

Weißbuch

Empfehlungen zu planerischen Zielen für die Auslobung zu Haunstetten Südwest 2050 [HSW>2050]

Ergebnis #1 des zweiten Experten-Workshops
8.-11. Oktober 2018, Augsburg



Autoren:

Steffen Braun, Burkhard Horn, Gerhard Hauber, Gerd Kuhn, Dita Leyh, Christina Simon-Philipp, Gisela Stete, Gerhard Stryi-Hipp, Johannes Tovatt, Eberhard Wunderle

Version 1.2, 11.10.18; 15:30h; Steffen Braun

1 Gliederung

1 Gliederung	2
2 Übergeordnetes Leitbild	4
2.1 Grün-blaue Infrastruktur mit Kreislaufwirtschaft	4
2.2 Stadt für alle	4
2.3 Multimodales, verkehrsberuhigtes und nahmobiles Haunstetten Südwest	4
3 Fokus A: Ortsbezug, Stadtplanung, Ressourcen, Energie und grün-blaue Infrastruktur	5
3.1 Blau-Grüne Infrastruktur	5
3.1.1 Prinzipien der wassersensiblen Stadtentwicklung	5
3.1.2 Klimawandel und -anpassung	6
3.1.3 Biodiversität	6
3.1.4 Landwirtschaft	6
3.1.5 Prinzip "Landscape First"	6
3.2 Gebäude: Wohnen, Arbeiten	7
3.2.1 Urbanität	7
3.2.2 Zonierung	7
3.2.3 Nachhaltiges Bauen	7
3.2.4 Gewerbe	7
3.3 Versorgung und Infrastruktur	8
3.3.1 Ressourcenmanagement durch Kreislaufwirtschaft	8
3.3.2 CO2-neutrale Energieversorgung	8
3.3.3 Digitalisierung	8
4 Fokus B: Wohnen, Arbeiten, Soziales, Nachbarschaften und Identität	9
4.1 Neue Identität durch gemeinwohlorientierte Planungskultur	9
4.2 Gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung	9
4.3 Konzeptvergabe – neues Planungsverständnis	10
4.4 Prinzip der Allmende	10
4.5 Bauabschnitte und Motoren der Quartiersentwicklung	10
4.6 Öffentlicher Raum als Rückgrat	11
4.7 Stufenweise und lernende Planung	11
4.8 Wohnen und Arbeiten	11
4.9 Bildung & Wissen als Standortfaktor	12
5 Fokus C: Mobilität, Verkehr, Vernetzung und Versorgung	13
5.1 Verkehrsmittelwahl	14
5.2 Stellplätze/Parken	14

5.3 Öffentlicher Raum (nicht nur) für quartiersfreundliche Mobilität	14
5.4 "Sharing is Caring"	14
5.5 Erschließung	15
5.6 Ladeinfrastruktur für E-Mobilität	15
5.7 Begleitende/vorlaufende Maßnahmen in Alt-Haunstetten	15
5.8 Lieferverkehr	16
5.9 Nahversorgung	16
6 Übersicht messbarer Planungsziele (zu vervollständigen)	17

2 Übergeordnetes Leitbild

Für die zukünftige und mehrorientierte Entwicklung Haunstettens Südwest, aber auch perspektivisch Haunstetten als gesamter Stadtteil, werden drei Schwerpunktthemen als zusammenhängendes übergeordnetes Leitbild vorgeschlagen:

2.1 Grün-blaue Infrastruktur mit Kreislaufwirtschaft

Haunstetten Südwest wird projiziert als modernes, zukunftsorientiertes Quartier, das für die Stadt Augsburg beispielhaft Lösungen für die zentralen Herausforderungen für Kommunen in den kommenden Jahrzehnten aufzeigt. Als große Energieverbraucher müssen Städte ihren Beitrag zur „Dekarbonisierung“ leisten und ihr Energiesystem auf eine nachhaltige, CO₂-neutrale Energieversorgung umstellen. Gleichzeitig müssen in Haunstetten die Infrastrukturen in den Bereichen Energie, Wasser, Abwasser, Mobilität etc. und die Gebäude „resilient“ und damit widerstandsfähig gegenüber dem Klimawandel gemacht werden. Eine umfassende Kreislaufwirtschaft von Ressourcen, Biomasse, Wassermanagement bis hin zu lokaler Wertschöpfung im Kontext der Digitalisierung (Daten als Rohstoff) ist dabei von zentraler Bedeutung.

2.2 Stadt für alle

Haunstetten Südwest stellt einen Mehrwert für ganz Augsburg dar, in direkter Nachbarschaft profitiert unmittelbar ganz Haunstetten. Es werden neue Akzente im Wohnungsbau gesetzt und nicht bestehende Wohnangebote erweitert. Stichwort ist: Wohnvielfalt. Maßgeblich sind dabei die gesellschaftlichen Entwicklungen, die Pluralisierung der Gesellschaft und der Lebensstile. Der öffentliche Raum ist hierzu definiert durch öffentlichen Besitz, Recht auf unbeschränkten Aufenthalt und Zugang. Dieser Grundcharakter wird im Quartier gesichert und ausgebaut. Soziale Gemeinschaften brauchen Räume. Die gemeinwohlorientierten Räume in den Gebäuden, die der Gemeinschaft dienen, sind Hybride zum öffentlichen Raum. Es gibt eine Verschneidung der Erdgeschosszonen mit dem öffentlichen Raum. Das Öffentliche und das Private sind nicht scharf voneinander getrennt, Übergangsbereiche dienen der gemeinschaftlichen Nutzung und sichern ein notwendiges Maß an Vertrautheit.

