



Kurzfassung

Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans und des Verkehrsentwicklungsplans

**In der Reihe »Planen und Bauen«
sind bisher erschienen:**

- Nr. 1 Ideenwettbewerb Kaisermeile
- Nr. 2 Spiralparkhaus in Augsburg
- Nr. 3 Sanierung der Altstadt
Ausschnitte und Ansichten
- Nr. 4 Sanierung Oberhausen
ein Stadtteil wird attraktiv
- Nr. 5 Neugestaltung Kaisermeile
Vorentwurf Gestaltungspla-
nung/Verkehrskonzept
- Nr. 6 Leifaden Stadtgestaltung

In der Kurzfassung des Ge-
samtverkehrsplans wurden
zur Straffung des Textes ei-
nige Abkürzungen verwen-
det, die im Folgenden erläu-
tert werden:

GVA/VEP^b

*Gesamtverkehrsplan bzw. Ver-
kehrsentwicklungsplan. Beide
Begriffe sind fließend und können
für den Augsburger Plan verwen-
det werden. Dabei entsprechen im
wesentlichen die grundlegenden
Aussagen und die Festlegung von
Rahmenbedingungen mehr einem
Verkehrsentwicklungsplan, die
konkrete Festlegung der Infra-
strukturtrassen mehr einem Ge-
samtverkehrsplan.*

MIV^c

*Motorisierter Individualverkehr
(auch als Kfz-Verkehr bezeichnet)*

ÖPNV^d

Öffentlicher Personennahverkehr

P+R^e

*Park und Ride. Parkplatz an den
Straßen- und Regionalbahnlinien
des ÖPNV, der das Abstellen des
Kraftfahrzeugs für Kunden des
ÖPNV vornehmlich auf dem Wege
zur Innenstadt ermöglicht und so
die Innenstadt von Kfz-Verkehr
entlastet und dem Reisenden die
Parkplatzsuche erspart.*

AVV^f

*Der Augsburger Verkehrsverbund
ist zuständig für den ÖPNV in der
Region Augsburg und koordiniert
ihn mit dem ÖPNV in der Stadt.
Aus Stadt und Region wurde ein
einheitliches Tarifgebiet geschaf-
fen. Oberstes Gremium ist die
Gesellschafterversammlung aus
Vertretern der Landkreise und der
Stadt Augsburg.*

B 300^g

*Bundesstraße 300 kommt von
Westen (Memmingen/Krumbach)
über Steppach und die Bgm.-
Ackermann-Straße nach Augs-
burg und verläßt das Stadtgebiet
über Friedberg Richtung Ingol-
stadt.*

B 2^h

*Bundesstraße 2 kommt aus Sü-
den (München über Fürstenfeld-
bruck) über die Meringer Straße
nach Augsburg und verläßt das
Stadtgebiet über Gersthofen
Richtung Nürnberg; verläuft teil-
weise auf der Westtangente/
Umgehung Gersthofen.*

B 17^a

*Bundesstraße 17 kommt von
Süden (Füssen) ins Stadtgebiet =
Westtangente und endet an der
Autobahn 8.*

BAB 8ⁱ

Autobahn München – Stuttgart

GVZ^j

*Güterverkehrszentrum
(Beschreibung siehe 3.9
Wirtschaftsverkehr)*

1	Situation des Verkehrs	
1.1	Verkehrsentwicklung 1974–1992	6
1.2	Augenblickliche Verkehrssituation	8
2	Fortschreibung des Verkehrs- entwicklungsplans	
2.1	Leitlinien und Ziele:	12
2.2	Durchgeführte Untersuchungen	13
2.3	Verkehrs und Strukturentwicklung	18
3	Verkehrs- entwicklungsprogramm	
3.1	ÖPNV	20
3.2	Radverkehr	28
3.3	Fußgänger	30
3.4	Fließender motorisierter Individualverkehr	32
3.5	Ruhender motorisierter Individualverkehr	42
3.6	Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	47
3.7	Leiteinrichtungen des Verkehrs	51
3.8	Überregionale Verkehrsanbindung	54
3.9	Wirtschaftsverkehr	56
3.10	Menschen mit Behinderungen im Verkehr	58



**Vorwort
von Oberbürgermeister Dr. Menacher
und Stadtbaurat Dr. Demharter**

Verkehr ist eines der umstrittensten Themen der Kommunalpolitik. Es ist einerseits die Mobilität der Bevölkerung und die Ver- und Entsorgung für Einwohnern und Gewerbe zu sichern, andererseits die Beeinträchtigung der Lebensqualität möglichst gering zu halten. Diesem Ziel kann mit keinem Verkehrsmittel alleine, sondern nur mit dem Einsatz jedes Verkehrsmittels, entsprechend seiner Stärke, nähergekommen werden. Grundsatz ist eine möglichst stadtverträgliche Gestaltung des Verkehrs.

Für diese Entwicklungen Grundlagen im Verkehrsbereich festzulegen, ist Aufgabe eines Verkehrsentwicklungsplans. Er legt Grundsätze der übergeordneten Verkehrsnetzentwicklung und der Planung für die nächsten Jahre dar. Als Anhaltspunkt für den weiteren Planungsprozeß stellt er Dringlichkeiten auf. Bevölkerung und Wirtschaft können sich dabei ein Bild über zukünftige Qualität machen.

Der Verkehrsentwicklungsplan ist kein starres Planwerk. Er muß im Rahmen seiner Ziele wechselnden Anforderungen angepaßt werden. Als Beispiel seien hier nur die ehemaligen amerikanischen Militärgelände genannt. Waren sie noch bis vor kurzem von der Planung ausgenommen, so stellen sie jetzt das größte Potential in der Stadtentwicklung dar.

Die ständigen Änderungen der Planungsaufgaben machten eine Fortschreibung des ersten Gesamtverkehrsplans für Augsburg aus dem Jahre 1978 notwendig, der vor zwanzig Jahren durch den Stadtrat beschlossen wurde. Neu war damals, daß nicht nur Fragen des Autoverkehrs in einem in die Zukunft gerichteten verkehrsplanerischen Konzept behandelt wurden, sondern auch die der übrigen Verkehrsarten, wie öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radfahrverkehr. Damals wurden Leitlinien aufgestellt, die durch fachliche Untersuchungen begründet, bis heute ihre Gültigkeit nicht verloren haben.

Vorausschauend war damals die These, daß eine Minderung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt durch eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere durch eine Attraktivitätssteigerung bei der Straßenbahn, erreicht werden kann. Ebenso war damals klar, daß eine Verbesserung der Wohnverhältnisse und der Geschäftslagen in der Innenstadt dann zu erreichen ist, wenn der Durchgangsverkehr auf Tangenten und Umgehungsstraßen geführt wird. Daneben sollten quartiersfremde Dauerparker aus den Wohngebieten der Innenstadt verbannt werden, und für Fußgänger und Radfahrer sollten sichere Verkehrswege geschaffen werden.

Von diesen Zielsetzungen konnte, gerade in den vergangenen Jahren, viel erreicht werden: Straßenbahnlinien wurden verlängert oder neu gebaut, weitere Streckennetzerweiterungen stehen in den kommenden Jahren an. Durch den Einbau von Vorrangschaltungen konnten die Fahrzeiten im ÖPNV verkürzt und somit die Akzeptanz des ÖPNV weiter gesteigert werden. Die Westtangente (B17) als wichtige Tangente wurde fertiggestellt und wird jetzt der steigenden Verkehrsbelastung an einigen Kreuzungen angepaßt. Mit großer Mehrheit entschied sich die Augsburger Bevölkerung für den Bau der seit mehr als 50 Jahren geplanten Schleifenstraße als Verbindung des Augsburger Südens mit dem Osten. Nach Inbetriebnahme des ersten Abschnitts (Anton-Fugger-Brücke) ist mit dem Bau der Roten-Tor-Umfahrung begonnen worden. Im Stadtzentrum wurden weiträumige Fußgängerzonen geschaffen, und das Radwegnetz Zug um Zug ergänzt. Für die Bewohner der Innenstadt wurde das Anwohnerparken eingeführt. Den Pendlern und Besuchern stehen P+R-Anlagen zur Verfügung, die gut angenommen werden, denn das mit dem Augsburger Verkehrsverbund geschaffene, neue, einheitliche Tarifsystem erleichtert die Benutzung von Bus, Eisenbahn und Tram. Für Kunden und Besucher Augsburgs stehen mehrere

tausend Stellplätze in Parkhäusern zur Verfügung. Zu den Parkhäusern geleitet werden die Autofahrer durch ein neu geschaffenes dynamisches Parkleitsystem. Die Beeinträchtigungen der Wohngebiete durch den Autoverkehr konnten durch flächendeckende Einrichtung von Tempo 30-Zonen und weiteren verkehrsberuhigenden Maßnahmen reduziert werden.

Auch der neue Gesamtverkehrsplan (GVA) stellt Prognosen für die Zukunft auf und ist daher eine Richtschnur für die künftige, verkehrliche Situation im Stadtgebiet unter Berücksichtigung der verkehrlichen Entwicklungen im Umland (regionaler Nahverkehrsplan und andere regionale Infrastrukturplanungen). Er wird deshalb auch als Verkehrsentwicklungsplan (VEP) bezeichnet.

Dieser neue Gesamtverkehrsplan ist auch ein Auftrag für die Stadt, die verkehrlichen Verhältnisse, entsprechend den Bedürfnissen der Bürger, der Industrie und des Gewerbes, anzupassen. Die verkehrlichen Konzeptionen und Vorhaben des neuen Gesamtverkehrsplanes können Sie dieser Broschüre entnehmen.

Dr. Peter Menacher
Oberbürgermeister

Dr. Karl Demharter
Stadtbaurat

Situation des Verkehrs

1.1

Verkehrsentwicklung 1974–1992

Von 1974 bis 1992 hat sich das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV^c) und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV^d) spürbar erhöht. Der Kfz-Verkehr über die Stadtgrenze hinaus hat um ca. 60% zugenommen, der Kfz-Verkehr im Zulauf zur Innenstadt um ca. 25%. Im gleichen Zeitraum konnte beim ÖPNV^d von den Stadtteilen zur Innenstadt ein Anstieg um ca. 60% verzeichnet werden.

Die Verteilung aller motorisierten Personenfahrten auf motorisierten Individualverkehr (MIV^c) und öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV^d klassischer Modalsplit) hat sich kaum verändert:

	ÖPNV ^d	MIV ^c
1974	31%	69%
1994 ¹	30%	70%

Beim reinen Berufs- und Ausbildungsverkehr liegt der ÖPNV^d-Anteil höher.

Der Lkw-Anteil am Gesamtverkehr hat abgenommen.

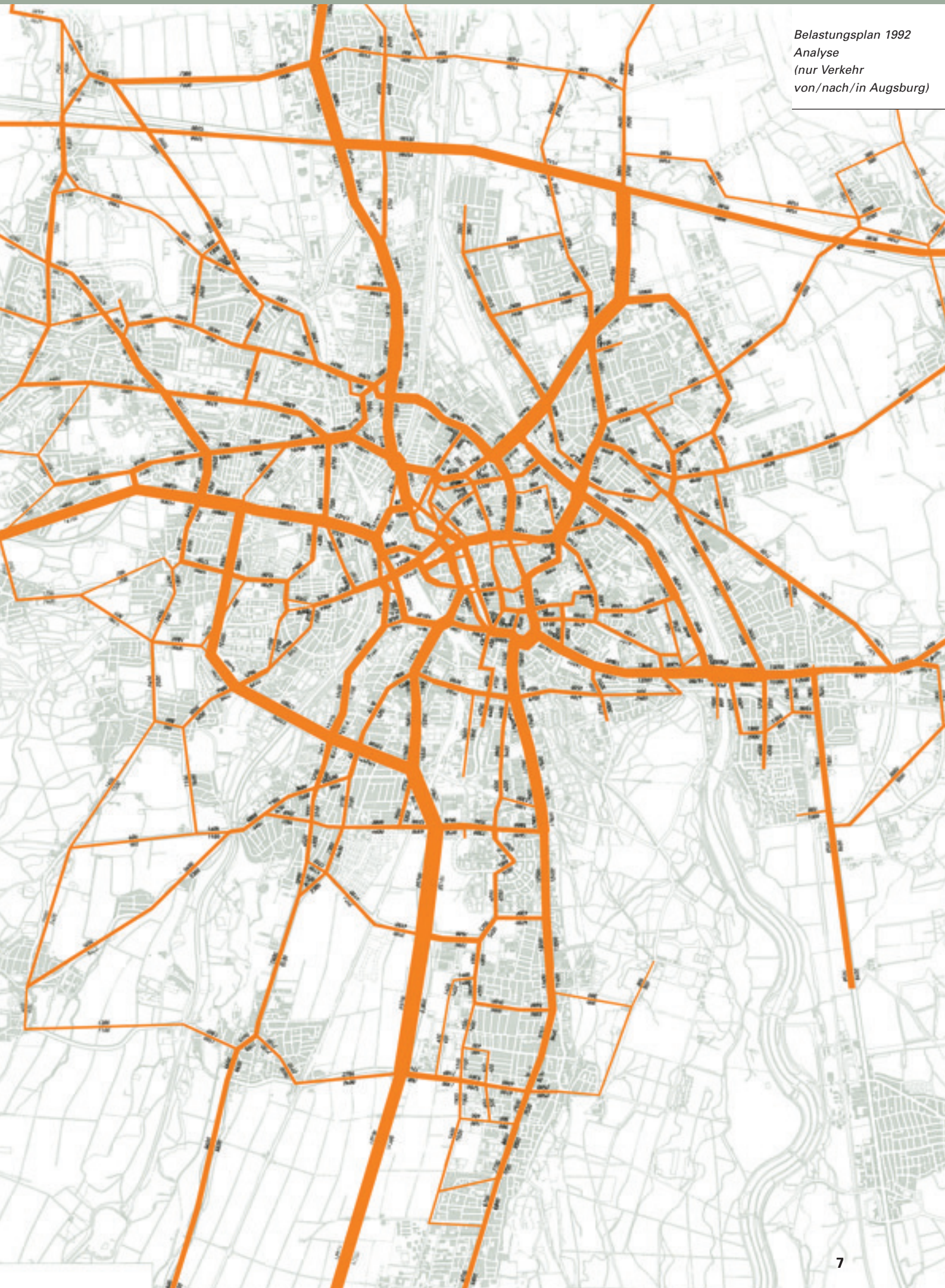
1974	6–12%
1992	4– 7%

Erheblich zugenommen hat der Radverkehr. Wurde Anfang der 70er Jahre noch erwartet, daß er mit zunehmender Motorisierung rückläufig sein würde, hat das gestiegene Umweltbewußtsein eine »Renaissance« bewirkt, die auch Auswirkungen auf die Geschwindigkeit und die Technologie hatte (siehe Seite 9).

Da die Bevölkerung und die Anzahl der Arbeitsplätze nur um jeweils ca. 10% zugenommen haben, sind andere Faktoren für die Verkehrsentwicklung in Augsburg verantwortlich:

- zunehmende Mobilität
- zunehmende Motorisierung
- fortschreitende Trennung von Wohnstandort und Arbeitsplatz
- größer werdende Wohnfläche pro Einwohner sowie Zunahme der Haushalte
- Strukturveränderung der Arbeitsplätze (Schließung zahlreicher Großbetriebe, deren Arbeitskräfte relativ nah beim Betrieb wohnten; Zwang, weit entfernte Arbeitsplätze anzunehmen, Zunahme der Pendlerbeziehungen von Augsburg nach München...)
- Verlagerung von Arbeitsplätzen in Gewerbegebiete
- Stadt-Umland-Wanderung in den 70er Jahren bei gleichzeitigem Zuzug in die Stadt
- Zunahme des Wirtschafts- und Güterverkehrs auf der Straße (immer kleinere Sendungen, weniger Lagerhaltung, Produktion an mehreren z.T. weit entfernten Orten, Dienstleistungsverkehr...)

¹ Quelle: AVV-Nachfragemodell



1.2

Augenblickliche Verkehrssituation

Die geschilderte Verkehrsentwicklung hat dazu geführt, daß das gesamte Stadtgebiet in erheblichem Maß durch Verkehr belastet ist. Durch Ausbaumaßnahmen bei allen Verkehrsarten war es möglich, diese Situation weiterhin zu bewältigen.



1.2.1

Allgemeines Verkehrsverhalten

Die Verteilung des gesamten Verkehrs zwischen ÖPNV^d und MIV^c (30/70) ist für eine Stadt wie Augsburg vergleichsweise gut und wird nur von Städten mit sehr gut ausgebautem U-Bahn- und S-Bahn-Netz übertroffen.

