung

- Verfassererklaerung.pdf