2.3 Multimodales, verkehrsberuhigtes und nahmobiles Haunstetten Südwest

Das Mobilitätskonzept für den neuen Stadtteil basiert auf einer Vielfalt von Mobilitätsangeboten und steuernden Maßnahmen, die die Nutzungsnotwendigkeit des privaten PKW minimieren, auch um eine Mehrbelastung der angrenzenden bestehenden Quartiere zu vermeiden. Der öffentliche Raum zeichnet sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus und wird nicht von ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr dominiert. Das Konzept eines durchgrünten Quartiers ist auch in den Straßenräumen ablesbar. Das für HSW verfolgte Ziel, bezahlbaren und attraktiven Wohnraum zu schaffen, wird auch dadurch erreicht, wenn Menschen nicht auf den Besitz eines eigenen Autos angewiesen sind und der Stellplatzbedarf reduziert werden kann. Ein attraktives Wohnumfeld wird mittels verkehrsberuhigten und stellplatzfreien Wohnbereichen erreicht. Nach dem Prinzip gleicher Zugang MIV und ÖPNV sind die Entfernungen zu Haltestelle und zum Stellplatz nahezu gleich. Das bedeutet die Konzentration der privaten Stellplätze in Quartiersgaragen, die über die Haupteinfahrstraßen angebunden sind.

3 Fokus A: Ortsbezug, Stadtplanung, Ressourcen, Energie und grün-blaue Infrastruktur

Johannes Tovatt, Gerhard Hauber, Gerhard Stryi-Hipp

Haunstetten Südwest wird projiziert als modernes, zukunftsorientiertes Quartier, das für die Stadt Augsburg beispielhaft Lösungen für die zentralen Herausforderungen für Kommunen in den kommenden Jahrzehnten aufzeigt.

Urbanisierung und demographischer Wandel führen zum Zuzug in die Kommunen, da die Menschen am städtischen Angebot an moderner Arbeit, Versorgung, Dienstleistungen, Kultur, Gesundheit, Freizeit, Bildung, aber auch an innovativen und modernen Lebens- und Arbeitswelten teilhaben wollen. Um diese Angebote effizient und wirtschaftlich bereitzustellen bzw. zu ermöglichen, ist die Schaffung eines urbanen Zentrums erforderlich, das eine ausreichend hohe Dichte der Bebauung und des Zusammenlebens ermöglicht.

Der Klimawandel ist heute schon spürbar und führt zu einer kontinuierlichen Zunahme von Extremwetterereignissen und –perioden wie heiße und trockene Sommer, Starkregenereignisse oder auch Tornados. Als große Energieverbraucher müssen die Städte ihren Beitrag zur „Dekarbonisierung“ leisten und ihr Energiesystem auf eine nachhaltige, CO₂-neutrale Energieversorgung umstellen. Gleichzeitig müssen in der Stadt die Infrastrukturen in den Bereichen Energie, Wasser, Abwasser, Mobilität etc. und die Gebäude „resilient“ und damit widerstandsfähig gegenüber dem Klimawandel gemacht werden.

Der dynamische Trend der Digitalisierung verändert alle Lebensbereiche grundlegend und ermöglicht neue Dienstleistungen, Wirtschafts- und Lebensmodelle. Auch für die Kommunikation und das Zusammenleben in der Kommune ergeben sich neue Chancen. Die Ansiedlung von modernen Unternehmen hängt zunehmend ab von der Verfügbarkeit von in neuen Technologien gut ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Diese siedeln sich dort an, wo sie ein attraktives Lebensumfeld und für sich und ihre Familien und ein gutes Bildungsangebot vorfinden.

HSW weist deshalb ein urbanes Zentrum und einen umfangreichen Erholungs- und Naturbereich, eine nachhaltige und resiliente Infrastruktur und Versorgung sowie eine gute digitale Infrastruktur und Aus- und Weiterbildungseinrichtungen auf.

Zentrale Handlungsfelder für die Auslobung:

3.1 Blau-Grüne Infrastruktur

Erholung der Bewohner und Ausgleich für bebaute Flächen. Anforderungen sind:

- Übergeordnetes durchgängiges Grünsystem mit Anbindung an vorhandene Grünräume
- Im Wettbewerb sind Atmosphären, Erlebnisse, Funktionen des Parks darzustellen

3.1.1 Prinzipien der wassersensiblen Stadtentwicklung

- Entwicklung eines durchgängigen Blau-Grünen Netzwerks auf Basis eines grundwassergespeisten See
- Nur oberflächige, in den öffentlichen und privaten Freiraum/Straßenraum integrierte Entwässerung

- Planungsgrundlage ist der lokale Wasserhaushalt (Verhältnis Verdunstung, Versickerung, Ablauf) – es gibt keinerlei Anschluss/Überlauf in ein angrenzendes Entwässerungssystem, nur Notflutwege (falls möglich)

3.1.2 Klimawandel und -anpassung

- Beachtung von Frischluftschneisen/Durchlüftung
- Regenwassermanagement (Festlegung von Vorgaben für die notwendigen Retentionsvolumen/Versickerungsflächen, etc.)
- Mikroklimaverbesserung (Hoher Durchgrünungsgrad, Schatten, aktive Verdunstung durch Gründächer, Verdunstungsbeläge, Fassadenbegrünung, etc.)
- Katastrophenmanagement (Starkregenereignisse/Überflutungssicherheit)

CO₂-Emissionen reduzieren und Resilienz gegenüber Extremwetterereignissen steigern (Trockenheit, heiße Sommer, Starkwetterereignisse). Anforderungen:

- Hohe Energieeffizienz der Gebäude (Wärmedämmung, Energiemanagement)
- Maximierte Solarenergienutzung auf Gebäudehüllflächen (Dach, Fassade)
- Dachflächen als Retentionsflächen nutzen (Kombination Solaranlagen und extensive Begrünung)
- Gebäudeenergiesysteme sind in Quartiersenergieversorgungskonzepte zu integrieren
- Mikroklima: Gebäudestrukturen müssen für gute Durchlüftung sorgen
- Wasserflächen zur Kühlung des Quartiers

3.1.3 Biodiversität

- Untersuchung der angrenzenden Gebiete, um die Habitate und Biotope zu definieren (Korridore, Trittsteine, Ausstattungsqualität, etc.)
- Anwendung des animal aided designs (Festlegung von Lebensräumen für unterschiedliche Lebensphasen – Paarung, Brüten, Aufzucht, Überwinterung)

3.1.4 Landwirtschaft

- Entwicklung von Konzepten zur Transformation der bestehenden Landwirtschaft (falls im Einzelfall möglich)
- Stoffkreislaufsystem (agroforst-system zur Energiegewinnung oder Terra Preta Produktion)
- Permakultur oder andere neue Formen der urbanen Nahrungsmittelproduktion

3.1.5 Prinzip “Landscape First”

- Bau von grüner Infrastruktur sofort (Erdmodellierung auf Basis des Wassersystems oder zur Erstellung von Biotopen, Bau eines Sees, eines Urbanen Waldes, etc.)
- Interims bzw. Aneignungsprozesse: Baumschule, urban gardening, Kunsträume, Pumptrail/Sportveranstaltungen, etc.

3.2 Gebäude: Wohnen, Arbeiten

Wohngebäude und Gewerbebauten

3.2.1 Urbanität

Urbanisierung macht das Quartier für Bewohner und Gewerbe attraktiv und bietet die Möglichkeit, demographischen Herausforderungen gerecht zu werden. Es werden im städtebaulichen Konzept unterschiedliche Dichtebereiche definiert, die die Kraft haben, Urbanität zu generieren. Es wird im Durchschnitt von einer viergeschossigen Bebauung mit urbanen Stadtbausteinen ausgegangen. Anforderungen hierzu sind:

- dichtes Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität, kulturellem Angebot, Einkaufsmöglichkeiten, Gewerbeflächen und flexiblen Wohnmöglichkeiten (Apartments unterschiedlicher Größe).
- kleinere Subzentren u. a. mit Möglichkeiten der Nahversorgung
- Zonierung mit Vorgabe von jeweils eigenen Parametern ist notwendig (hohe Dichte im Zentrum, Mindestgröße von Grünflächen, Abstände,...)
- Deutliche Übergänge von Bebauung zu Landschaft
- Klare Gesten im dichten Zentrum

3.2.2 Zonierung

Mischung dichter Zonen und weniger dichter Zonen ermöglicht eine akzeptable durchschnittliche Dichte. Anforderungen:

- Zonen mit hoher, mittlerer und niedriger Dichte definieren
- Experimentierräume ermöglichen (Wohnformen, Kombination Arbeiten-Wohnen,...)
- Zonierung soll Orientierung schaffen, aber nicht starr sein (Flexibilität, Durchlässigkeit gewünscht)
- Zonen mit (vornehmlich) Gewerbe, urbane Zonen Wohnen/Gewerbe/Bildung,...

3.2.3 Nachhaltiges Bauen

Verantwortlicher Ressourcenverbrauch. Anforderungen:

- Geringer Flächenverbrauch (d.h. Zonen mit hoher Dichte)
- Energiearme Baustoffe
- DGNB Kriterien (teilweise übernehmen?)
- Naturbelassene Bereiche im Quartier

3.2.4 Gewerbe

Verknüpfung von Arbeiten und Wohnen sowie (Aus-, Weiter-)Bildung für Zukunftsthemen stimuliert die Ansiedlung von Gewerbe im Gebiet. Anforderungen:

- 1/3 der Gesamtfläche für gewerbliche Nutzung
- Zonen für Gewerbebetriebe, die spezielle/große Flächenanforderungen haben
- Mischbereiche für Wohnen, Arbeiten, Bildung, Start-ups und neue Arbeitsformen (z.B. in den Bereichen Digitalisierung, Medien,...)
- Im Zentrum und den Teilzentren nach Möglichkeit Gewerbeflächen in den Erdgeschoss, um Flanierbereiche zu schaffen
- Dezentrale Einkaufsmöglichkeiten (Stadt der kurzen Wege)

3.3 Versorgung und Infrastruktur

3.3.1 Ressourcenmanagement durch Kreislaufwirtschaft

Ziel ist es, regionales Wirtschaften zu stärken, den Ressourcenbedarf für Transport und Energie zu reduzieren sowie begrenzte Ressourcen zu schonen. Hierbei soll aber auch aller Aushub auf dem Areal untergebracht werden (Geländemodellierungen). Das Thema ist somit auch gestaltbildender Bestandteil der Freiraumplanung. Anforderungen:

- Organische Stoffe sollten im Quartier in Wertstoffe umgewandelt und im Kreislauf gehalten werden (statt entsorgen)
- Nahrungsmittelerzeugung vor Ort ermöglichen (Urban Gardening, regionale Landwirtschaft)
- Baustoffe sollten einen geringen Energieinhalt zur Erzeugung benötigen (z.B. Holz), regional bereitgestellt werden, leicht wiederverwertbar sein
- Innovative Bautechniken sollten Abbau und Wiederverwertung von Baustoffen ermöglichen
- Kreislaufwirtschaft: vor Ort Räume (Community Center/Sozialcenter) schaffen z.B. für Repaircafés, Tauschbörsen, etc., die das Reparieren, Wiederverwenden und Recyclen von Produkten unterstützen
- Wasser / Abwasser: Trennung Regenwasser/Grauwasser/Schwarzwasser
- Management von Abfällen und Biomasse