Etwa 40%–45% aller Fahrten zur Innenstadt werden mit dem ÖPNV^d abgewickelt. Ungünstig stellt sich jedoch der ÖPNV^d-Anteil an Tangentialfahrten zwischen den Stadtteilen dar.

1.2.2

Zu den Verkehrsarten

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV^d)

Die Grundlast des ÖPNV^d trägt in Augsburg der Straßenbahnverkehr. Dieser wurde in den letzten Jahren durch Beschleunigungsmaßnahmen und Modernisierung des Netzes und seit Beginn der 90er Jahre auch durch Ausbaumaßnahmen entscheidend verbessert, was sich in positiven Ergebnissen niederschlägt.

Problematisch hingegen ist immer noch die Tatsache, daß das Straßennetz nicht der Siedlungsentwicklung gefolgt ist. Aus vielen Stadtteilen müssen die Fahrgäste deshalb umsteigen, oder die Busse fahren parallel zur Straßenbahn in die Innenstadt. Das gleiche gilt für Busse aus der Region. Die Attraktivität des ÖPNV^d ist deshalb noch immer beschränkt.

Durch den Ausbau des Augsburger Verkehrsverbundes zu einem vollen Verkehrsverbund konnte der regionale Nahverkehr verbessert und ein erster entscheidender Schritt hin zum einheitlichen Verkehrssystem geschaffen werden.



Kritische Situation im Radverkehr – abruptes Radwegende. Hier: Remboldstraße

Problematische Situationen im Verkehrsalltag, die zu Stoßzeiten allenthalben entstehen. Hier: in der Karlstraße und beim Umsteigen am Königsplatz



Radverkehr

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren sehr zugenommen und sich zu einer Alternative zum Kfz-Verkehr entwickelt. Die günstige Topographie Augsburgs und die relativ geringen Entfernungen sprechen für eine vermehrte Benutzung des Fahrrads. Nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten sind, im Vergleich zu anderen Verkehrsarten, mit dem Fahrrad enorme Zeitvorteile zu erzielen.

Um diese Entwicklung zu unterstützen, wurden die Radwege ausgebaut. Trotzdem haben Radfahrer mit zahlreichen Problemen zu kämpfen, die die Benutzung des Fahrrads unattraktiv oder gar gefährlich machen:

- teilweise mangelhafte Oberflächenqualität der Radwege und Fahrbahnen
- Radweg-Lücken sowie gefährliche Radweg-Enden
- abgesetzte Führung an Knotenpunkten und Zufahrten
- Konflikte mit Fußgängern bei gemeinsamen oder schmalen Geh- und Radwegen
- hohe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bei gemeinsamer Führung
- radfahrerfeindliche Verkehrsregelungen (z.B. Verkehrszeichen Nr. 205 »Vorfahrt achten« auf Radwegen) und lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- fehlende oder mangelhafte Abstellanlagen an wichtigen Zielpunkten, insbesondere an den Bahnhöfen



Zugeparkte Gehwege. Problematische Zone durch Kollision von ruhendem MIV und Fußgängerverkehr. Hier: Waterloostraße

Fußgängerverkehr

Die Situation des Fußgängerverkehrs ist eng verbunden mit dem Radverkehr und insbesondere mit dem MIV^c. In der Innenstadt konnte durch die Einrichtung der Fußgängerzonen, den fußgängerfreundlichen Ausbau der Maximilianstraße und durch die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Lech- und Ulrichsviertel die Situation erheblich verbessert werden.

Wenngleich die Situation des Fußgängerverkehrs in Augsburg nicht grundsätzlich schlecht zu nennen ist, leidet der Fußgängerverkehr doch unter:

- Schwierigkeiten bei der Querung von Fahrbahnen des MIV^c
- der gestiegenen Verkehrsbelastung im übergeordneten Straßennetz

- natürlichen und künstlichen Barrieren, insbesondere dem Lech, den Eisenbahnstrecken sowie großen, zusammenhängenden Grundstücken
- schmalen oder eingeeengten Gehwegen an Wohn- und Wohnsammelstraßen mit hohem Fußgänger-Verkehrsaufkommen
- zu schmalen kombinierten oder nur durch Markierung getrennten Geh- und Radwegen in Bereichen mit dichter Fußgängerfrequenz

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden derartige Situationen zum großen Hindernis. Oft sind sie zum Ausweichen auf die Fahrbahn gezwungen.

Kraftfahrzeugverkehr (fließend und ruhend – MIV^c)

Wie in Kapitel 1.1 dargelegt, hat der MIV^c in Augsburg in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Ausbaumaßnahmen, insbesondere die Fertigstellung der Westtangente, haben dazu beigetragen, daß das Straßennetz funktionsfähig bleibt. Einige Bereiche (westliches Stadtgebiet, Donauwörther Straße, Lechhausen) wurden durch die B17^a und die Ostumgebung/Anton-Fugger-Brücke entlastet.

Die Innenstadt und das übrige Netz sind weiterhin hoch belastet, da sich im Osten und Südosten noch Lücken im übergeordneten Netz finden. Dies führt zu Überlastung (Stau), Störungen und Konflikten innerhalb des Kfz-Verkehrs und mit anderen Verkehrsarten, sowie hohen Schadstoffbelastungen. Besonders problematisch stellt sich die Ost-West-Achse Leonhardsberg-Grottenau dar, wo die verschiedenen Anforderungen (Durchfahren, Be- und Entladen, Einkaufen, Ein- und Aussteigen, Einfahrt in die Grundstücke) konzentriert zusammentreffen. Sie ist deshalb Hauptunfallsschwerpunkt.

Alt- und Innenstadt sowie die Stadtteilzentren sind in erheblichem Maße durch den Verkehr belastet. Diese Belastung steht in Konkurrenz zu den Anforderungen an zentrale Stadtbereiche: Aufenthalt, Flanieren und Einkaufen, Queren der Fahrbahn für Fußgänger, Andienung mit dem Kfz...

Die Überlastung führt daneben auch zu Schleichverkehr durch Wohngebiete. Die Folge ist eine Abnahme der Wohnqualität und Verkehrssicherheit, worunter insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer leiden.

Gemäß Umweltbericht² ist der Verkehr mit über 50% an der Luftverschmutzung mit Stickoxiden und Kohlendioxiden beteiligt.

Die Ausstattung mit öffentlichen Kurzzeitstellplätzen ist in der Augsburger Innenstadt im Vergleich zu anderen Großstädten gut. Bis zur Einführung des Parkleitsystems mußten Kraftfahrer jedoch oft lange nach freien Stellplätzen suchen, was zu Verärgerung und zusätzlichem Verkehr führte.



Problem Lieferverkehr.
Hier: Annastraße

Durch die konsequente Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes auf den Straßen der Innenstadt konnte die Situation für Kurzzeitparker, Anlieferer und Anwohner verbessert werden. Der Stellplatzbedarf der Anwohner der Innenstadt konnte durch Anwohnerparken und Quartiersgaragen verbessert werden. Da in der historischen Altstadt keine kostenlosen Dauerparkplätze mehr vorhanden sind, konnten die engen Straßen von quartiersfremden Parksuchverkehr entlastet und die Wohnqualität verbessert werden.

In einigen Bereichen gibt es durch die Vielzahl der Nutzungen und die nur begrenzt zur Verfügung stehenden Parkplätze nach wie vor Defizite, die insbesondere im Anhalten in zweiter Reihe ersichtlich werden.

Auf den Mangel an P+R^e-Plätzen deuten die vielen abgestellten quartiersfremden Kraftfahrzeuge in den engen Straßen im Einzugsbereich der Haltestellen, die gerade noch zur Kernzone des AVV^f (1 Streifen) gehören. Diese Probleme werden überlagert durch Stellplatzmangel für die Anwohner der alten Bebauung (keine eigenen Garagen). Auch in Neubaugebieten ergeben sich teilweise Defizite, wo keine aufnahmefähigen Wohnstraßen vorhanden sind, da die in den Stellplatzrichtlinien empfohlene Zahl (in der Regel ein Stellplatz pro Wohnung) oft nicht mehr der Realität entspricht, und ein Mehr an Stellplätzen nicht durchsetzbar ist.

Darüber hinaus gibt es örtliche Parkplatzdefizite oder hohe Belastungen durch Fremdarker (z.B. in Pfersee durch einen Bürokomplex mit zu teuren Tiefgaragenplätzen oder im Hochfeld durch die Berufsschule).

Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr hat sich in den letzten Jahrzehnten entsprechend dem Strukturwandel in der Wirtschaft (arbeitsteilige Produktion, Verringerung der Lagerhaltung, just-in-time-Anlieferung³ u.ä.) stark vergrößert.

So haben z.B. die eingeschränkten Lagerhaltungen und die Belieferung einzelner Geschäfte/Betriebe mit kleineren Sendungen und z.T. vielen sehr großen Fahrzeugen des Fernverkehrs bewirkt, daß der Lieferverkehr nicht nur den übrigen Verkehr beeinträchtigt, sondern sich zusätzlich selbst behindert.

Besonders in der Altstadt, in Altbaugebieten sowie in Gebieten mit hohem Parkdruck bereitet die Andienung und Zufahrt mit Lieferfahrzeugen Probleme.

Die mit Rücksicht auf die starken Fußgängerströme beschränkten Lieferzeiten in der Fußgängerzone bringen für den Handel Probleme, da beispielsweise zusätzliches Personal für die Anlieferung in den Morgenstunden erforderlich ist.

Die Stadt Augsburg verfügt mit der Localbahn über ein innerstädtisches eigenständiges Güterbahnnetz, das wichtige Gewerbegebiete an das Netz der DB anbindet. Die derzeitige Verkehrsaufgabe der Localbahn besteht im Wagenladungs- und Ganzzugverkehr. Einfache Betriebsweise und der Einsatz effektiver moderner Technik (z.B. Funkfernsteuerung) ermöglichen trotz ungünstiger Rahmenbedingungen den Betrieb und (sofern neue Märkte geöffnet werden) einen hoffnungsvollen Ausblick in die Zukunft.

² Umweltbericht der Stadt Augsburg 1993/94

³ Anlieferung von Gütern genau zu dem Zeitpunkt, in denen sie gebraucht werden. Hierdurch wird Lagerhaltung erspart, die Anzahl der Fahrten jedoch erhöht, da die Stückzahlen pro Transport sinken. Mit sinkender Stückzahl sinken auch die Chancen der auf große Mengen ausgerichteten Bahn.

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

2.1

Leitlinien und Ziele

Augsburg als attraktive südbayerische Stadt und bedeutender Industriestandort bedarf einer guten Verkehrserschließung.

Die Verkehrsplanung darf nicht an den Stadtgrenzen halt machen. Der Ausbau des städtischen und des regionalen ÖPNV^d zu einem öffentlichen Verkehrssystem, sowie die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Region bei der Planung und dem Ausbau des Straßennetzes sind wichtige Bausteine hierzu.

Die Belastung Augsburgs mit Luftschadstoffen, besonders mit Ruß und Benzol, ist zu reduzieren. Das Bundesimmissionsschutzgesetz schafft hierzu Anhaltspunkte. Im Umweltprogramm⁴ hat die Stadt Augsburg vorsorgeorientierte, auf die Schutzgüter Luft und Klima bezogene Umweltqualitätsziele festgelegt, die den erwünschten Zustand in Augsburg aufzeigen.

Die Bundesregierung hat sich in der Weltklimakonferenz zu einer Reduzierung der Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen um 25% verpflichtet.

Verkehr ist ein Lebensnerv der Stadt und muß gleichermaßen die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft befriedigen. Allerdings hat er dienende Aufgabe im städtischen Lebensgefüge und muß möglichst verträglich bewältigt werden. Ein hoher Anteil der Verkehrsbedürfnisse muß deshalb mit Verkehrsmitteln des »Umweltverbundes« (ÖPNV^d, Rad, zu Fuß) abgewickelt werden.

Hierzu ist erforderlich:

- Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV^d, Rad, zu Fuß) mit hoher Priorität
- Ausbau des ÖPNV^d; Rückgrat ist hier das regionale und städtische Schienenverkehrsnetz. Wichtig ist insbesondere eine störungsarme, zügige und schnelle Verkehrsabwicklung sowie eine Bevorrechtigung auf Strecke und an Knotenpunkten.
- Verbesserung der Situation des Radverkehrs durch radfahrerfreundliche Planung und durch Bau gesonderter Wege oder Streifen
- Verbesserung der Sicherheit sowie der Bewegungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Fußgänger

⁴ Die Stadt Augsburg hat im Jahr 1994 mit Beschluß des Umweltausschusses vom 15.04.94 ein Umweltprogramm zu den Themen Luftreinhaltung und Klimaschutz herausgegeben.

Durchgeführte Untersuchungen

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans gliederte sich in die konzeptionelle Entwicklung von Grundsätzen, Netzalternativen und schließlich eines Planungsnetzes und der Abschätzung der Wirkungen.

2.2.1

Netzmodell

Zur Abschätzung und Analyse der Planung und von Alternativen werden Verkehrsmodellrechnungen (Computersimulationen) durchgeführt. In Abhängigkeit von der Siedlungsentwicklung (Einwohner, Arbeitsplatz) wird die Verkehrsentwicklung prognostiziert.

Die Modelle erlauben eine Simulation des Verkehrs (MIV^c, ÖPNV^d) für verschiedene Netzalternativen in Abhängigkeit von der Kapazität und der zugelassenen Geschwindigkeit der einzelnen Strecken, bzw. des Angebotes (Fahrplan) beim ÖPNV^d. Die Verlagerungen vom MIV^c zum ÖPNV^d werden anhand der durch die Netzerweiterungen erzielten Reisezeitvorteile eingerechnet.

Durch eine auf Verkehrsverringeringung ausgerichtete Stadtplanung können dennoch die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft erfüllt werden. Dies kann z.B. geschehen durch:

- Schaffung räumlicher Nähe von Wohn- und Arbeitsstandorten
- Vermeidung der Ansiedlung von Einrichtungen mit großem Verkehrsaufkommen in empfindlichen Bereichen
- Stärkung der Stadtteilzentren

Viele Verkehrsbedürfnisse, insbesondere des Wirtschaftsverkehrs, können nur mit dem MIV^c bewältigt werden. Dies muß auf folgende Weise geschehen:

- stadtverträgliche Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs; insbesondere Entlastung vom Durchgangsverkehr in der Alt- und Innenstadt sowie in den zentralen Bereichen der Stadtteile und Wohngebiete
- Gliederung des Netzes mit unterschiedlichen Bedeutungen, Geschwindigkeiten und Qualitäten des Verkehrsablaufs
- gezielte stadtverträgliche Ergänzung des Straßennetzes (Ausbau als innerstädtische angebaute Straßen mit Berücksichtigung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung)

- nachfolgende Anpassung der entlasteten Bereiche an die geringere Verkehrsbedeutung zugunsten des ÖPNV^d, der Fußgänger, der Radfahrer, zentraler Funktionen, des Aufenthalts und einer stadträumlichen Verbesserung
- Schaffung eines in Lage, Nutzung und Preis abgestuften Angebots an Stellplätzen von der Region bis zum Zentrum. Das Angebot an Innenstadt-Stellplätzen ist eine wesentliche Steuerungsgröße für die Menge des zufließenden Verkehrs zur Innenstadt. Bewohner, Geschäfte und Betriebe brauchen für ihre Aktivitäten Stellplätze.

Der Wirtschaftsverkehr muß möglichst effektiv gestaltet werden. Ziel ist eine Reduzierung der Verkehrsbelastung und gleichzeitig die Schaffung möglichst guter Bedingungen für die Wirtschaft. Die Stadt kann hier wesentliche Impulse geben.

2.2.2

Konzeptionelle Vorgehensweise/ Untersuchungsauftrag und grundsätzliche Ergebnisse

Der Gesamtverkehrs-/Verkehrsentwicklungsplan baut auf den Gesamtverkehrsplan^b von 1978 auf und schreibt dessen Grundzüge fort.

Im Rahmen der Fortschreibung waren für die einzelnen Verkehrsträger unterschiedliche Fragestellungen zu bearbeiten, die sich aus aktuellen Stadtentwicklungs- und Planungsaufgaben ergaben. Der GVA^b/VEP^b legt im wesentlichen die großräumigen Planungen fest. Für weitere kleinräumige Planungen werden hingegen nur Grundzüge festgelegt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV^d) der Stadt

Auf Grundlage des bereits im Gesamtverkehrsplan von 1978 festgelegten und bewerteten Ausbauprogramms der Straßenbahn wurde ein Straßenbahnnetz konzipiert. Für einige Bereiche wurden verschiedene Varianten in ihrer Erschließungswirkung anhand der erschlossenen Einwohner und Arbeitsplätze im Einzugsbereich untersucht.

Für einige Maßnahmen wurde eine volks- und betriebswirtschaftliche Bewertung nach dem Verfahren der »Standardisierten Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen« durchgeführt, das bundesweit als Bewertungsverfahren für Infrastrukturfördermaßnahmen des ÖPNV^d angewandt wird. Die volkswirtschaftliche Bewertung setzt die Kosten der Maßnahme (Bau, Fahrzeuge, Betrieb...) dem Nutzen (Einsparung anderer ÖPNV^d-Leistungen, Gewinn an Fahrgästen, Entlastung des Straßennetzes, Entlastung der Umwelt...) gegenüber.

Die betriebswirtschaftliche Bewertung betrachtet nur die Auswirkung auf den Betreiber (die Stadtwerke-Verkehrsbetriebe-GmbH).

Untersucht wurden die in 3.1 beschriebenen Straßenbahnlinien. Weitere Ausbauvarianten (z.B. ins Stadtumland) wurden nicht weiter untersucht, da ihre Verwirklichung im Planungszeitraum nicht realistisch erschien.

Ergebnis:
Der Nutzen für die Allgemeinheit ist beim Ausbau des Straßennetzes in allen untersuchten Ästen sehr hoch und deutet auf einen Nachholbedarf in der Erschließung hin.

Für einige Bereiche besteht noch weiterer Untersuchungsbedarf über die sinnvollste Trassenführung.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV^d) der Region

Planerische Grundlage für den regionalen Nahverkehr ist der Regionale Nahverkehrsplan für den Verkehrsraum Augsburg, der im Januar 1999 beschlossen wurde.

Der Regionale Nahverkehrsplan beinhaltet zunächst eine Bestandsaufnahme und eine Analyse der Schwachstellen in der heutigen Verkehrsbedienung.

In einem zweiten Schritt wurde das Planungsnetz entwickelt. Dabei handelt es sich um ein Maßnahmenpaket, das sowohl den Ausbau des Schienennetzes als auch die möglichen Taktbuslinien einschließlich der angestrebten Taktfolge enthält. Bewußt wurden auch Linien aufgenommen, bei denen eine Vertaktung oder eine Taktverdichtung zunächst zweifelhaft erscheint.

In einer weiteren Arbeitsstufe wurde dieser Maximalfall einer kritischen Überprüfung unterzogen. Dabei war insbesondere zu prüfen, welche Fahrgastzuwächse bei einer Realisierung eines maximalen Ausbaus zum Planungshorizont 2000 und 2010 zu erwarten sind, wie sich dadurch der Anteil des ÖPNV^d verändert und welche Kosten dabei anfallen. Als Ergebnis dieser Überprüfung wurden eine Reihe von Maßnahmen wegen ihres ungünstigen Kosten/Nutzen-Verhältnisses ausgeschlossen.

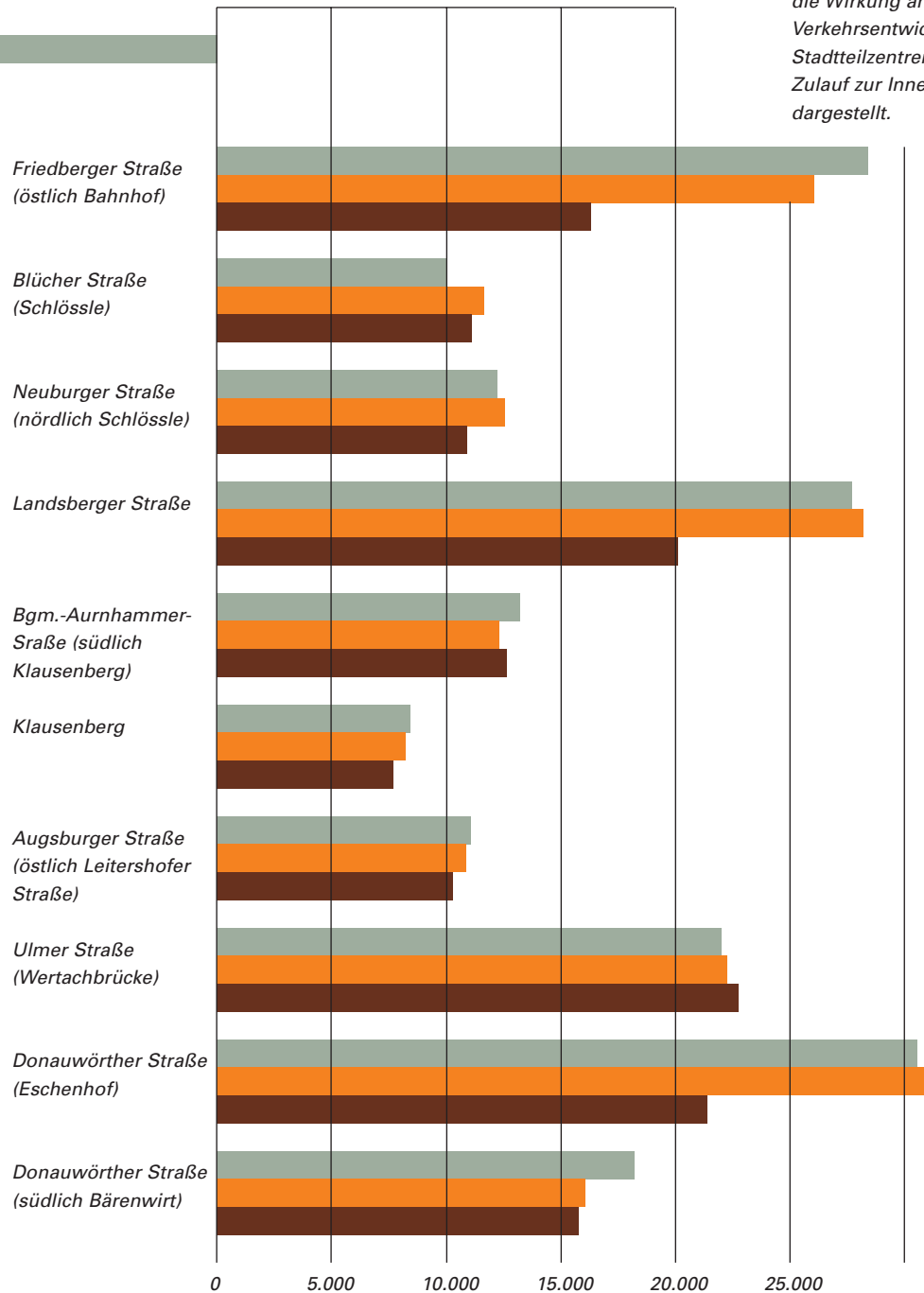
Im Ausführungsnetz sind dann nur noch diejenigen Maßnahmen dargestellt, die in den nächsten Jahren verwirklicht werden sollen.

⁵ Im Jahre 1992 beschloß der Stadtrat im Vorgriff auf die Fortschreibung des GVA ein Radverkehrsnetzkonzept

Verkehrsentwicklung in den Zentren der Stadtteile

In den Diagrammen wird die Wirkung anhand der Verkehrsentwicklung der Stadtteilzentren und im Zulauf zur Innenstadt dargestellt.

- Verkehr 2010 Netz:
- wie 1998
 - mit Schleifenstraße und höhenfreiem Ausbau der B17^a
 - mit Schleifenstraße, Ostumgehung, höhenfreiem Ausbau B17^a, MAN-Spange, Nordtangente Straße durch den Rangierbahnhof und jeweils abgestimmten nachfolgenden Anpassungsmaßnahmen in den Zentren der Stadtteile und der Innenstadt (insbes. O-W-Achse)



Radverkehr

Im Rahmen der Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans wurde das Radverkehrsnetz von 1992⁵ weiterentwickelt.

Die Netzkonzeption wurde, entsprechend bundesweiter Empfehlungen im wesentlichen aufgrund der Erfahrung, des Angebots und der Analyse der augenblicklichen Problemlage entwick-

kelt. Hieraus entwickeln sich einige Hauptverbindungen und ein engmaschiges Radverkehrsnetz mit über- und untergeordneten Verknüpfungen.

Je nach Problemlage werden die einzelnen Maßnahmen in Dringlichkeiten eingestuft und unter Berücksichtigung der finanziellen Situation bzw. in Anlehnung an andere Baumaßnahmen realisiert.

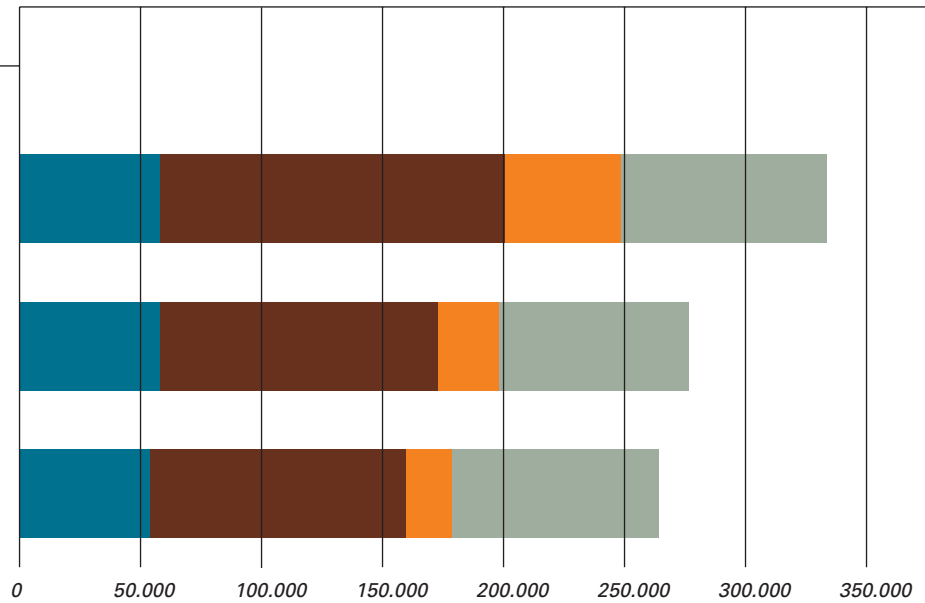
Verkehrsentwicklung aller auf die Innenstadt zulaufenden Straßen bis zum Jahr 2010

Verkehr 2010
Netz:

wie 1998

mit Schleifenstraße und
höhenfreiem Ausbau der B17^a

mit Schleifenstraße, Ostumge-
hung, höhenfreiem Ausbau B17^a,
MAN-Spange, Nordtangente
Straße durch den Rangierbahn-
hof und jeweils abgestimmten
nachfolgenden Anpassungs-
maßnahmen in den Zentren der
Stadtteile und der Innenstadt
(insbes. O-W-Achse)



Fußgängerverkehr

Da der Fußgängerverkehr im wesentlichen kleinräumig orientiert ist, ergeben sich hierfür hauptsächlich Detailuntersuchungen und kurzfristige Planungen.

Im Rahmen des Gesamtverkehrsplans müssen grundsätzliche Ziele festgelegt werden, die bisher bei der Detailplanung immer wieder zu Unsicherheiten geführt haben.

Motorisierter Individualverkehr (MIV^c)

Hier standen verschiedene Möglichkeiten der Entwicklung des Hauptstraßennetzes zur Diskussion. Für sie wurden Modellrechnungen durchgeführt und miteinander anhand der Leitlinien (siehe 2.1) verglichen. Zugrunde liegt immer die gleiche Stadtentwicklung.

Ergebnis:
Infolge der Strukturentwicklungen bringt eine Beibehaltung des bestehenden Straßennetzes in einigen Bereichen aufgrund der strukturellen Entwicklung Mehrbelastungen.

Eine Reduzierung der Kapazität in zentralen Bereichen ohne Alternativen würde zu Verlagerungen auf »Schleichwege« führen.

Durch den Bau von Entlastungsstraßen in Kombination mit anschließenden Anpassungsmaßnahmen (zu Gunsten von ÖPNV^d, Radverkehr, Parken und Fußgänger) in der Innenstadt und Zentralen Bereichen der Stadtteile kann schließlich das Ziel einer Entlastung und Aufwertung dieser Bereiche erreicht werden.

Ruhender Verkehr

Im Zusammenhang mit der Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt wurden in den betroffenen Gebieten verschiedene Erhebungen durchgeführt. Aufgrund dieser Erhebungen und der vorliegenden Beschlußfassung zum Anwohnerparken wurde das vorliegende Kapitel im Gesamtverkehrsplan erstellt.

Anhand der Pkw-Pendlerströme wurde der Bedarf und die Möglichkeiten von P+R^e am Stadtrand ermittelt. Ein Ring von P+R^e-Plätzen am Stadtrand bildet demnach einen Baustein im Verkehrssystem, der geeignet ist, die Stadt von Verkehr zu entlasten. Das P+R^e-System ist naturgemäß nur für Fahrten in die Innenstadt interessant.

Verkehrsberuhigung

Die Verkehrsberuhigung ist, wie der Fußgängerverkehr, quartiersorientiert. Es ist Aufgabe für die nächsten Jahre, für einzelne Stadtteile Verkehrsberuhigungskonzepte zu erarbeiten. Sie bedürfen einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit. Im Verkehrsentwicklungsplan werden Grundsätze für die zukünftige Politik dargestellt.

Wirtschaftsverkehr

Durch den Einstieg der Stadt in die Entwicklungsgesellschaft für das Güterverkehrszentrum (GVZⁱ) und die Beteiligung an der Flächennutzungsplanung des GVZⁱ sind wesentliche Schritte für die Zukunft geleistet worden.

Im Rahmen eines Projekts der Europäischen Union (COST 321) ergab sich die Möglichkeit, verschiedene Maßnahmen des Güterverkehrs mittels Computersimulation vergleichend untereinander und im Vergleich zwischen zehn deutschen Städten zu untersuchen.

Localbahn

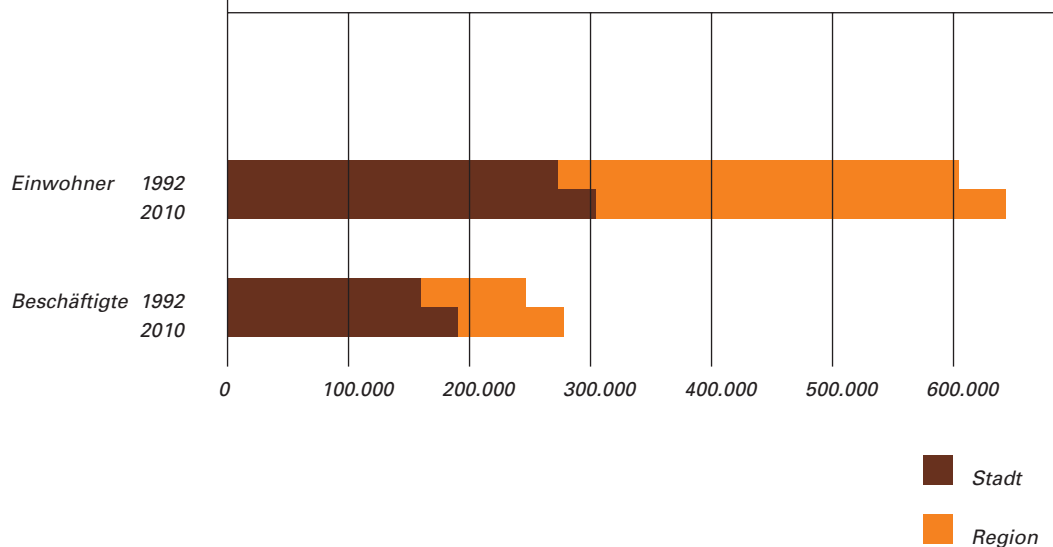
Im Auftrag der Augsburger Localbahn wurden Untersuchungen über die Zukunftschancen dieser kommunalen Bahn durchgeführt.

2.3

Verkehrs- und Strukturentwicklung

Die Untersuchungen gehen von einem Wachstum der Region Augsburg aus, wie sie vom Freistaat Bayern⁶ in seinen Strukturprognosen verwendet wurde:

Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung



Trotz eines gewissen Bewußtseinswandels wird von einer Steigerung der Mobilität im MIV^c in Bayern bis zum Jahr 2010 um ca. +7,7% ausgegangen. Strukturveränderungen, d.h. das Wachstum der Stadt Augsburg an Einwohnern und Arbeitsplätzen und Mobilitätszuwächse, bringen eine Zunahme des Kfz-Verkehrs um 13%. Der beabsichtigte Ausbau des ÖPNV^d und das Konzept aus Netzerweiterungen und Restriktionen bedingen eine Minderung der Zunahme des MIV^c auf 10%.