3.3.2 CO2-neutrale Energieversorgung

Kommunen müssen ihren Beitrag zur Vermeidung des Klimawandels durch nachhaltige, CO2-neutrale Energieversorgung leisten. Anforderungen:

- Hohe Energieeffizienz aller Energieverbraucher (Strom, Wärme, Kälte, Mobilität)
- Hohe Energieeffizienz in Erzeugung, Verteilung, Speicherung, auch durch intelligentes Energiemanagement im Quartier inklusive Sektorkopplung
- Maximale Nutzung der erneuerbaren Energieerzeugung im Quartier (Dach- und Fassadenflächen nutzen, Geothermie)
- Effiziente Mobilität: ÖPNV, Fahrrad-/Fußwege, Elektromobilität

3.3.3 Digitalisierung

Datenerhebung und Nutzung von Daten für neue Services in Arbeit und Produktion, Freizeit, Gesundheit, Wirtschaft, kommunale Dienstleistungen etc. prägt unser Leben zunehmend, der aktive und sorgsame Umgang damit (Mehrwertorientiert, Datenschutz,...) wird zum entscheidenden Faktor für die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit für Lebens- und Arbeitsräume.

- Digitale Infrastruktur bereitstellen (Sensoren, Kommunikationsnetze,...)
- Digitale Dienstleistungen als Grundlage für Infrastruktur und Versorgungssysteme (z. B. intelligentes Management von Mobilität, Parkraum, Abfallentsorgung, Wasser, Energie)

4 Fokus B: Wohnen, Arbeiten, Soziales, Nachbarschaften und Identität

Christina Simon-Philipp, Dita Leyh, Eberhard Wunderle, Gerd Kuhn

Haunstetten Südwest wird als urbane Stadterweiterung für Augsburg geplant, es entsteht keine Siedlung, sondern ein Stück „Stadt in der Stadt“ mit zeitgemäßer Dichte und urbaner Mischung. Der neue Stadtteil steht dabei für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung. Der öffentliche Raum ist beispielsweise definiert durch öffentlichen Besitz, Recht auf unbeschränkten Aufenthalt und Zugang. Dieser Grundcharakter wird im Quartier gesichert und ausgebaut.

Die Gestaltung des Gesamtprozesses erfordert eine klare Positionierung der Stadt zu den wesentlichen Parametern des Planungsprozesses: Voraussetzung für die Konzeptvergabe der Grundstücke ist eine proaktive Liegenschaftspolitik. Es wird empfohlen, dass die Stadt möglichst alle Grundstücke zeitnah erwirbt. Nur so ist der erforderliche kommunale Handlungsspielraum für eine gemeinwohlorientierte Bodenpolitik gegeben.

Dabei sind insbesondere auch die umliegenden Rand- und Sondergebiete als Bestandteil eines vielfältigen Einzelhandels und einer angestrebten Verdichtung zu einem gemischt genutzten Quartier einzubeziehen. Ziel ist die langfristige Transformation des Quartiers zu einem Stück „produktive Stadt“. Als soziale Orte sind dabei auch Randbereiche wie die Haunstetter Straße (B17 alt) sowie die Inninger Straße aufzuwerten und nach Bedarf umzubauen (z.B. über Städtebauförderung).

Zentrale Handlungsfelder für die Auslobung:

4.1 Neue Identität durch gemeinwohlorientierte Planungskultur

Haunstetten Südwest stellt einen Mehrwert für ganz Augsburg dar, in direkter Nachbarschaft profitieren unmittelbar die Alt-Haunstetter. Es werden neue Akzente im Wohnungsbau gesetzt und nicht bestehende Wohnangebote erweitert. Stichwort ist: Wohnvielfalt. Maßgeblich sind dabei die gesellschaftlichen Entwicklungen, die Pluralisierung der Gesellschaft und der Lebensstile. Es gibt eine offene, breite Struktur von Haus- und Wohnungstypologien für unterschiedliche Bedarfe. Es gibt Angebote für mittlere Einkommensschichten, klassische Sozialmieter und alle anderen Nachfragegruppen. Es wird eine kleinräumige soziale Mischung geplant. Es werden neue Wohnangebote geschaffen und neue Verfahren der Stadtentwicklung zugrunde gelegt, die es in Augsburg sonst nicht gibt.

4.2 Gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung

Haunstetten Südwest steht für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung. Die Bürgerschaft organisiert ihr Quartier selbst. Die Bürgerschaft ist der zentrale Akteur. Es gibt eine breite Mischung an unterschiedlichen Bauherren/Bauträgern. Ein nennenswerter Teil der Wohnflächen unterliegt einer sozial orientierten Nutzung: Sozialwohnungen, ca. 30%, Wohnungen für mittlere Einkommensgruppen 20%. Zusätzlich sind mindestens 5% der Nutzflächen in den Gebäuden sozial orientiert, d.h. gemeinwohlorientiert (vom Kinderladen

zum Coworking Space). Diese Anteile können konzeptabhängig im Quartier variieren. Die Erdgeschosse werden vorwiegend gemeinschaftlich, gemeinwohlorientiert genutzt (neue Formen der Allmende). Es ist eine neue bürgerschaftliche Selbstverantwortung und Selbstorganisation, die das Quartier trägt. Wie wollen wir in Zukunft leben?