Der im GVA^b (konzeptionell) und im Regionalen Nahverkehrsplan enthaltene Ausbau des Stadt- und Regionalbahnsystems zu einem Gesamtsystem bewirkt eine Absenkung der Zunahme der MIV-Verkehrsleistung.

⁶ IFO-Institut; Studien zur Verkehrswirtschaft; Verkehrsprognose Bayern 2005 für die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans Bayern; München 1991

⁷ AVV-Raum = Nachbarlandkreise Augsburg und Aichach-Friedberg sowie Teile der angrenzenden Landkreise, die im AVV sind

Alle motorisierten Fahrten, die in Augsburg beginnen, dürften sich in Zukunft etwa wie folgt zwischen MIV^c und ÖPNV^d verteilen (klassischer Modalsplit):

	1974	1994	1997	2010	2010
ÖPNV ^d		Linie 4- Nord Linie 3 Linie 1		wie 1997	Ausbau in Stadt und Region wie Planungs- programm

Verkehr mit Quelle und Ziel innerhalb der Stadt (Binnenverkehr Stadt)	ÖPNV ^d	31%	30%	33%	30%	36%
	MIV ^c	69%	70%	67%	70%	64%
Verkehr von Augsburg ins Umland im AVV	ÖPNV ^d		14%		15%	18%
	MIV ^c		86%		85%	82%
Verkehr von Augsburg nach Außerhalb des AVV-Raumes ⁷	ÖPNV ^d		22%		22%	23%
	MIV ^c		78%		78%	77%
Summe allen Verkehrs aus Augsburg	ÖPNV ^d		24%		24%	24%
	MIV ^c		76%		76%	71%

Quelle:
Nachfragemodell
zum Regionalen
Nahverkehrsplan

Ca. 70%–80% der Fahrgastzuwächse resultieren aus Abwanderungen vom MIV^c, der Rest ist Neuverkehr. In obiger Statistik dargestellt ist jeweils der Anteil des ÖPNV^d am gesamten Personenverkehr (eingeschlossen ist z.B. auch der relativ hohe Anteil an Pkw-Fahrten des Wirtschaftsverkehrs). Der ÖPNV^d-Anteil am reinen Berufs- und Ausbildungsverkehr ist wesentlich höher. Die Zunahme des ÖPNV^d-Anteils am gesamten, auf Augsburg bezogenen Verkehr wirkt sich vor allem zugunsten der Innenstadt aus.



*Umsteigesituation von Straßenbahn auf Regionalbahn innerhalb des Integrierten Systems.
Hier: Oberhauser Bahnhof*

Verkehrsentwicklungsprogramm

3.1

ÖPNV

Mit dem Aufbau des Augsburger Verkehrsverbundes und dem Gemeinschaftstarif wurde der Grundstein für ein einheitliches öffentliches Verkehrssystem gelegt. Dieses wird zu einem Gesamtsystem aus Regionalbahn, Straßenbahn und Bus weiterentwickelt.

Formal wird die Entwicklung des einheitlichen Gesamtsystems im regionalen Nahverkehrsplan (beschlossen durch die Stadt- und Kreisparlamente) und im Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg festgelegt, der Bestandteil des Gesamtverkehrsplans ist.

3.1.1

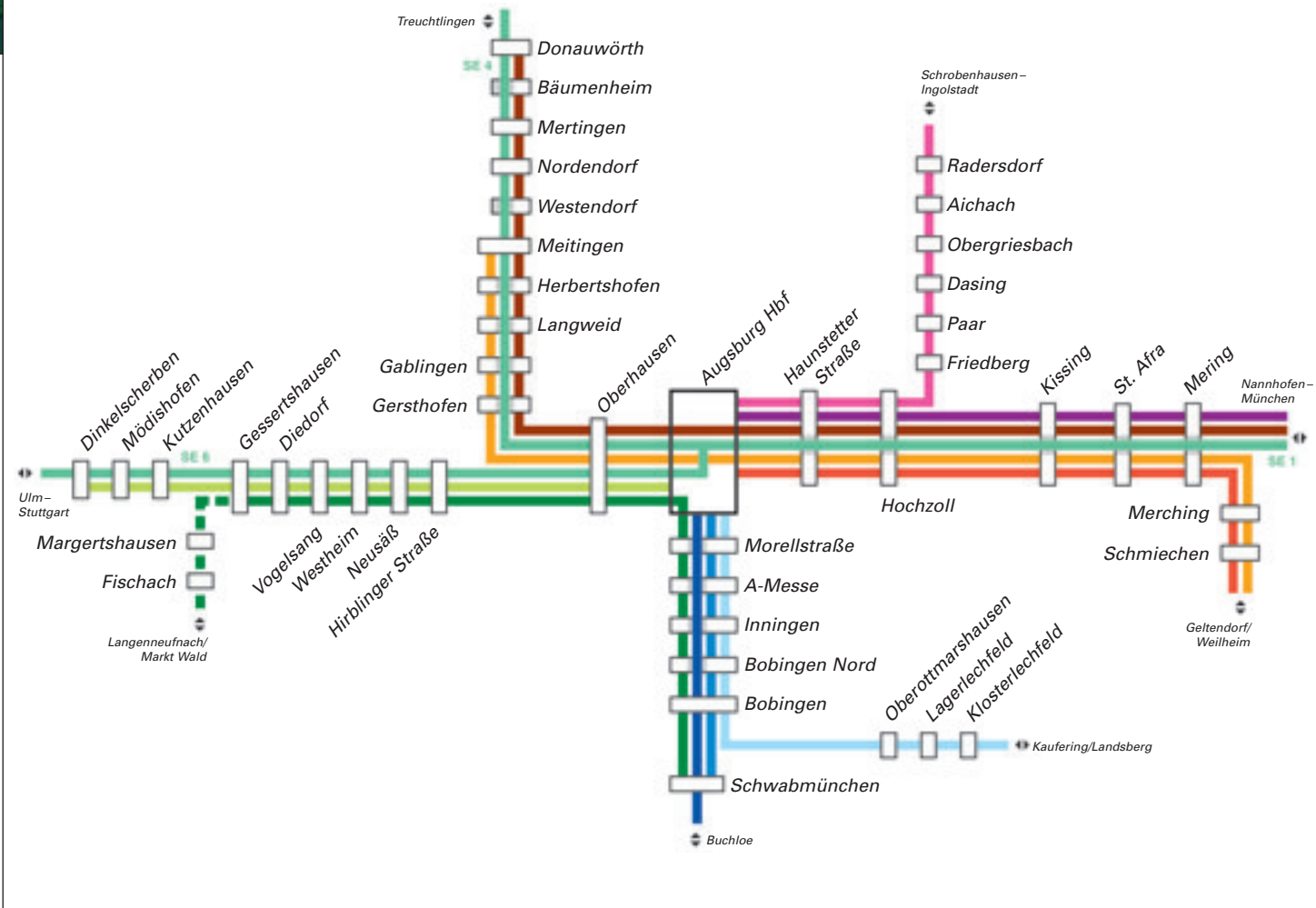
Konzeption

Das Rückgrat des ÖPNV^d ist ein Schienenschnellverkehrssystem aus Regionalbahn sowie der Straßenbahn.

- Die sternförmig auf Augsburg zulaufenden Schienenstrecken bilden das Rückgrat der Verkehrsbedienung für die Region. Sie bieten eine schnelle Verbindung innerhalb der Region und nach Augsburg hinein. Auf ihnen findet ein qualitativ hochwertiger, schneller, regionaler Bahnverkehr unter Einbeziehung der Linien des Bayern-Taktes statt. Der Verkehr erfolgt linienweise in einem festen Grundtakt, der in Zeiten stärkerer Nachfrage entsprechend verdichtet wird. Jeder Zug der Linien hält verbindlich an jedem Haltepunkt (Systemhalte). Die meisten Linien enden nicht am Hauptbahnhof, sondern werden miteinander verknüpft.



Regionalbahnsystem



- Grundgerüst des städtischen ÖPNV^d ist die Straßenbahn. Sie wird seit Jahren als innerstädtisches Schienenschnellverkehrsmittel ausgebaut und deckt die aufkommensstärksten Achsen ab. Das Netz wird zusätzlich in Gebiete mit hohem Verkehrsaufkommen erweitert.
- Der Bus ist als flexibles Verkehrsmittel unterschiedlicher Größe für die Erschließung der Flächen geeignet. Bei Verbindungen des Stadtrands oder der Region ins Zentrum hat er in erster Linie Zubringerfunktion zur Schiene. Auf Hauptachsen, auf denen keine Schienenverbindung vorhanden ist, hat der Bus Rückgratfunktion. Auf Hauptachsen mit starkem, konzentrierten Verkehrsaufkommen muß der Bus solange diese Funktion übernehmen, bis entsprechende Schienenverbindungen geschaffen sind. Der Bus schafft Verbindungen der Hauptachsen untereinander und verkürzt so die Reisezeit.
- In Gebieten, in denen die dünne Besiedlung den Busverkehr nicht rechtfertigt, gewährleisten Rufbus oder Sammeltaxi eine gute, regelmäßige ÖPNV^d-Anbindung bei relativ geringen Kosten. Das Fahrzeug fährt dabei nur, wenn es wirklich von einem Fahrgast angefordert wird.

Zur Erleichterung des Umsteigens zwischen Regionalbahn, Straßenbahn und Bus werden die Verknüpfungspunkte attraktiv ausgebaut.



3.1.2

Planungsprogramm Region

Die Entwicklung im regionalen Nahverkehr wird im »Nahverkehrsplan für die Nahverkehrsregion Augsburg« festgelegt.

Das bestehende Regionalbahnangebot wird verdichtet und zu regelmäßig verkehrenden Linien zusammengefaßt. Jeder Zug jeder Linie hält auch immer an den gleichen Bahnhöfen (Systemhalt). Die meisten Strecken werden von mehreren Linien befahren, so daß sich ein dichtes Angebot ergibt. Die meisten Linien enden nicht am Hauptbahnhof, sondern werden auf einem anderen Streckenast weitergeführt.

Das Angebot sieht in der Summe aller Linien wie folgt aus:

	Hauptverkehrszeit	Nebenverkehrszeit
Stadt-Umland	15–20 min	30 min
ländlicher Raum	30 min	60 min

Diese Angebotsverbesserungen erfordern Ausbaumaßnahmen. Eine wesentliche Voraussetzung für die Strecken in Richtung Osten ist der viergleisige Ausbau der Strecke Augsburg–München. Die übrigen Maßnahmen sind kleine Verbesserungen an Engpässen, wie z.B. ein zweigleisiger Abschnitt auf der Strecke Hochzoll–Ingolstadt.

Im regionalen Busverkehr wird auf den Hauptachsen, auf denen kein Bahnangebot vorhanden ist, ein ähnliches Taktangebot geschaffen. Der Zubringerverkehr zu den Bahnstrecken wird dem Bahnangebot angepaßt. In der Fläche wird das Angebot der Nachfrage entsprechend dünner bis zu flexiblen Betriebsweisen (etwa Einsatz von Rufbussen, die nur verkehren, wenn die Fahrt vorher angemeldet wurde).

Busverbindungen, die dieselbe Bedienungsfunktion wie Zugfahrten übernehmen, werden abgebaut und an Umsteigepunkten an die Schienenverkehrsmittel angebunden (»Brechen«). Wenn sich hierdurch die Reisezeit für die Fahrgäste verlängert, ein wesentlicher Teil der Busfahrgäste bereits einmal Umsteigen mußte, Kapazität oder Angebot des Anschlußverkehrsmittels nicht ausreichen, ist ein »Brechen« von Buslinien nicht sinnvoll.

Zur Verbesserung der Erschließung gewachsener Siedlungsgebiete werden neue Bahn-Haltepunkte eingerichtet, bzw. bestehende Haltepunkte mit nur wenigen Zughalten zu Systemhalten aufgewertet:

Haunstetter Straße
Hirblinger Straße
Augsburg-Messe
Mering St. Afra
Biburg/Vogelsang
Paar

Zwischen Stadtverkehr und Regionalbahn kann der Fahrgast neben dem Hauptbahnhof auch in Oberhausen, Hochzoll, Haunstetter Straße und Hirblinger Straße umsteigen. Die Umsteigepunkte werden entsprechend ausgebaut. Am Oberhauser Bahnhof wurde z.B. der Bahnhofsvorplatz so umgestaltet, daß die Fahrgäste, ohne eine Fahrbahn zu queren, umsteigen können. An den anderen Umsteigepunkten, einschließlich des Hauptbahnhofs, sind Ausgestaltungen vorgesehen. Die Pferseer Unterführung soll aufgeweitet und mit einer Haltestelle mit direkten, behindertengerechten Gleiszugängen ausgestattet werden. Haunstetter Straße und Hochzoll werden mit dem viergleisigen Ausbau erneuert und insbesondere mit Aufzügen bzw. Rampen versehen.

Stadtbergen

Stadtbergen ist die bislang einzige Gemeinde der Region mit einer Straßenbahn-anbindung, die wesentliche Teile des Gemeindegebiets erschließt.

Die Verknüpfung der ÖV-Achsen aus Stadtbergen und der geplanten Linie in der Bgm.-Ackermannstraße (siehe 3.1.3.) mit dem regionalen Nahverkehrssystem am Hauptbahnhof, wird durch den Bau der Bahnhofsunterführung (siehe vorherigen Abschnitt) verbessert.

Stadtbergen-Nord mit großen Entwicklungsflächen wird mit den Straßenbahnlinien in der Bgm.-Ackermannstraße und der verlängerten Linie 2 erschlossen.

Königsbrunn

Die Stadt Königsbrunn ist eine der größten Gemeinden des Umlandes. Es ist von weiter zunehmenden Einwohnerzahlen auszugehen. Der ÖV-Anteil ist hier derzeit noch relativ gering. Die Einbindung Königsbrunn in das Schienenverkehrsnetz erfolgt durch eine Verlängerung der Straßenbahn (von Haunstetten/ Linie 3 oder 4).

Einstufung:
dringender Bedarf

3.1.3

Planungsprogramm Stadt

Das Netz ist als Anlage zu dieser Broschüre beigefügt.

Hammerschmiede

Vorgesehen ist eine Verlängerung der Straßenbahn vom Schlößle ausgehend über die Neuburger Straße zum Hammerschmiedweg.

P + R^e am Knotenpunkt
Mühlhauser Straße/
Neuburger Straße

Einstufung:
weiterer Bedarf

Lechhausen-Ost

Die Busanbindung des wachsenden Industriegebiets Lechhausen-Ost wird verbessert. Für das Fahrgastaufkommen und die großflächige Struktur ist eine Buserschließung besser geeignet als ein Schienenverkehrsmittel.

Wichtige Umsteigepunkte sind Schlößle, Lechbrücke und Schleiermacherstraße

Einstufung:
bereits ausgebaut; im Rahmen der Netzanpassung zu verbessern



*Hinweis P+R-Platz.
Hier: B17-Ausfahrt Inninger Straße
und Parkplätzeinfahrt*

Hochzoll

Hochzoll wird durch ein Netz von Schienenschnellverkehrsmitteln entsprechend den aufkommensstarken Achsen erschlossen:

- Das Zentrum des Stadtteils ist durch die Regionalbahn (Hochzoller Bahnhof) mit der Innenstadt, dem östlichen Umland und München verbunden. Entsprechend den v.g. Zielen des Regionalen Nahverkehrs wird das Angebot ausgebaut. Hierzu ist insbesondere der viergleisige Ausbau der DB-Strecke nötig.

Einstufung:
dringender Bedarf

- Entlang der dicht besiedelten Achse von der Innenstadt über das Textilviertel bis Hochzoll-Mitte, ggf. später Friedberg-West wird eine Straßenbahn gebaut.
- Die Linie 1 wird von der bestehenden Endstation am Neuen Ostfriedhof über die Zugspitzstraße zum Hochzoller Bahnhof bzw. nach Hochzoll-Süd geführt.

Einstufung:
dringender Bedarf

Wichtige Umsteigepunkte sind der Bahnhof Hochzoll und die Haltestelle Peterhofstraße
P + R^e-Platz am Knotenpunkt Westumgehung, Friedberg/Friedberger Straße.

Textilviertel

Die Straßenbahntrasse über Prinz-/Lotzbeckstraße (in etwa wie bis 1960 Linie 6) führt durch dicht bewohnte Bereiche (Wolframviertel, Schwabencenter, Herrenbach), hat eine hohe Erschließungswirkung und verläuft im Siedlungsschwerpunkt. Die nicht von der Straßenbahn erschlossenen Bereiche werden mit einem dichten Busnetz erschlossen (z.B. Buslinie in der Jakoberwallstraße, Proviantbachstraße–Herrenbach, Friedberger Straße–Spickel).

Einstufung:
dringender Bedarf

Die Ansiedlung des ECE-Einzelhandelszentrums ist nur mit einer guten Anbindung des ÖPNV^d (Linie 6, Führung einer Buslinie über Jakoberwallstraße zum Zentrum) und einer Einbindung ins Radverkehrsnetz möglich.

Niederflurstraßenbahn,
Haltestelle »Schlössle«



Haunstetten

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 nach Haunstetten-Süd wird der Siedlungsschwerpunkt des Stadtteils angebunden. Das Umsteigen entfällt für diesen dichtbesiedelten Stadtteil. Hierdurch wird für die Bewohner ein Anreiz zum Umsteigen vom Pkw geschaffen und so das Straßennetz entlastet.

Einstufung:
dringender Bedarf

Die Linie 3 wird nach Süden verlängert und erschließt den westlichen Bereich von Haunstetten und insbesondere Haunstetten-Süd. Die Stadt Königsbrunn hat schon seit Jahren eine Trasse in Verlängerung der Linie 3 freigehalten und sich entlang dieser Trasse entwickelt. Westlich der südlichen Linie 3 ist mittelfristig keine Siedlungsentwicklung geplant. Der Bau der südlichen Linie 3 ist deshalb nur zusammen mit ihrer Weiterführung in Königsbrunn sinnvoll (siehe 3.1.2).

Einstufung:
abhängig von den Planungen der Stadt Königsbrunn; verkehrlich sehr wichtig

Wichtige Umsteigepunkte sind die bestehenden Straßenbahn-Endstationen/Umsteigeanlagen an der Evangelischen Kirche und der Inninger Straße.

P+R^e-Platz an der bestehenden Endstation an der Inninger Straße

Inningen

Von Inningen kann bereits jetzt in wenigen Minuten mit der in dichtem Takt verkehrenden Regionalbahn ins Augsburger Zentrum gefahren werden. Zusätzlich wird Inningen über Buslinien mit Göggingen verbunden (hier Umsteigen in Straßenbahn; ggf. teilweise Durchführung von Regionalbuslinien) ins Zentrum.

Augsburg-West / Bahnhofspassage

Die Errichtung einer Bahnhofspassage dient der Verbesserung der Umsteigebeziehung zwischen dem Stadt- und Regionalverkehr, der Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer aus Richtung Pfersee zur Innenstadt und der Kapazitätssteigerung und Beschleunigung der ÖV-Achsen (Straßenbahn Richtung Stadtbergen, Klinikum und Hochzoll).

Einstufung:
dringender Bedarf

Pfersee

Pfersee-Nord; Stadtbergen-Nordost beidseits der Bgm.-Ackermann-Straße (einschließlich Neunutzung des ehem. Fabrikgeländes (Lescha)), Kriegshaber-Süd und insbesondere die ehemaligen amerikanischen Wohngebiete (ggf. auch Nachverdichtung) erhalten durch eine Straßenbahnlinie vom Hauptbahnhof über Bgm.-Ackermann-Straße zum Klinikum eine schnelle und attraktive Anbindung. Die hohe Siedlungsdichte macht einen Straßenbahnanschluß nötig. Die Bgm.-Ackermann-Straße ist gleichzeitig Bestandteil des übergeordneten MIV^c-Netzes, dem in Zukunft mehr Bedeutung zukommt (siehe 3.4), nicht zuletzt auch, um andere Gebiete zu entlasten. Es wird deshalb eine möglichst gute, leistungsfähige Verkehrsabwicklung für MIV^c und ÖPNV^d angestrebt. Der Knotenpunkt Bgm.-Ackermann-Straße / B17^a wird in seiner Leistungsfähigkeit verbessert.

Einstufung:
dringender Bedarf

P+R^e ist an der Bürgermeister-Ackermann-Straße (B300^g) geplant. Dort ist auch eine Umsteigeanlage zum Busverkehr (Stadt und Region) vorgesehen.

Kriegshaber / Zentralklinikum

Die Wohngebiete von Kriegshaber-West (Neusässer/Ulmer Landstraße), das Gewerbe- und Wohngebiet der ehem. Flakkaserne, Stadtbergen-Nord (Neunutzung Lescha mit hohem Verkehrsaufkommen) und das Zentralklinikum werden durch die Verlängerung der Straßenbahn von Kriegshaber angebunden.

Einstufung:
dringender Bedarf

Oberhausen

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 an die nördliche Stadtgrenze schafft für diesen dichtbesiedelten Stadtteil und das Gewerbegebiet eine gute ÖPNV^d-Erschließung.

Einstufung:
im Bau

Wichtige Umsteigepunkte sind der Bahnhofsbereich, die Wertachbrücke und die Haltestelle Bärenwirt. *P+R^e-Platz an der Stadtgrenze.*

Bärenkeller

Der wieder in Betrieb zu nehmende Haltepunkt auf der Regionalbahn (Systemhalt) trägt die Hauptlast der Erschließung und gewährleistet eine schnelle Verbindung zur Innenstadt. Für die Erschließung des flächenhaften Siedlungsgebietes ist der Bus geeignet. Er wird an den Regionalbahnhaltepunkt und in Oberhausen an die Straßenbahn angebunden.

Einstufung:
dringender Bedarf



Innenstadt

Im Innenstadtbereich wird der ÖPNV^d zukünftig an mehreren Umsteigepunkten verknüpft. Hinzu kommt die Verknüpfung mit der Regionalbahn außerhalb der Innenstadt. Die Probleme durch die Konzentration nahezu aller Umsteigebeziehungen am Königsplatz (gegenseitige Behinderungen der Fahrzeuge, zu geringe Bahnsteigflächen...) werden hierdurch entschärft und die Erschließung der Innenstadt verbessert.

Hauptumsteigepunkte (außer Königsplatz) sind:

- Hauptbahnhof
- Kennedy-Platz
- Moritzplatz

Wichtige Umsteigefunktionen haben außerdem:

- Karlstraße
- Remboldstraße
- Rotes Tor

Das Netz wird so ausgelegt, daß sich alle radial auf die Innenstadt zulaufenden Linien mindestens an einem der Hauptumsteigepunkte treffen. So muß der Fahrgast nur einmal umsteigen.

Ost-West-Achse

Zur Erschließung des mittleren City-Bereichs und direkten Verbindung aus Osten zum Hauptbahnhof wird entlang der Ost-West-Achse Leonhardsberg – Karlstraße – Grottenau – Prinzregentenstraße – Hauptbahnhof eine Straßenbahnlinie vorgesehen. Diese ist gleichzeitig Ausweichstrecke bei den immer zahlreicher werdenden Veranstaltungen in der Fußgängerzone. Eine Reduzierung der Kapazität des MIV^c ist erst nach Realisierung von Entlastungsstraßen möglich (siehe 3.4 Stadtteilachsen).

Einstufung:
weiterer Bedarf (ggf. zunächst eine Verbesserung der derzeitigen Situation für den Bus in Ostwestrichtung)

Nord-Süd-Achse

Vom Roten Tor über Remboldstraße – Margaretenstraße – Maximilianstraße – Moritzplatz.

Hierdurch wird der Straßenzug Eserwallstraße – Theodor-Heuss-Platz – Konrad-Adenauer-Allee – Königsplatz von dichtem ÖPNV^d-Verkehr entlastet und die Anbindung der südlichen Innenstadt in Richtung Haunstetten – Uni (und über den Haltepunkt Haunstetter Straße zur Regionalbahn) wesentlich verbessert. Im Bereich Margaretenstraße – Remboldstraße entsteht eine Umsteigeanlage zwischen der Straßenbahn, der tangentialen Buslinie 35 und den Buslinien Richtung Hochzoll/Friedberg (sowie später der Straßenbahn Richtung Hochzoll).

Einstufung:
dringender Bedarf

Dezentralisierung der Buslinien / kurzfristig

Zur Dezentralisierung der ÖPNV^d-Linien muß das bereits bestehende Busliniennetz entsprechend den vorher genannten Zielen angepaßt werden, da der Königsplatz überlastet ist.

Einstufung:
dringender Bedarf

Verknüpfungspunkte

Neben den im vorigen Kapitel beschriebenen Verknüpfungspunkten enthält auch das städtische ÖPNV^d-Netz zahlreiche Umsteigepunkte, die im ÖPNV^d-Plan mit ● dargestellt sind. Einige wurden in den vergangenen Jahren ausgebaut. An vielen Stellen und im Rahmen von Neubauvorhaben sind Verbesserungen in folgendem Sinn nötig:

- kurze Umsteigewege
- möglichst wenig Querungen der MIV^c-Fahrbahn durch Umsteiger
- ausreichend breite und geschützte Warteflächen
- behindertengerechte Anpassung
- ggf. Vorsehung zusätzlicher Einrichtungen (WC, Einkaufsmöglichkeiten)



*Ausstieg aus einem
der neuen Niederflrwagen*

Fahrzeuge des ÖPNV^d

Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsbedeutung der Straßenbahn als Schienen-Schnellverkehrsmittel erfordern Fahrzeuge mit sehr hoher Kapazität und einen dichten Fahrtakt. Ein attraktiver Nahverkehr verlangt Fahrzeuge, die in Aussehen und Fahrkomfort für den Fahrgast eine echte Alternative zum Pkw darstellen.

Alle neuen Fahrzeuge werden behindertengerechte Niederflrfahrzeuge sein.

Beschleunigung des ÖPNV^d

Die Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel (mit gesonderten Spuren/Bahnkörpern und Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen) führen für die Benutzer zur Verkürzung der Reisezeiten und erhöht die Attraktivität der Verkehrsmittel. Dies wirkt sich positiv auf die Konkurrenzsituation zwischen MIV^c und ÖPNV^d aus.

Die Verkürzung der Reisezeit führt bei gleichem Beförderungsangebot zu einer Reduzierung der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge. Für die Allgemeinheit entstehen so geringere Kosten.

Oft genügt hierzu schon die Abmarkierung eines Straßenteilstücks. Befahrbar Straßenbahnkörper werden dort hergestellt, wo Busverkehr parallel notwendig ist und große Staugefahr herrscht bzw. die gleichen Haltestellen zum Umsteigen angefahren werden müssen.

Die besonderen Bahnkörper erleichtern auch Rettungsfahrzeugen das Durchkommen. Zumindest an Stellen mit Stau wird deshalb auf die Befahrbarkeit mit diesen Fahrzeugen geachtet.

Vorrangschaltungen berücksichtigen den ÖPNV^d zu der Zeit, wo er die Grünzeit benötigt, während zur übrigen Zeit dem MIV^c mehr Grünzeit zur Verfügung steht.

Vorrangschaltungen für den ÖPNV^d sind in der Regel nur mit modernen intelligenten Steuergeräten möglich. Diese bieten die Möglichkeit die Grünzeiten dem Kfz-Verkehr anzupassen und so Verkehrsfluß und Kapazität zu verbessern. Beschleunigung, insbesondere Vorrangschaltung, bringt in einigen Bereichen längere Wartezeiten oder Einschränkungen für den Kfz-Verkehr, insbesondere dort, wo viele ÖPNV^d-Linien zusammentreffen. Ein Reisezeitgewinn für Straßenbahn oder Bus ist jedoch ein Zeitgewinn für alle Fahrgäste, also für eine zumeist große Zahl von Personen. Eine Behinderung für den Kfz-Verkehr trifft hingegen zwar eine Vielzahl von Fahrzeugen, jedoch eine wesentlich geringere Anzahl von Personen.

Der Grad der Vorrangschaltung ist abhängig von der Bedeutung der ÖPNV^d-Linien und der Bedeutung der Straße für den MIV^c. Je höher die Bedeutung für den MIV^c und je geringer für den ÖPNV^d, desto niedriger ist der Grad der Bevorrechtigung. Grenzen sind auch gesetzt, wo z.B. durch viele ÖPNV^d-Linien der MIV^c nurmehr schwierig abgewickelt werden könnte. In vielen Fällen kann, wie einige Beispiele zeigen (Gögginger Straße, Augsburger Straße...), der Konflikt durch aufwendige sehr flexible Steuerungen ausgeglichen werden.

Betriebsleitsystem

Ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem ist ein computergestütztes System, das ständig die aktuellen Betriebszustände des ÖPNV^d (Standort der Fahrzeuge, Einhaltung des Fahrplans, evtl. Störungen) erfaßt und bei Unregelmäßigkeiten die Disponenten unterstützt. Die statistischen Auswertungen erlauben Verbesserungen bei zukünftigen Fahrplänen. Es ermöglicht auch eine stets aktuelle Information der Fahrgäste an den Haltestellen über die nächsten eintreffenden Fahrzeuge und Änderungen im Betriebsablauf.

Niederflurverkehrssystem

In ihrer Mobilität eingeschränkte Personen (Personen mit dauerhafter oder kurzzeitiger körperlicher Behinderung) haben erhebliche Probleme, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Aus diesem Grund werden sie in den letzten Jahren so ausgebaut, daß dieser Personenkreis sie leichter benutzen kann. Die Böden der Fahrzeuge werden niedriger, die Bahnsteige erhöht und die Anfahrt mit Bussen zusätzlich erleichtert.

Die Haltestellenaufenthaltszeiten können so wesentlich verkürzt werden, da alle Fahrgäste bequem ein- und aussteigen können.

Die Zugänge zu Haltestellen werden deshalb stufenlos ausgebaut. Dies geht von einfachen Bordsteinabsenkungen, bis zum Ersatz von Unterführungen (mit Treppen) durch ebenerdige Quermöglichkeiten.

Die in den letzten Jahren in diese Richtung unternommenen Anstrengungen werden fortgesetzt.

Einstufung:
dringender Bedarf

3.2



Radverkehr

Das Netz ist als Anlage zu dieser Broschüre beigefügt.

Radfahren ist, abgesehen vom Zufußgehen, die umwelt- und stadtfreundlichste Art des Verkehrs. Dementsprechend wird der Radverkehr gefördert und in der Verkehrsplanung stärker berücksichtigt.

Gerade im engeren und mittleren, in den letzten Jahren auch vermehrt im größeren Entfernungsbereich, stellt das Fahrrad eine echte Alternative zu anderen Verkehrsmitteln dar. Durch Verbesserung der gesamten Rad-Infrastruktur, gekoppelt mit einer werbewirksamen Öffentlichkeitsarbeit und einer allgemeinen Bewußtseinsbildung, kann ein nicht unerhebliches Potential zugunsten des Radverkehrs genutzt werden.

Ziel ist die Schaffung:

- von Hauptverbindungen für den gebündelten Radverkehr
 - a) zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt
 - b) durch die Innenstadt
 - c) durch die Stadtteilen und
 - d) von/zu den Nachbarorten mit qualitativ hochwertigen Entwurfs-elementen (übergeordnetes Radverkehrsnetz)
- eines nachgeordneten Radverkehrsnetzes mit einer geringen Maschenweite mit Einbindung wichtiger Quellen und Ziele wie z.B. ÖPNV^d-Haltepunkte, Bildungseinrichtungen, Geschäfts- und Industriezentren, Wohngebiete usw.
- eines radfahrgereigneten Erschließungsstraßennetzes, denn grundsätzlich ist jede Straße (außer Schnellverkehrsstraßen) Bestandteil des Radverkehrsnetzes
- von Radwanderwegen
- einer netzunabhängigen Rad-Infrastruktur wie z. B. Abstellanlagen, Wegweisung usw.



Fernradwegenetz



3.2.1

Konzeption

Radwege

Sonderwege für Radfahrer (Radwege, Radfahrstreifen, Radfahrstraßen) sind an Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen notwendig, die auf Achsen des Radverkehrs liegen, oder an welchen Ziele für Radfahrer liegen.

An Sammelstraßen, an denen der Radfahrer durch schnellen MIV^c gefährdet wird, sind ebenfalls Radwege/-streifen notwendig.

Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen treten immer größere Konflikte infolge der unterschiedlichen Geschwindigkeit und der fehlenden Trennung auf. Gemeinsame Geh- und Radwege sind deshalb nur in Bereichen sinnvoll, wo eine der beiden Verkehrsarten ein sehr schwaches Aufkommen hat bzw. auf kurzen Distanzen in Sondersituationen (beengte Verhältnisse).