4.3 Konzeptvergabe – neues Planungsverständnis

Die Grundstücke werden zu gutachterlich festgelegten Festpreisen vergeben. Entscheidend für die Vergabe ist das bauliche, soziale und ökologische Konzept der Bebauung (Beispiel: Heilbronn, Neckarbogen, Tübingen, Mannheim, Landesregierung Hessen). Welchen Beitrag leistet die Bebauung für das Quartier und die Stadt? Die Bebauung muss einen Beitrag zum Gemeinwohl leisten und Vielfalt bieten. Die Prioritäten der Vergabekriterien werden vorab in einem politischen Prozess definiert. Die inhaltliche Ausdifferenzierung ist breit, je nach Baufeld (Grundstück und Lage). Je nach Ort können ganz unterschiedliche Eigenschaften der Bebauung maßgeblich sein. Die Vergabekriterien sind transparent. Die Vergabekommission setzt sich aus Vertretern der Planungsabteilung, politische Vertreter, lokale Vertreter und externen Experten zusammen.

4.4 Prinzip der Allmende

Der öffentliche Raum ist definiert durch öffentlichen Besitz, Recht auf unbeschränkten Aufenthalt und Zugang. Dieser Grundcharakter wird im Quartier gesichert und ausgebaut. Soziale Gemeinschaften brauchen Räume. Die gemeinwohlorientierten Räume in den Gebäuden, die der Gemeinschaft dienen, sind Hybride zum öffentlichen Raum. Es gibt eine Verschneidung der Erdgeschosszonen mit dem öffentlichen Raum. Das Öffentliche und das Private sind nicht scharf voneinander getrennt, Übergangsbereiche dienen der gemeinschaftlichen Nutzung und sichern ein notwendiges Maß an Vertrautheit.

Das Prinzip beruht auf der Trennung von Besitz und Nutzung. Allmende-Räume können privatrechtlich klar zugeordnet werden, sind aber durch eine gemeinschaftliche Nutzung gekennzeichnet. Die städtebauliche Grundstruktur beruht auf dem Prinzip der Nachbarschaft, die sich räumlich als gesellschaftlicher Nahbereich ausbildet. Die Nachbarschaft soll die gesellschaftliche und bauliche Vielfalt spiegeln. Eine Vielfalt von Nachbarschaften bildet das Gesamtquartier.

Die Bauherren einer Nachbarschaft vernetzen sich. Der Kitt sind die Allmenderäume. Sie schließen sich in einer Organisationsform (z.B. Genossenschaft) zusammen und stellen einen bestimmten Anteil ihrer Gebäudefläche zur gemeinwohlorientierten Nutzung zur Verfügung. Welche Nutzungen das sind, entscheidet die Nachbarschaft selbst. Innerhalb der Genossenschaft darf ein Bauherr maximal 49% Anteile haben (Minoritätsklausel).

Das Quartier wird als urbanes Gebiet ausgewiesen. Es gibt keine reinen oder allgemeinen Wohngebiete nach BauNVO. Gewerbe und Wohnen wird neu austariert. Die gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschosszonen sind vielfältig, vom Medizindienstleister bis zum Handwerkerhof.

4.5 Bauabschnitte und Motoren der Quartiersentwicklung

Die ersten Bauabschnitte werden von Haunstetten aus gedacht. Was tut dem Stadtteil gut? Was fehlt im Stadtteil? Es gibt eine gut durchdachte „Ouvertüre“ der Quartiersentwicklung mit eigener Choreographie. Die Stadt, d.h. die öffentliche Hand, geht in Vorleistung und setzt

pointierte Impulse als „Motoren der Quartiersentwicklung“. Es werden in diesem ersten Planungsschritt ausschließlich öffentliche Infrastruktureinrichtungen realisiert:

1. Fortführung der Stadtbahnlinie 3 wird möglichst vor Realisierung der ersten Bebauung fertiggestellt und in Betrieb genommen.
2. Planung eines Quartiers für Bildung und Begegnung in städtebaulich integrierter Lage (Nutzungen u.a.: Neubau Grundschule, Kita, Turnhalle, Hallenbad, weitere soziale Einrichtungen, wie Stadtteil- und Familienzentrum, Kulturzentrum für Haunstetten). Es entsteht ein Ort, der Kommunikation schafft und identitätsstiftend ist. Zur Namensgebung wird ein Bürgerwettbewerb durchgeführt.
3. Auf dem ehemaligen Schulgelände wird das urbane Tor zum neuen Quartier entstehen (Grundstücke im Besitz der Stadt). Dieser gemischt genutzte Ort (Wohnen, Arbeiten, etc.) wird zum Erfahrungsfeld der neuen Konzeptvergabe.

4.6 Öffentlicher Raum als Rückgrat

Es wird die Definition von differenzierten öffentlichen Räumen erwartet, aus denen sich auch ggf. neue Baustrukturen und -typologien im Sinne eines „Baukasten“ ableiten lassen mit hybriden Übergangsbereichen zwischen privat und öffentlich. Diese stellen ein Grundgerüst dar, sind aber flexibel einsetzbar und interpretierbar. „Standbein“ der städtebaulichen Struktur ist die Definition der öffentlichen Räume.

Die soziale Infrastruktur wird dezentral im Quartier untergebracht und sichert ein breites Angebot. Die Einrichtungen werden in das städtebauliche Netz eingewoben und in Gebäudestruktur eingebunden (gebäudebezogene Nutzungsmischung). Sie sind kleinräumig, dezentral organisiert. Der Verknüpfungsbereich als Zentrum und die weiteren Teilzentren sind Begegnungsraum für Bewohner aller Altersschichten in der Nachbarschaft. Anforderungen:

- Hohe Aufenthaltsqualität, Angebote schaffen
- Kombiniert mit Grün/Wasserflächen

4.7 Stufenweise und lernende Planung

Es soll eine städtebauliche Struktur mit einem Gerüst öffentlicher Räume entwickelt werden, die offen ist für Entwicklungen, die heute noch nicht abzusehen sind. Es soll eine stufenweise, lernende Planung entwickelt werden. Die städtebauliche Struktur wird durch den öffentlichen Raum definiert. Die gemeinschaftlich genutzten Freiflächen lassen die Option offen, unterschiedliche Nutzungen in den Erdgeschossen unterzubringen.