Bei getrennten Geh- und Radwegen muß auf eine gut erkenn- und tastbare Abgrenzung geachtet werden, damit Konflikte zwischen den beiden Verkehrsarten vermieden werden, und Blinde die Begrenzung des Gehwegs erkennen können.

Fahrradstraßen sind Straßen (im Zuge von Radverkehrsachsen) auf denen der Radverkehr überwiegt. Kfz-Verkehr ist nur zur Andienung/Grundstückszufahrt zugelassen und hat sich dem Radverkehr unterzuordnen. Radfahrstraßen werden in Zukunft häufiger ausgewiesen.

Radwanderwege

Das Radwander-Wegenetz ist ein Angebot für den Freizeitradverkehr. Es ergänzt aber auch, wie z.B. die Achsen an Lech und Wertach, das Radverkehrsnetz um wesentliche Bestandteile, da sie sehr angenehme und ruhige Fahrten ermöglichen. In den nächsten Jahren wird vor allem auf die Schließung von Lücken zwischen Stadtgebiet und Umlandgemeinden und auf gute Befahrbarkeit wichtiger Achsen zu achten sein.

Mitfahrstrecken

Mitfahrstrecken, d.h. die Führung des Radverkehrs mit dem MIV^c ist notwendig:

- auf Hauptverkehrs- oder Sammelstraßen, wo sich aufgrund von beengten Verhältnissen und einer großen Nutzungsvielfalt einer Straße keine Radwege/-fahrstreifen anlegen lassen. Hier wird durch Gestaltung und Beschilderung eine allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung des MIV^c auf ein radverträgliches Maß angestrebt.

- Hauptachsen des Radverkehrs, die abseits der Hauptverkehrsachsen des MIV^c im Erschließungsstraßennetz verlaufen und eine ruhige Alternative zur Benützung der Hauptverkehrsstraßen darstellen.

- Das Erschließungs-/Sammelstraßennetz bietet ergänzend zu den Radwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen ergänzende kurze umweg- und hindernisfreie Verbindungen für den Radverkehr.

Durch kleine einfache Maßnahmen für Radfahrer in den sog. »Mitfahrstecken« kann das Radverkehrsnetz sicherer und attraktiver gestaltet werden:

- Die *Öffnung von Einbahnstraßen* für Radfahrer in Gegenrichtung wird durch eine Änderung der StVO möglich.
- *kleine Details* (z.B. gesicherte Aufstellflächen an Querungsstellen (Aufstelltaschen), Schutzinseln, Nasen zwischen Parkständen, Park- und Halteregulungen...)
- Zur kleinräumigen Vernetzung bedarf es zahlreicher *Querungsmöglichkeiten von Trennelementen* (wie z.B. Flüssen, Kanälen, Bahnliesen, Tangenten- und Verkehrsstraßen)



Beseitigung von Schwachstellen im Radverkehrsnetz

Wesentliches Kriterium eines attraktiven Radverkehrssystems ist ein durchgehend sicheres Netz. Die Beseitigung von Lücken und Schwachstellen (Zustand, ungünstige Führung...) nimmt deshalb heute einen großen Stellenwert in der Radverkehrsplanung und deren Umsetzung ein.

Sonstige flankierende Maßnahmen

Außer dem funktionsgerechten Ausbau des Radverkehrsnetzes sind folgende flankierenden Maßnahmen notwendig:

- Abstellanlagen an allen wichtigen öffentlichen und privaten Zielen. An zentralen Umsteigepunkten (Hauptbahnhof) kann auch die Parkraumrücklage zur Errichtung von Radabstellanlagen verwendet werden.
- Deutliche Kennzeichnung von Radwegen zur Unterscheidung von Gehwegen und Fahrbahnen, insbesondere an Gefahrenstellen (Roteinfärbung...)
- Wegweisung, Radwegkarte, Routenempfehlungen in Verbindung mit Öffentlichkeitsarbeit (Broschüren, Zeitung...)
- Ausweitung und Gestaltung von geschwindigkeitsreduzierten Zonen und Straßen

3.2.2

Planungsprogramm

Wichtige Achsen und Routen

In den nächsten Jahren wird besonderes Augenmerk auf den Ausbau wichtiger innerstädtischer und regionaler Achsen und Routen gerichtet:

Innenstadt N-S- und O-W-Achsen

Lech- und Wertach-Achsen

Hochzoll-Göggingen

Kissing-Bergheim

Firnhaberau-Gersthofen bzw. Oberhausen, im Zuge des Ausbaus der Autobahnbrücke

Einstufung:
dringender Bedarf,
N-S-Achse im Bau

Im Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen (z.B. Straßenbau, ÖPNV^d-Ausbau) wird das Radwegenetz um wichtige Bestandteile erweitert.

Einstufung:
in Abhängigkeit von den
Maßnahmen

Besondere Maßnahmen und Netzergänzungen

Darüber hinaus werden einzelne Projekte zur Vervollständigung des Netzes im Sinne der vorbeschriebenen Maßnahmen durchgeführt.

Jährlich werden die Dringlichkeiten in Abhängigkeit von anderen Maßnahmen, Verkehrssicherheit, Haushaltslage..., festgelegt und aktualisiert.

Querungshilfe in Form einer Fußgängerinsel.
Hier: Hermann-Köhl-Straße



3.3

Fußgänger

Jeder Verkehrsteilnehmer ist zunächst einmal Fußgänger (sei es auf dem Weg vom bzw. zum Parkplatz des Fahrzeugs, sei es auf dem Weg zum öffentlichen Verkehrsmittel oder sei es als reiner Fußwegbenutzer). 26% der Wege im Stadtgebiet sind im Durchschnitt aller Städte im Bundesgebiet Fußwege⁸. Ein großer Anteil der Wege im Stadtgebiet sind unter 2–3 km. Diese Entfernungen können ohne weiteres zu Fuß zurückgelegt werden. Trotzdem wird die Bedeutung des Fußgängerverkehrs oft unterschätzt.

Fußgänger sind die schwächsten und umwegempfindlichsten Verkehrsteilnehmer. In besonderem Maße gilt dies für Fußgänger, die in ihrer Gehfähigkeit eingeschränkt sind.



Querungshilfe in Form einer Nase,
hier: Oblatterwallstraße

3.3.1

Konzeption

Das Fußwegnetz ist kleinräumig ausgelegt. Besondere Beachtung bei der Verkehrsplanung finden Schulwege, Wege zu den ÖPNV^d-Haltestellen und Wege zu Zentren unterschiedlicher Bedeutung. Zur Ergänzung des Fußwegnetzes ist die Schaffung von Lückenschlüssen (wie z.B. über Flüsse, Kanäle, Bahnlinien, Tangenten- und Verkehrsstraßen) erforderlich. Hierdurch werden Fußgängern (und Radfahrern) erhebliche Umwege erspart und diese Verkehrsarten als Alternative attraktiver.

⁸ Kleine Fibel vom Zufußgehen und anderen Merkwürdigkeiten; Socialdata München 1992

⁹ »Zebrastreifen« wurden in den vergangenen Jahren in Augsburg nicht mehr angeordnet. Aufgrund einer bundesweiten »Renaissance« sollen sie jedoch wieder verstärkt im Rahmen ihrer gesetzlichen Einsatzgrenzen (min. 100 Fußgänger/h; max. 600 Kfz/h (mit Mittelinsel 1200 Kfz/h, besonders helle Beleuchtung, besondere Anordnung von Bushaltestellen...) eingesetzt werden. Eine Gesetzesänderung zur Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten ist vorgesehen.

¹⁰ Ausnahme: wenn eine Alternative (z.B. Lichtsignalanlage) ohne nennenswerte Umwege zur Verfügung steht

3.3.2

Planungsprogramm

Querung

Zunehmende Verkehrsbelastung und der steigende Parkdruck erfordern die Herstellung gesicherter Fußgängerquerungsmöglichkeiten. Sie sind notwendig, wo Fußwegeachsen unterschiedlicher Bedeutung die Fahrbahn einer Straße mit Sammelfunktion queren, sowie vor Einrichtungen, die Ziele für Fußgänger darstellen (Schulen, Kindergärten etc.). Je nach örtlicher Gegebenheit (Fußgängeraufkommen, Querungsbedarf, Lage im Netz, Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs, Sichtverhältnisse, Parkdruck...) gibt es verschiedene Querungshilfen:

- Gehwegnasen, Vorsprünge
- Fußgängerschutzinseln
- »Zebrastreifen«⁹
- Lichtsignalanlagen (in Zusammenhang mit Signalisierungen des MIV^c oder nur für Fußgänger); Fußgänger müssen an Lichtsignalanlagen als gleichberechtigte Partner angesehen werden.
- Höhenfreie Querungshilfen (Unter- oder Überführungen) haben sich in der Vergangenheit im innerstädtischen Straßennetz als unattraktiv für Fußgänger (großer Höhenunterschied, Schwierigkeiten für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Angst vor Überfällen...) erwiesen. Sie werden deshalb nurmehr in einigen Fällen im Tangentennetz (außerhalb der Knoten) eingesetzt, bzw. wo es sich für besondere Querungsaufgaben (z.B. Messeparkplatz–Messegelände) anbietet. Die bauliche Ausgestaltung ist auf die Belange von Menschen mit Behinderungen und die Sicherheitsbedürfnisse abzustimmen. Hierzu sind Hilfen zur Überwindung des Höhenunterschieds (Rampe, Aufzüge), die möglichst umwegfrei zu erreichen sind, vorzusehen¹⁰.



*Querungshilfe in Form einer Fußgängerinsel mit »Zebrastreifen«.
Hier: Hugo-Eckener-Straße*

Weiteres Vorgehen

Querungshilfen sind Bestandteile kleinräumiger Achsen. Querungshilfen werden im Rahmen von kleinräumigen Planungen geplant.

Sie werden realisiert:

- in Zusammenhang mit anderen Maßnahmen: insbesondere der Realisierung von Bebauungskonzepten (-plänen), dem Neu-/Umbau oder der kompletten Wiederherstellung von Straßen
- im Rahmen einer Dringlichkeitsliste unter Beachtung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Dringlichkeitsliste ermöglicht insbesondere bei den von den Bürgern beantragten Maßnahmen eine transparente Vorgehensweise. Die Dringlichkeitsliste wird nach Kriterien wie Unfälle/Konflikte, Verkehrsströme der Fußgänger und Kfz, Schutzbedürfnis der Fußgänger (Schüler, Kindergarten...) und Verkehrsbedeutung aufgestellt.
- im Rahmen von Sonderprojekten/Maßnahmen

Innenstadt

Fußgängerzonen werden in Kernbereichen mit hoher Aufenthaltsfunktion und hohem Fußgängeraufkommen eingerichtet. Sie stärken die oberzentrale Funktion einer Stadt erheblich. Fußgängerzonen sind Achsen städtischen Lebens. Ihre Funktion darf sich nicht auf eine reine Geschäftsstraße beschränken, die außerhalb der Geschäftszeit unbelebt ist. In diesem Sinne sind sie weiterzuentwickeln (umfassendes gastronomisches Angebot (tags und am Abend), Veranstaltungen, Informationsstände, Musikanten, Künstler etc.).

Für die südliche Innenstadt einschließlich der Maximilianstraße werden die Ergebnisse des europaweiten städtebaulichen Wettbewerbs zur Neukonzeption und Gestaltung der »Kaisermeile« in weiteren Schritten konkretisiert. Die Fußwege der Maximilianstraße werden verbreitert und neue Achsen östlich und westlich und von der Maximilianstraße über den Predigerberg zum Vogeltor geschaffen.

Wichtige Achsen

Nur einige sehr wichtige übergeordnete Fußwegeachsen werden ausdrücklich in den Gesamtverkehrsplan aufgenommen.

Bei den Achsen Innenstadt–Siebentischpark, Lechuferwege, Wertachuferwege wird in nächster Zeit vor allem auf eine gute Ausgestaltung und Berücksichtigung bei anderen Planungen (z.B. Schleifenstraße) geachtet werden. Die Stärkung der Achse Pfersee–Innenstadt ist ein wesentliches Ziel der Bahnhofspassage (siehe MIV^c und ÖPNV^d).

3.4

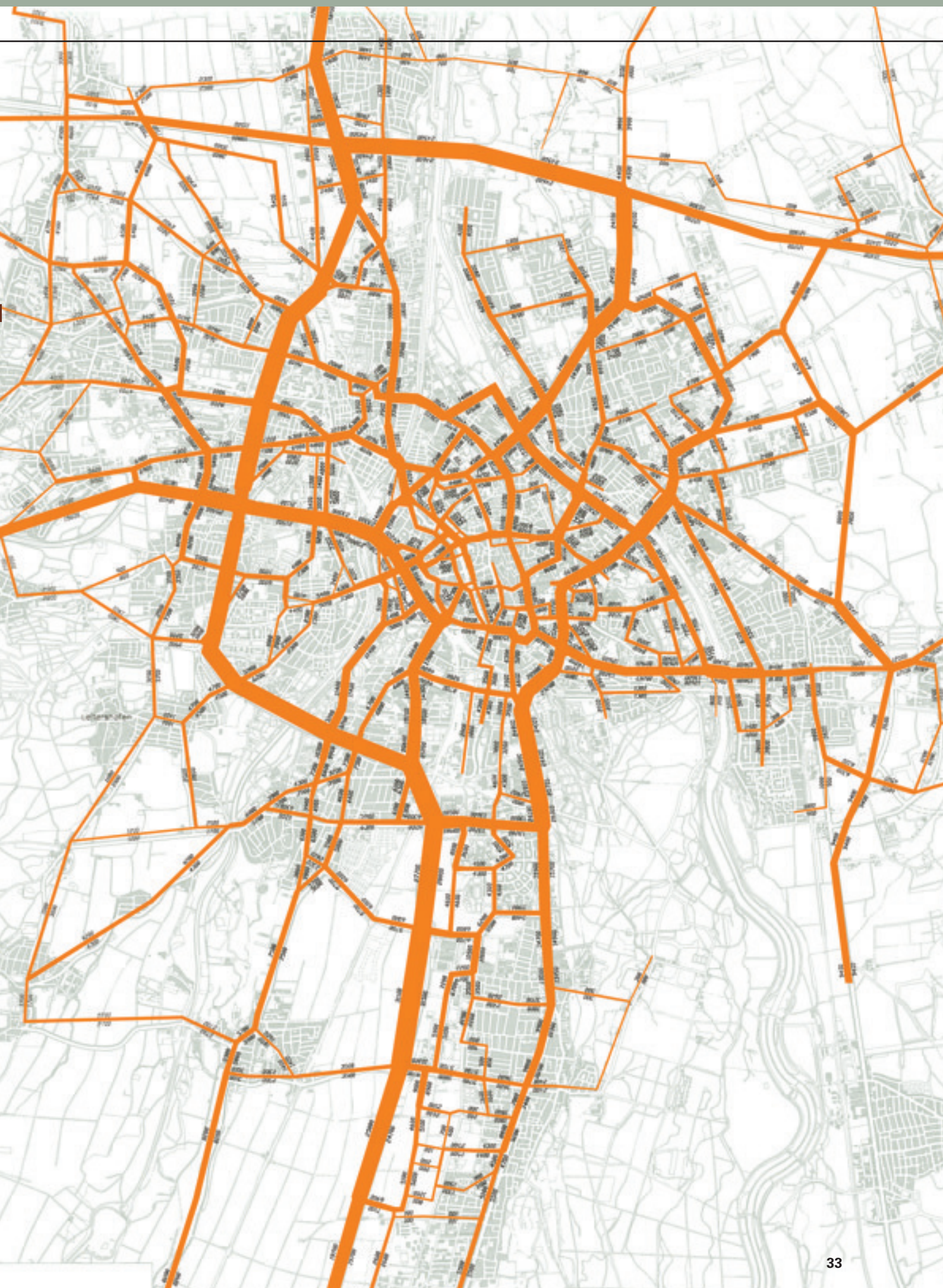
Fließender motorisierter Individualverkehr

Der Verkehr ist ein Lebensnerv der Stadt, muß sich aber in einer historisch gewachsenen Stadt ihrer Struktur anpassen. Es ist deshalb Ziel, einen größtmöglichen Verkehrsanteil auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Viele Verkehrsaufgaben können jedoch nicht mit diesen Trägern erfüllt werden, was in besonderem Maße für den Wirtschaftsverkehr gilt. Deshalb muß versucht werden, den notwendigen Kfz-Verkehr möglichst stadtverträglich zu gestalten und gleichzeitig die Erschließungsaufgabe sicherzustellen.

Die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer (3.10) müssen bei der Planung besonders berücksichtigt werden.