4.8 Wohnen und Arbeiten

Die starke Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten soll ein wesentliches Element der Identität bilden. Haunstetten als „produktive Stadt“ kann an die Geschichte Augsburgs als Textilstadt mit unzähligen Manufakturen anknüpfen. Darüber hinaus stellt das Gebiet einen Abschnitt des von Norden kommenden Gewerbebandes, über Universität, Innovationspark und Gewerbegebiet Unterer Talweg dar.

Wohnen und Arbeiten soll gleichwertig nebeneinander stehen, bzw. ineinander verwoben werden. Dazu gehört die fußläufige Erreichbarkeit der Arbeitsplätze ebenso wie flexible Baustrukturen, die unterschiedliche Nutzungen ermöglichen. Störendes Gewerbe kann räumlich getrennt werden, muss aber funktional vernetzt geplant werden. Dies kann z.B. über eine Multikodierung/ Mehrfachnutzung von Gewerbeflächen geschehen, (beispielsweise

die abendliche Nutzung von Parkierungsflächen als Open-Air Kino) oder über Einrichtungen, die von Arbeitnehmern wie Bewohnern gemeinsam genutzt werden (Beispiel Kantine).

Folgende Vorgaben sind zu beachten:

- Ca. 5 min Fußweg zum Arbeitsplatz (max. 500m zwischen Wohnen und Arbeiten)
- Flexible Baustrukturen, höhere Geschosshöhen in den EG-Bereichen (min. 3,5m)
- Integration von Gewerbe, Einzelhandel und Dienstleistung in die Wohnbebauung, bzw. Förderung von mehrgeschossigem Gewerbebauten (störendes/großflächiges Gewerbe)
- Funktionale Vernetzung von störendem Gewerbe und Wohnen
- Aussagen zur Stadtansicht von der B17 aus

4.9 Bildung & Wissen als Standortfaktor

Innovative Unternehmen siedeln dort / werden dort gegründet, wo sie gut ausgebildete und kreative Mitarbeiter finden. Diese schätzen gute (Aus-)Bildungsmöglichkeiten für sich und ihre Kinder und eine hohe Lebensqualität. Der Bedarf an lebenslangem Lernen nimmt zu.

Anforderungen:

- Bereitstellung von Grund- und weiterführenden Schulen, um Familien ein attraktiven Lebensraum zu bieten (und die Brücke zwischen Alt- und Neu-Haunstetten zu schlagen)
- Bildungszentrum für Ausbildung (Hochschule, Uni-Institut,...) und Weiterbildung in zukunftsorientierten Wissensbereichen (Digitalisierung, neue Medien,...)
- Verknüpfung der Hochschul-/Bildungseinrichtungen im Quartier mit dem Innovationspark, Technologiezentrum, Hochschule und Universität der Stadt
- Ein öffentliches Gebäude prägt das Zentrum und Attraktion (Kulturzentrum, Medienzentrum,...)

5 Fokus C: Mobilität, Verkehr, Vernetzung und Versorgung

Gisela Stete, Burkhard Horn, Steffen Braun

Mit HSW soll ein Stadtquartier/Stadtteil entstehen, der sich durch eine Vielfalt an Mobilitätsangeboten auszeichnet. Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) dominieren das Verkehrsgeschehen. Rückgrat der Erschließung ist die Straßenbahn (Linie 3), die von der heutigen Endhaltestelle in Richtung Süden bis Königsbrunn verlängert wird. Sie wird ergänzt durch ein dichtes Netz für den Fuß- und Radverkehr nach dem Prinzip der Stadt der kurzen Wege, welches vielfältig mit dem Stadtteil Haunstetten und seinen angrenzenden Freiräumen vernetzt ist. Zusätzlich ist ein umfassendes Angebot an Car-/Bike-Sharing-Stationen vorgesehen, die an Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe miteinander vernetzt sind. Damit können das Kfz-Verkehrsaufkommen niedrig gehalten und der resultierende Flächenverbrauch sowie verkehrsbedingte Emissionen weitgehend minimiert werden. Um eine flächendeckende Erschließung mit ÖPNV/Straßenbahn zu gewährleisten, sind ergänzende zukunftsweisende ÖPNV-Angebote (z.B. On-Demand-Lösungen) vorzusehen.

Der öffentliche Raum zeichnet sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus und wird nicht von ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr dominiert. Das Konzept eines durchgrünten Quartiers ist auch in den Straßenräumen ablesbar. In HSW wird auch das Ziel verfolgt bezahlbaren und attraktiven Wohnraum zu schaffen. Die Senkung der Wohnkosten wird u.a. erreicht, wenn Menschen nicht auf den Besitz eines eigenen Autos angewiesen sind und der Stellplatzbedarf reduziert werden kann. Ein attraktives Wohnumfeld wird mittels verkehrsberuhigten und stellplatzfreien Wohnbereichen erreicht. Nach dem Prinzip gleicher Zugang MIV und ÖPNV sind die Entfernungen zu Haltestelle und zum Stellplatz nahezu gleich. Das bedeutet die Konzentration der privaten Stellplätze in Quartiersgaragen, die über die Haupteerschließungsstraßen angebunden sind.