Im Vergleich mit anderen Städten hat Augsburg beim übergeordneten Straßennetz Nachholbedarf. Die Neubauten dienen der Verkehrsentlastung und geben Freiraum für eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes in den entlasteten Abschnitten zugunsten von Aufenthalt, Radverkehr, ÖPNV^d, Andienung und Stadtgestaltung. Diese Möglichkeiten sind zu nutzen.

*Belastungsplan 2010
(nur Verkehr
von/nach/in Augsburg)*



3.4.1

Konzeption

Die Hauptlast des übergeordneten Verkehrs – sowohl regional, als auch überregional – trägt die *Autobahn Stuttgart–München (BAB 8ⁱ)* in Ost–West-Richtung und die *Westtangente (B 17^a/B 2^h)* 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 *Große Ostumgehung* 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 durch die Meringer Straße (St 2380; Lechbrücke bei der Staustufe 23) mit der B 17^a im Westen verbunden.

Die Schleifenstraße als *Süd-Ost-Tangente* von der B 17^a über Rimplerstraße–Haunstetter Straße durch das Textilviertel zur Großen Ostumgehung und BAB 8ⁱ ist die Haupterschließungsachse Augsburgs in südöstlicher Richtung. Sie entlastet die Stadtteile Lechhausen, Hochzoll und die Innenstadt (insbesondere vom Ostwest-Verkehr). Sie sammelt den Verkehr im südöstlichen Bereich und nimmt hierzu südost-gerichteten regionalen Durchgangsverkehr auf. Des weiteren bindet sie die anliegenden Stadtteile, Gewerbegebiete und die östliche Innenstadt an das überregionale (BAB 8ⁱ/B 17^a/B 2^h), regionale, übergeordnete städtische Straßennetz an und verbindet die südlichen und östlichen Umlandgemeinden, Stadtteile und Gewerbegebiete untereinander. Da der Siebentischwald als Trinkwasserschutzgebiet nicht von einer Verkehrsstraße gequert werden kann, ist die Schleifenstraße gleichzeitig die südlichste übergeordnete Achse im Stadtgebiet und wichtigste Ost-West-Achse.



Maßnahme zum Schutz eines Wohngebiets in Form einer Schallschutzwand. Hier: Schleifenstraße in Lechhausen

Die Innenstadt und die Stadtteile zwischen Innenstadt und den Tangenten werden von Osten und Westen an das übergeordnete Netz angebunden durch:

- im Norden durch die Nordtangente (Hans-Böckler-Straße), MAN-Spange, Dieselstraße
- im Westen durch Eichleitnerstraße–Gögginger Straße– geplante Straße durch den Rangierbahnhof–Bgm.-Ackermann-Straße
- im Südosten durch o.g. süd-östliche Tangente, Hans-Böckler-Straße und Berliner Allee

Von diesem Netz ausgehend erfolgt die weitere Erschließung und Verteilung über das Hauptverkehrs-/Verkehrsstraßennetz, das den Verkehr sammelt und auf das übergeordnete Netz führt.

Die beschriebene Konzentrationswirkung kann auch am Belastungsplan (auf der vorherigen Seite) erkannt werden.

Die derzeitigen übergeordneten Hauptachsen durch die Stadtteile werden in ihrer Bedeutung auf die Erschließung der Stadtteile zurückgestuft und in ihrer Kapazität angepaßt. Dies ist, wie die Prognosen zeigen, durch Verlagerung von Verkehr auf das beschriebene übergeordnete Verkehrsnetz und den ÖPNV^d möglich.

Zu einer stadtverträglichen Gestaltung der Verkehrswege gehört auch eine umweltverträgliche Gestaltung, die in Gesetzen und Richtlinien Eingang gefunden haben:

Grundsätzlich werden bei allen Neubauprojekten Schallschutzmaßnahmen für anliegende Wohngebiete getroffen (Grundlagen: Richtlinien für Lärmschutz an Straßen RLS90 beim Bau von Verkehrswegen sowie DIN 18005 beim Neubau an Verkehrswegen). Vorrang haben hier aktive Maßnahmen, wie Wälle oder Wände. Ist hierdurch der notwendige Lärmschutz nicht zu gewährleisten, oder ist nicht ausreichend Platz vorhanden, werden die betroffenen Innenräume durch Schallschutzfenster (passiver Schallschutz) geschützt.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden ausgeglichen. Die Maßnahmen gehen vom Ersatz des Asphalt durch Erde und Bepflanzung auf nicht mehr gebrauchten Straßen oder Teilen hiervon (Entsiegelung) bis hin zur ökologischen Verbesserung bestehender Grünflächen.

Bei großen Projekten werden die entstehenden Abgase (Ruß, Benzol, Stickoxide) und deren Konzentration an Orten, wo sich Menschen aufhalten (Gebäude...), berechnet und mit Prüfwerten verglichen. Ggf. sind Schutzmaßnahmen nötig, wobei hier oft die gleichen Maßnahmen, wie beim Lärmschutz greifen. Es muß auch beachtet werden, daß die angestrebten Entlastungen empfindlicher Bereiche (Wohngebiete, Innenstadt, Stadtteilzentren) zur Konzentration von Verkehr auf Hauptverkehrsachsen führen, wo entsprechende Schutzmaßnahmen notwendig sind.

3.4.2

Planungsprogramm

Hauptstraßennetz:

BAB 8ⁱ

Der sechsstreifige Ausbau der überlasteten BAB 8ⁱ ist für die Anbindung Augsburgs an das übergeordnete Netz wichtig. Der BAB 8ⁱ kommt zudem auch eine wesentliche Bedeutung im städtischen Straßennetz als übergeordnete Ost–West-Tangente zu.

Einstufung:
dringender Bedarf im Bundesverkehrswegeplan

Große Ostumgehung Autobahnanschluß bei Derching (Kreisstraße AIC 25 neu)

Entsprechend ihrer Verkehrsfunktion als östliche Hauptverkehrsachse wird sie als zweispurige Straße an der Stadtgrenze zwischen Augsburg und Friedberg mit Autobahnanschluß gebaut.

Bei der Trasse wird auf Landschaft/Natur, Landwirtschaft und Siedlungen besondere Rücksicht genommen.

Einstufung:
dringender Bedarf;
in Bearbeitung

Verlängerte Meraner Straße / Stätzlinger Straße

Als Teil der »Süd-Ost-Tangente« und Bindeglied zwischen Schleifenstraße und Autobahnanschluß der großen Ostumgehung ist eine Straße *nördlich der Stätzlinger Straße* von der Ostumgehung bis zur Meraner Straße (Höhe Kalterer Straße) vorgesehen. Sie führt den Verkehr von Osten auf die Süd-Ost-Tangente und liefert deshalb einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des östlichen Straßennetzes.

Die Straße entlastet zudem die Stätzlinger Straße vom Durchgangsverkehr und vom Verkehr des Gewerbegebietes nördlich der Stätzlinger Str. (Erweiterung geplant). Sie bindet das Gewerbegebiet an das Hauptverkehrsstraßennetz an.

Einstufung:
dringender Bedarf;
in Bearbeitung

Vierspuriger Ausbau der Kleinen Ostumgehung

Die Kleine Ostumgehung ist aufgrund ihrer Doppelfunktion als Hauptverkehrs-/Entlastungsstraße und als Erschließungsstraße anliegender Gewerbebetriebe mit hohem Lkw-Aufkommen, sowie als Hauptachse des Gewerbegebiets überlastet. Sie wird auf durchgehend vier Spuren (zuzüglich Abbiegespuren wo nötig) ausgebaut.

Einstufung:
dringender Bedarf;
in Bearbeitung



Schleifenstraße / südöstliche Tangente

Die Verkehrsbedeutung ist auf der vorangegangenen Seite ausführlich dargelegt. Auf die städtebauliche Integration (Integration in Stadt und Landschaft, Schutz der Bevölkerung, Minimierung der Trennwirkung...) als vierspurige Stadtstraße für 50 km/h, wird entsprechend des Ergebnisses des Bürgerentscheids großer Wert gelegt. Die Vierspurigkeit ergibt sich aus der Aufgabe, den Verkehr aus den Zentren Lechhausens und Hochzolls abzuleiten, das Textilviertel zu erschließen, und der hieraus resultierenden Verkehrsbelastung. Das Textilviertel wird über einige Knotenpunkte und auf einigen Abschnitten auch direkt von der Schleifenstraße erschlossen. Durchgehend erhält sie beidseitig Geh- und Radwege, die das Radwegnetz wesentlich erweitern (Lechhausen–Uni; Hochzoll–Innenstadt...).

Einstufung:
dringender Bedarf;
im Bau

3. Abschnitt: B 17^a / Rumplerstraße / Haunstetter Straße

In Zusammenhang mit der Schaffung der südöstlichen Tangente ist es notwendig, diesen Straßenzug, besonders den Knoten Haunstetter-/Rumplerstraße, in seiner Kapazität zu verbessern.



Höhenfreier Knotenpunkt der B17 am Kobelweg

Westtangente / B 17^a / B 2ⁿ / B 300^a

Der Südabschnitt ist mit seinen ebenerdigen Knotenpunkten Eichleitnerstraße/ Gabelsbergerstraße/ Leitershofer Straße überlastet. Die B 17^a hat zwar wesentlich zur Verkehrsentslastung der Stadt beigetragen, kann jedoch diese Aufgabe infolge der eingeschränkten Kapazität nicht in vollem Umfang wahrnehmen.

Die Knotenpunkte Gabelsberger- und Leitershofer Straße werden deshalb wie der Knoten Eichleitnerstraße höhenfrei ausgebaut.

Einstufung:
dringender Bedarf;
in Bearbeitung

Anbindung Haunstetten-Süd

Zur Erschließung von Haunstetten-Süd wird ein Anschluß an die B 17^a an der Stadtgrenze oder ein Ausbau der Postillonstraße bis zur Inninger Straße (hier bestehender Anschluß an B 17^a) untersucht. Auf diese Weise wird für Haunstetten-Süd eine bessere Erschließung geschaffen. Es wird eine Reduktion der Kapazität von Landsberger und Königsbrunner Straße zum Bau der Straßenbahnlinie 4-Süd (siehe ÖPNV^d) möglich.

Einstufung:
in Abhängigkeit von
Linie 4-Süd

Umgehung Neusäß

Die Umgehung Neusäß ist direkt an den Kobelweg angebunden und somit über die Anschlußstelle Kobelweg in die B 17^a eingeführt.

Die Umgehung Neusäß wird nicht an den Holzweg angeschlossen, um eine zusätzliche Belastung des Bärenkellers durch Verkehr von der Umgehung Neusäß zur B 17^a zu verhindern. Die Verbindung Bärenkeller–Neusäß bleibt erhalten (Lkw-Sperrung).

Einstufung:
Planung der Stadt Neusäß;
realisiert

Güterverkehrszentrum im Norden

Im Norden Augsburgs ist ein Güterverkehrszentrum geplant (siehe Wirtschaftsverkehr). Die Gestaltung des Straßennetzes erfolgt in Abstimmung zwischen den drei betroffenen Städten Gersthofen, Neusäß und Augsburg. Zielsetzung ist, das GVZ^j an das regionale und überregionale Netz anzubinden, ohne die angrenzenden Siedlungsbereiche, nicht durch Verkehr des GVZ^j zu belasten und diese zusätzlich von Durchgangsverkehr zu entlasten.

Das Netz enthält:

- eine Anbindung des Güterverkehrszentrums (GVZ^j) über BAB⁸ (neuer Anschluß) und B 17^a (bestehender Anschluß Stuttgarter Straße) an das übergeordnete Netz und das Straßennetz der Stadt Augsburg
- eine Verbindung der Anschlüsse mittels einer durchgehenden Gewerberschließungsstraße
- eine Verbindung der Umgehung Neusäß zum Autobahnanschluß und GVZ^j zur Anbindung von Neusäß und dem Bereich süd- und westlich von Neusäß an das übergeordnete Straßennetz. Sie dient nicht zuletzt zur Entlastung von Bärenkeller, Täferlingen und Hirblingen.
- eine indirekte Anbindung der Hirblinger Straße zur Anbindung des Bärenkellers an das übergeordnete Straßennetz und Beibehaltung der Verbindung Täferlingen–Bärenkeller

Berliner Allee / MAN-Spange

Die MAN-Spange entlastet den Knoten Stadtbachstraße/ Georg-Haindl-Straße und die Sebastianstraße und führt zu einer Verbesserung der Erschließung der dortigen Gewerbegebiete. Sie ist Teil einer Erschließungsachse für die nördlichen Stadtteile und entlastet so in Verbindung mit Berliner Allee, Nordtangente, Schleifenstraße und Haunstetter Straße die Innenstadt.

Einstufung:
dringender Bedarf

Straße durch den Rangierbahnhof

Die Straße dient der Aufnahme des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs und zur besseren Verteilung des von Westen zur Innenstadt einfließenden Verkehrs und entlastet hierdurch die Innenstadt.

Die Straße verbessert die Erschließung des Bahnhofsbereichs und erschließt neue Nutzungen im Bereich des bestehenden Rangierbahnhofs.

Einstufung:
dringender Bedarf

Nordtangente

Der Abschnitt von der Holzbachstraße zur Heinrich-von-Buz-Straße entlastet die Innenstadt vom Ost-West-Verkehr.

Dieser Abschnitt der Nordtangente berührt besonders sensible Bereiche (Plärren, Wohngebiete). Auf eine entsprechende Einbindung muß deshalb geachtet werden.

Einstufung:
weiterer Bedarf

Beispiel einer typischen
Stadtachse. Hier:
Haunstetter Straße.



**Nicht mehr weiterverfolgt
werden folgende Projekte:**

Verlängerte Meringer Straße

Mit Bau der Umgehung Friedberg-West und mittelfristig der AIC 25 (Große Ostumgehung) ist eine Verlängerung der Meringer Straße zwischen Friedberger Straße und Blücherstraße verkehrlich nicht mehr sinnvoll. Durch die im Zuge der Ostumgehung geplante direkte Einführung des von Süden kommenden Verkehrs auf die Umgehung Friedberg-West (Meringer Straße untergeordnet angebunden), wird der Verkehr auf die große Ostumgehung und somit um Hochzoll herumgeführt. Verkehr, der im vorgestellten Netz über die große Ostumgehung fließt, würde sich im wesentlichen auf beide Straßen (AIC 25n/ verlängerte Meringer Straße) verteilen.

Die verlängerte Meringer Straße würde durch ein Wohngebiet führen.

**Einstufung:
entfällt**

Neufnachweg

Er stellt eine Fortsetzung der Kleinen Ostumgehung von der Meraner Straße über Kalterer Straße zur Blücherstraße/Lechhauser Straße dar.

Im Bereich der Mündestelle mit der Stätzlinger Straße sind die räumlichen Verhältnisse sehr beengt. Dort würden insbesondere einige Wohnhäuser in Mitleidenschaft gezogen. Die große Ostumgehung erfüllt im wesentlichen seine Verkehrsaufgabe.

**Einstufung:
Trasse als Option
freizuhalten¹¹**

Westabschnitt der Schleifenstraße zwischen Haunstetter Straße und Gögginger Straße

Hierdurch würde ein südlicher innerer Ringschluß geschaffen, was eine weitere Entlastung der südlichen Innenstadt (Eserwall, Stettenstraße) zur Folge hätte.

Sie würde jedoch zur Belastung von Wohngebieten (Schertlinstraße) mit Lärm, Abgas und Trennwirkung führen, ohne die ansatzweise Möglichkeit eines aktiven Lärmschutzes (Wall, Wand) zu geben.

**Einstufung:
entfällt**

Straße durch Wolfzahnau

Eine Straße durch die Wolfzahnau in Verlängerung der Berliner Allee oder der Austraße wurde diskutiert.

Verkehrlich würde eine derartige Straße den Stadtteil Oberhausen entlasten und eine nördliche äußere Tangente schaffen.

Die Trasse greift jedoch erheblich in die geschützte Wolfzahnau ein und würde zwangsläufig weiteren Entwicklungsdruck dort auslösen. Deshalb wurde die Straße **bereits im Gesamtverkehrsplan von 1978 nicht mehr weiterverfolgt.**

Ostabschnitt der Nordtangente

Durch die MAN-Spange wird die Sebastianstraße so weit entlastet, daß sich für den aufwendigen, in früheren Planungen enthaltenen, Ostabschnitt der Nordtangente zwischen Heinrich-von-Buz-Straße und Sebastianstraße keine Notwendigkeit mehr ergibt. Er würde in einen archäologisch und landschaftlich wertvollen Bereich eingreifen.