Das Erschließungsnetz in HSW ist hierarchisch gegliedert mit einer kompakten Haupteerschließung, die auf kurzen Wegen an das übergeordnete Straßennetz angebunden ist. Dieses ist so ausgebildet, dass Durchgangsverkehr im Quartier vermieden wird und die angrenzenden Quartiere in Haunstetten nicht von zusätzlichem Kfz-Verkehr von und nach Haunstetten belastet werden. Der überwiegende Teil des Straßennetzes in HSW soll verkehrsberuhigt gestaltet und geregelt sein.

Ein in HSW angesiedeltes Mobilitätsmanagement ist Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Mobilität. Hier werden Bewohner*innen, Projektentwickler und Investoren beraten und darin unterstützt, die vielfältigen Mobilitätsangebote zu nutzen sowie begleitende Services in Anspruch zu nehmen. Das Quartier soll auch als Vorzeigeprojekt für nachhaltige Mobilität in Augsburg und dem Wandel hin zu gemeinschaftlicher (E-)Mobilität für Wohnen & Arbeiten in der Region dienen. Hierzu ist ein stufenweiser Ausbau von erforderlichen Infrastrukturen im Lebenszyklus vorzusehen.

Die Nahversorgung im Quartier muss den zukünftigen Veränderungen im Handel sowie der möglichst gemeinwohlorientierten Nutzung der öffentlichen Räume gerecht werden. Dies reagiert konsequent auf die Herausforderungen einer sich durch Digitalisierung und zunehmend individualisierter Lebensstile verändernden Angebotsstruktur von Orten des täglichen Bedarfs. Auch der Bedeutung von Nahversorgung als öffentlicher Funktion ("Third

Place”) für soziale Begegnung und Kommunikation muss Rechnung getragen werden. Neue Interpretationen zwischen Online- und Offline-Funktionen, z.B. der Tante-Emma-Laden mit vielfältigen Angeboten für Jung und Alt, sichern ein kommunikatives und nachbarschaftliches Miteinander.

Zentrale Handlungsfelder für die Auslobung:

5.1 Verkehrsmittelwahl

- Städtebauliche Dichte und Qualität der öffentlichen Räume erfordern eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen und Besucher*innen von Haunstetten Südwest.
- Die benachbarten Quartiere in Haunstetten dürfen durch die neue Bebauung keinen zusätzlichen Kfz-Verkehr erfahren.
- Daraus ergeben sich klare Vorgaben für Erschließung, Parkierungskonzept und Anforderungen an die Straßenräume.

5.2 Stellplätze/Parken

- Privates PKW-Parken im öffentlichen Raum soll weitgehend auf Besucherparken beschränkt werden. Diese Stellplätze werden bewirtschaftet.
- Der Stellplatzschlüssel wird auf max. 0,8/WE beschränkt. Bei besonderer Lagegunst bzw. besonders qualifizierter ergänzender Mobilitätsangebote kann dieser weiter reduziert werden.
- Ein durchgängiges Parkraumbewirtschaftungskonzept beinhaltet sowohl die Stellplätze in Quartiersgaragen wie die wenigen im öffentlichen Raum.
- Private PKW-Stellplätze werden im Grundsatz in Quartiersgaragen gebündelt, die im Regelfall ähnlich weit von den Wohnungen entfernt liegen wie die nächste ÖPNV-Haltestelle. Be- und Entladen in unmittelbarer Wohnungsnähe ist in beschränktem Umfang möglich.
- Quartiersgaragen sind im Regelfall als Hochbauten zu erstellen und können auch weitere (auch publikumsintensive) Nutzungen aufnehmen, die zur Bildung von kleineren Subzentren beitragen, sowie als Mikrodepots für Lieferverkehre (“letzte Meile”) dienen. Tiefgaragen sind nur in begründeten Ausnahmefällen möglich.
- Fahrradstellplätze sind in ausreichendem Umfang und in hochwertiger Qualität sowohl wohnungsbezogen (mindestens 2 Stellplätze/WE) als auch im öffentlichen Raum bereitzustellen.

5.3 Öffentlicher Raum (nicht nur) für quartiersfreundliche Mobilität

- Durch den Verzicht auf private PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum ist eine hochwertige, multifunktionale und aufenthaltsorientierte Gestaltung der öffentlichen Straßen- und Platzräume möglich. Auf der Basis eines verträglichen niedrigen Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr wird soweit möglich eine integrierte Gestaltung mit möglichst wenig Separierung angestrebt.

5.4 “Sharing is Caring”

- Von Anfang an gibt es bedarfsorientierte Angebote für geteilte Mobilität in Haunstetten Südwest, diese ist ein Kernprinzip einer multimodalen Mobilität vor Ort.

Hierzu sind Sharing-Angebote (Bike-/Car-Sharing) im gesamten Quartier an Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe vorzusehen.

- Ab 2025 sind, sowohl in Quartiersgaragen wie auch an weiteren dezentralen Standorten, mindestens je 50 WE ein Sharing-Fhz vorzusehen. Gleiches gilt für Bike-Sharing zu berücksichtigen.

5.5 Erschließung

- Eine hochwertige ÖPNV-Anbindung stellt das Grundgerüst des Mobilitätsangebots für das neue Quartier dar. Die Basis bildet die bereits im Planfeststellungsverfahren befindliche Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 am Ostrand des Gebiets. Da ihre Erschließungswirkung für die westlichen Teile von Haunstetten Südwest nur begrenzt ist, soll zunächst ein Trassenkorridor für einen zusätzlichen westlichen Ast ab der jetzigen Endhaltestelle vorgehalten werden.
- Bis zur Realisierung dieser Verbindung schaffen (ggf. auf on-demand-Basis organisierte) Quartiersbusse eine ÖPNV-Erschließung in der Fläche und nach Haunstetten hinein.
- Es ist zu prüfen, ob für die Erschließung des neuen Quartiers und für die Abwicklung der neu entstehenden Verkehre eine zusätzliche Anschlussstelle an die B 17 im südwestlichen Bereich erforderlich ist (auch zur Vermeidung von Mehrverkehr in den bestehenden Quartieren).
- Falls ein solcher neuer funktionaler Verkehrsknoten erforderlich ist, kann dieser ggf. gleichzeitig als hochwertiger Umstiegs-/Mobilitäts-Hub (P+R) mit Verknüpfung zu einem leistungsfähigen ÖPNV (z.B. Quartiersbus/zusätzlicher westlicher Ast der Linie 3) gestaltet werden.
- Der neue Stadtteil soll in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung mit Radschnellverbindungen an die Gesamtstadt, die Naherholungsgebiete und die Bahnhöfe in Kissing und Inningen angebunden werden.
- Quartiersbezogen ist eine größtmögliche Durchlässigkeit und Attraktivität für die Fuß- und Radverkehr hinsichtlich Netzstruktur und Gestaltung von Straßen und Wegen zu gewährleisten.

5.6 Ladeinfrastruktur für E-Mobilität

- Für die Transformation hin zu E-Mobilität soll das Quartier als Vorzeigeprojekt in Augsburg dienen ab Fertigstellung des ersten Bauabschnitts und sich dabei auch regionalen Vorhaben messen (z.B. Sortimo Stromtankstelle Zusmarshausen).
- Hierzu ist von Anfang an eine strategische Vorrüstung für entsprechende Ladeinfrastrukturen für das gesamte Areal vorzusehen. Ab 2025 sollen 20% der verfügbaren Stellplätze im Areal mit Ladeinfrastruktur (davon min. 10% DC), nach 2035 sollen 40% ausgestattet sein.

5.7 Begleitende/vorlaufende Maßnahmen in Alt-Haunstetten

- Zur Aufwertung der bestehenden Situation in Haunstetten soll unabhängig von der Entwicklung von Haunstetten Südwest die alte B17 zu einem Stadtteilboulevard mit reduzierter Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr umgestaltet werden.
- In diesem Zusammenhang soll die Straßenbahnlinie 2 bis nach Königsbrunn verlängert werden. Dabei ist auch die Verknüpfung der beiden Straßenbahnlinien 2 und 3 durch eine Querspange denkbar.
- Auch für die Inninger Straße soll eine städtebauliche Aufwertung erfolgen.

- Bereits kurzfristig können erste einfache (ggf. temporäre) Maßnahmen zur Verbesserung der Situation an der alten B17 realisiert werden.

5.8 Lieferverkehr

- Die Warenversorgung auf der letzten Meile ist bereits im 1. Bauabschnitt durch emissionsfreie Zustellung zu gewährleisten. Von Anfang an sind hierzu alternative Zustellkonzepte unter Nutzung der geplanten Quartiersgaragen als Logistik-Hubs vorzusehen.
- Hierzu sind auch entsprechende Stell-/Umschlagsflächen mit durchgängiger Nutzbarkeit für entsprechende Dienstleister zu berücksichtigen (inkl. geräuscharmer Anlieferung in Randzeiten durch E-Logistik).

5.9 Nahversorgung

- Die Nahversorgung ist Bestandteil eines gemeinwohlorientierten und durchgängig bewirtschafteten Flächenmanagements in der Erdgeschosszone im Quartier.
- Hierbei können sich auch Mischformen zwischen Funktionen der Nahversorgung, sozialen Infrastrukturen, gemeinschaftlich genutzten Räumen und Dienstleistungsbereichen wie Handwerker, Geschäfte und sonstige ergeben.
- Ein Erdgeschosszonenmanagement ist vorrangig im Bereich der zu planenden "zentralen Orte" in den Teilquartieren vorzusehen.
- Der Betrieb der EG-Nutzungen kann hierbei über genossenschaftliche aber auch öffentliche-private Kooperationen funktionieren und umschließt auch die angrenzenden öffentlichen Räume mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Das EG-Zonenmanagement soll dabei sowohl in HSW als auch in zentralen Orten des bestehenden Stadtteils pilotiert und sukzessive ausgebaut werden (in Ergänzung zu den bestehenden Strukturen der Nahversorgung).
- Alle Grundfunktionen der Nahversorgung sollten in fußläufiger Entfernung von max. 5 min. Gehdistanz (ca. 300-400m) erreichbar sein - idealerweise in Kombination mit weiteren Einrichtungen des täglichen Bedarfs und eingebettet in das dichte Fuß- und Radverkehrsnetz des Stadtteils.
- Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs erfordert keinen Autobesitz. Sie wird unabhängig vom Unteren Talweg entwickelt.

6 Übersicht messbarer Planungsziele (zu vervollständigen)

Handlungsfeld	Faktor	Einheit	Art	Ort
Stellplätze	Stpl./WE	0,8	Obergrenze	Quartiersgaragen
Quartiersgarage	Entfernung zu baul. Nutzung	300m	Untergrenze	Dezentral (an Haupterschließung)
ÖPNV (Tram)	Entfernung Haltestelle zu baul. Nutzung	400m	Obergrenze	überall
ÖPNV (ergänz.)	Entfernung Haltstelle zu baul. Nutzung	300	Obergrenze	überall
Car-Sharing	Fhz/WE	2%	Untergrenze	überall
E-Mobilität (Annahme)	e-Fhz/ Fhz-gesamt	20% (ab 2025) 40% (nach 2035)	Untergrenze	überall
Besucherstellplätze	Stpl./WE	10%	Obergrenze	Entlang Haupterschließung
...				