**Einstufung:
entfällt**

¹¹ Der Bedarf wäre nur gegeben, wenn die AIC 25 neu auf absehbare Zeit nicht realisiert werden könnte.

MIV^c der Innenstadt

Die Innenstadt von Augsburg ist in über 1000 Jahren historisch gewachsen. Sie bildet das Herz des Oberzentrums mit zahlreichen Funktionen.

Es ist deshalb nicht möglich, das Straßennetz so auszubauen, daß alle Verkehrsbedürfnisse mit dem Kraftfahrzeug erfüllt werden können.

Die in 3.4.1/3.4.2 beschriebenen Achsen bilden die Anbindung der Innenstadt an das Hauptverkehrsstraßennetz. Die innere Erschließung der Innenstadt erfolgt von einem Ring bestehend aus Graben, Fugger-, Schaezler-, Pilgerhaus-, Karlstraße und den Zufahrten Langenmantelstraße, Klinkerberg, Haunstetter-, Lechhauser-, Stadtbach-, und Gögginger Straße. Durch das übergeordnete Tangentensystem aus B 17^a und BAB 8ⁱ und die beschriebenen Zufahrtsachsen wird die Innenstadt vom Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr entlastet (siehe 2.2.2).

Hierdurch wird eine Anpassung der Kapazität der wichtigen Hauptverkehrsachsen möglich. Das Straßennetz wird darauf ausgelegt, den Verkehr entsprechend den Erfordernissen der Erschließung und den räumlichen Gegebenheiten/Möglichkeiten zu bewältigen.

Nord-Süd-Verbindung

Die Achse Eserwallstraße–Konrad-Adenauer-Allee (Schießgrabenstraße)–Fuggerstraße (Schaezlerstraße)–Volkhartstraße–Gesundbrunnen (Klinkerberg) wird zugunsten des Radverkehrs und mittelfristig auch des ÖPNV^d (Umsteiganlage am Königsplatz) von drei auf zwei durchgehende Fahrspuren reduziert¹².

Einstufung:
dringender Bedarf/Radwegachse (in Teilen realisiert), mittel- bis langfristig städtebauliche Maßnahmen und Maßnahmen zugunsten des ÖPNV^d am Königsplatz

Ost-West-Verbindung

Die Achse Leonhardsberg–Karlstraße–Grottenau kann auf eine durchgehende Fahrspur je Richtung (zuzüglich Abbiegespuren) zugunsten einer Straßenbahntrasse reduziert werden. In diesem Zusammenhang werden auch die derzeit starken Konfliktpotentiale aus den unterschiedlichen Anforderungen (Andienung, Durchfahrt, Taxen, Busverkehr) geordnet.

Einstufung:
abhängig von Straße durch Rangierbahnhof und Nordtangente; Maßnahmen in Abhängigkeit von ÖPNV^d.

Erschließungs- und Sammelstraßennetz der Innenstadt

Das Erschließungs- und Sammelstraßennetz dient der direkten Erschließung. Es ist von quartiersfremdem Verkehr zu entlasten.

Südliche Innenstadt

Das Netz der südlichen Innenstadt wird im Sinne der Ergebnisse des Wettbewerbs Kaisermeile neu geordnet. Durch Herausnahme einzelner Verkehrsbeziehungen und ggf. einer Unterbrechung ist Durchgangsverkehr nahezu nicht mehr möglich. Die Erschließung wird gegenüber dem jetzigen Zustand verbessert, da durch die Schleifen jeder Bereich auf kurzem Wege vom Hauptverkehrsstraßennetz erreichbar ist.

Einstufung:
dringender Bedarf (Beschluß Juli 1999)

Nördliche Innenstadt

Die Maßnahmen aus dem Projekt Kaisermeile bringen auch hier Entlastungen, insbesondere für den Nord-Süd-Verkehr. Weitere Schritte zur Verkehrsberuhigung werden ggf. nach Realisierung des Projekts Kaisermeile und Überprüfung seiner Auswirkungen zu untersuchen sein.

¹² in der Adenauer Allee auf eine überbreite Fahrspur (2 Pkw nebeneinander)

Stadtteilachsen

Die Achsen der Stadtteile sind meist auch deren Zentren. Wesentliches Ziel des GVA/VEP^b ist es, ihre Verkehrsbedeutung auf die Funktion einer Hauptsammelstraße zu reduzieren. Sie sind Haupterschließungsachsen der Stadtteile und haben begrenzte Verbindungsaufgaben. Die reduzierte Verkehrsbedeutung erlaubt eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes zugunsten von Aufenthalt, Radverkehr, ÖPNV^d, Andienung und Stadtgestaltung. Die Straßen können hierdurch wieder verstärkt ihrer Funktion (Einkaufen, Begleitung, Besorgungen...) als Achsen der Stadtteile gerecht werden.

Der Verkehrsraum wird so dimensioniert, daß die beschriebene Funktion wahrgenommen werden kann und insbesondere keine Verlagerungen in Wohnstraßen erfolgen. Es ist deshalb von besonderer Bedeutung, die Entlastungsmaßnahmen nach Realisierung der zugehörigen übergeordneten Straße durchzuführen. Eine Umkehrung der Reihenfolge (zuerst Spur-reduzierung, dann Entlastungsmaßnahme) würde zu Verlagerungen in Wohngebiete führen.

In einigen Fällen (z.B. Friedberger Straße) erfolgt die Entlastung erst mit Anpassung des Querschnitts, d.h. nicht bereits mit Realisierung der Entlastungsstraße.

Die Parkplätze werden in der Regel als Kurzparkzonen ausgewiesen, da in den Zentren hoher Parkdruck (z.B. durch „wildes P+R^e) herrscht. So können für die Andienung der anliegenden Geschäfte Stellplätze freigehalten werden.

So können die Achsen erheblich aufgewertet werden. Allerdings erfordert der enge Querschnitt der meisten Augsburger Stadtteilachsen Kompromisse bei der Querschnittsgestaltung für alle Verkehrsmittel.

Folgende Achsen werden aufgewertet:

Oberhausen: Donauwörther Straße

Die Donauwörther Straße wurde durch die B 17^a wesentlich entlastet. Es ist deshalb möglich, die Kapazität auf durchgehend eine Fahrspur je Richtung (zuzüglich Abbiegespuren und ggf. Aufweitung an den Knotenpunkten) zu reduzieren:

Äußerer Bereich (Bärenwirt bis Stadtgrenze): Die Planungen sehen einen besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn, je Richtung eine Fahrspur, Abbiegespuren, beidseits Radfahrstreifen und Parkbuchten vor. Die Anlage einer Allee wertet die Straße städtebaulich auf.

Einstufung:
dringender Bedarf, in Bau, Entlastung durch B 17^a erreicht

Abschnitt Bärenwirt bis Wertachbrücke: Der begrenzte Straßenraum erlaubt trotz der Entlastung keine ideale Gestaltung für alle Verkehrsarten. Sehrwohl aber können Verbesserungen erreicht werden. Notwendig sind insbesondere Verbesserungen für die Andienung, für Radverkehr und ÖPNV^d (Abmarkierung im Staubereich).

Einstufung:
dringender Bedarf, Entlastung durch B 17^a erreicht

Wertachbrücke

Sie ist nach wie vor wichtige Kreuzung zweier Hauptachsen (Donauwörther Straße/Langenmantelstraße/Ulmer Straße/Wertachstraße). Im Jahre 1999 wurde die Haltestelle umgebaut. Es wurden lange breite Haltestelleninseln, ebenerdige, behindertengerechte Zugänge und ebenerdige Quermöglichkeiten für Fußgänger- und Radverkehr geschaffen. Das Umsteigen wird so erleichtert und lange Straßenbahnen können halten.

Die durch B 17^a eingetretenen Entlastungen wurden für die Grünzeiten der neu eingerichteten Fußgängerübergänge verwendet.

Einstufung:
bereits realisiert

Oberhausen: Wertachstraße

Die Belastung der Wertachstraße wird in Zukunft etwas abnehmen. Wesentliches Ziel ist die Verbesserung der städtebaulichen Situation und mindestens die Beibehaltung der gegenwärtigen Situation für ÖPNV^d und Andienung (Stadtteilzentrum). Für den Radverkehr sind keine eigenen Wege möglich, jedoch eine Berücksichtigung beim Querschnitt.

Einstufung:
weiterer Bedarf



**Göggingen:
Bgm.-Auernhammer-
Straße / Klausenberg**

Göggingen wurde durch die B 17^a entlastet. Zusätzlich muß der Verkehr verstärkt südlich von Göggingen auf die B 17^a geführt werden.

Hier ist in erster Linie eine Verbesserung der städtebaulichen Situation (auch infolge der größeren, regionalen Bedeutung durch das Kurhaus), eine Verbesserung der Querbarkeit und eine Verbesserung der Situation für Radfahrer erforderlich. Die Andienungssituation ist gut (ggf. Umwandlung in Kurzzeitstellplätze nach Bedarf).

**Einstufung:
weiterer Bedarf**



Eine ehemalige Einfallstraße wird zum Stadtteilzentrum. Hier: innere und äußere Ulmer Straße.

Kriegshaber: Ulmer Straße

Die Ulmer Straße wurde in den vergangenen Jahrzehnten umgestaltet. Auch sie wurde durch die B 17^a und die Umgestaltung entlastet.

Die städtebauliche Aufwertung im inneren Bereich (Allee mit Parkbuchten, gestaltete Gehwege) hat zu einer positiven Entwicklung des Stadtteilzentrums geführt (zahlreiche Geschäfte mit gemischtem Angebot...).

Mit der Umgestaltung des Oberhauser Bahnhofsvorplatzes wurde neben der städtebaulichen Aufwertung ein attraktiver Verknüpfungspunkt zwischen dem innerstädtischen und dem regionalen ÖPNV^d geschaffen.

Zwischen Bahnhof Oberhausen und Kriegshaber wurde in erster Linie der ÖPNV^d beschleunigt. Auf nahezu gesamter Länge der Ulmer Straße wurde eine Allee gepflanzt. Im Zentrum von Kriegshaber wurde durch eine breite Mittelinsel der Straßenraum so verändert, daß die Kraftfahrer zu angepaßter Fahrweise angehalten werden und Fußgängern die Fahrbahnquerung erleichtert wird.

Aus einer Einfallstraße ist ein Stadtteilzentrum geworden. Hierdurch hat sich die städtebauliche Situation verbessert.

**Einstufung:
realisiert**

Pfersee: Augsburgur Straße

Um Pfersee wird mit B 17^a und Bgm.-Ackermann-Straße ein Ring gebildet, der den Stadtteil erheblich entlastet hat.

Das lebendige Stadtteilzentrum in der Augsburgur Straße wird durch die Anlage von Kurzzeitstellplätzen und wo möglich auch einer Allee (ähnlich innere Ulmer Straße) aufgewertet. Durch die Baumnasen und zusätzliche Querungshilfen wird den Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn erleichtert. Im weiteren ist zu entscheiden, ob für den Radverkehr gesonderte Streifen angelegt, oder der Radverkehr durch Gestaltung des Straßenraumes berücksichtigt wird. Der begrenzt zur Verfügung stehende Straßenraum der Augsburgur Straße (Breite zwischen den Häusern teilweise nur 15m) erfordert einen Kompromiß.

Nachdem die Gleise der Straßenbahn altersbedingt mittelfristig auszuwechseln sind, ist eine Neuaufteilung des Straßenraums möglich.

**Einstufung:
in Zusammenhang mit
anderen Projekten (ÖPNV^d)
und Zwischenlösungen**

**Haunstetten: Landsberger -/
Königsbrunner Straße
(Kopernikusstraße bis
Stadtgrenze)**

Dieser Straßenzug wurde durch die B 17^a entlastet. Er hat jedoch trotzdem noch viel regionalen Verkehr aufzunehmen, der auf die B 17^a verlagert werden könnte. Zur Anbindung von Haunstetten Süd an das übergeordnete Netz sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich (siehe Hauptstraßennetz), da Wohngebiete nicht zusätzlich belastet werden sollen.

Im Gegensatz zu den übrigen Achsen hat diese Straße nur abschnittsweise zentrale Funktionen. Die Planungen zur Verlängerung der Linie 4 (siehe ÖPNV^d) sieht einen Bahnkörper in Mittel-/Seitenlage, je eine Fahrspur pro Richtung, Abbiegespuren und Radfahrstreifen vor. Durch Wendefahrbahnen entsteht keine langezogene Trennwirkung für den Kfz-Verkehr. Für Fußgänger und Radfahrer werden Querungsmöglichkeiten geschaffen. (bezügl. Entlastung: siehe Hauptstraßennetz).

Einstufung:
Bedarf in Zusammenhang mit Straßenbahn.
Entlastung durch B 17^a erreicht bzw. durch die Maßnahme zu unterstützen

**Hochzoll:
Friedberger Straße
(Lech bis Stadtgrenze)**

Nach Fertigstellung der Schleifenstraße durch das Textilviertel und die nachfolgende Reduzierung der Kapazität wird die Friedberger Straße vom Kraftfahrzeugverkehr entlastet.

Hier kann dann eine Trasse für die Straßenbahn angelegt werden. Daneben verbleibt noch eine Fahrspur je Richtung, Abbiege-/Wendespuren und ein Radfahrstreifen. Zur Aufwertung des Stadtteilzentrums wird der Straßenraum neu gestaltet (ausreichend Gehwege, Allee, Kurzparkmöglichkeiten, Querungsmöglichkeiten).

Einstufung:
in Verbindung mit Schleifenstraße

Lechhausen

Durch die 4. Lechbrücke konnte eine erhebliche Entlastung erreicht werden. Sobald die kleine Ostumgehung leistungsfähig ausgebaut ist (siehe Hauptverkehrsnetz) sind in Lechhausen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der zentralen Funktion möglich. Zur Verdeutlichung der geänderten Verkehrsbedeutung werden die Knoten Mühlhauser Straße/Neuburger Straße und Lechhauser Straße/Neuburger Straße so umorientiert, daß die geringere Verkehrsbedeutung der Neuburger Straße klar wird. Die frei werdenden Kapazitäten werden am Knoten Lechhauser Straße/Berliner Allee zugunsten des Verkehrs von bzw. zur Berliner Allee verwendet. Am Knoten Mühlhauser-/Neuburger Straße wird die Kapazität in erster Linie für ein direktes Linksabbiegen von der Hammerschmiede und den ÖPNV^d verwendet.

Einstufung:
dringender Bedarf,
in Abhängigkeit von der Ostumgehung

**Lechhausen:
Neuburger Straße zwischen
Lechbrücke und Schlößle
(inkl. Schlößle)**

Besonders wichtig sind hier Verbesserungen für Radfahrer am Schlößle (Streifen, Wege).

Der Abschnitt zwischen Schlößle und Lechbrücke ist Geschäftszentrum. Die Andienung ist hier besonders wichtig. Im Stauraum der Lichtsignalanlage Elisabethstraße werden Verbesserungen für den ÖPNV^d möglich.

Einstufung:
dringender Bedarf,
in Abhängigkeit von der Ostumgehung

**Lechhausen:
Neuburger Straße
zwischen Schlößle und
Mühlhauser Straße**

Hier sind langfristig Verbesserungen für ÖPNV^d (Straßenbahn), Radverkehr und ggf. eine städtebauliche Aufwertung möglich.

Einstufung:
weiterer Bedarf in Abhängigkeit von der Straßenbahn

Lechhausen: Blücherstraße

Hier ist in erster Linie eine Verbesserung der städtischen Situation (Begrünung, Allee) in Abschnitten anzustreben.

Einstufung:
dringender Bedarf

**Hammerschmiede:
Neuburger Straße**

Mit Realisierung der Straßenbahn wird auch das Stadtteilzentrum aufgewertet. Besonders wichtig sind städtebauliche Aufwertungen, die die Querbarkeit verbessern und die Kraftfahrer zu angemessener Fahrweise anhalten.

Einstufung:
weiterer Bedarf in Abhängigkeit von der Straßenbahntrasse (siehe ÖPNV^d)

Bereits realisiert wurden einige provisorische Querungshilfen, die die Geschwindigkeit dämpfen. Bei Bedarf werden weitere derartige Querungshilfen im Rahmen einschlägiger Programme errichtet (siehe Fußgänger).

3.5

Ruhender motorisierter Individualverkehr

Die Flächen des fließenden und des ruhenden Verkehrs sind in Augsburg, wie in fast jeder anderen Großstadt, beschränkt. Auch hat die Anzahl der für Besucher zur Verfügung stehenden Stellplätze erheblichen Einfluß auf die Menge des auf die Innenstadt zufließenden Verkehrs.

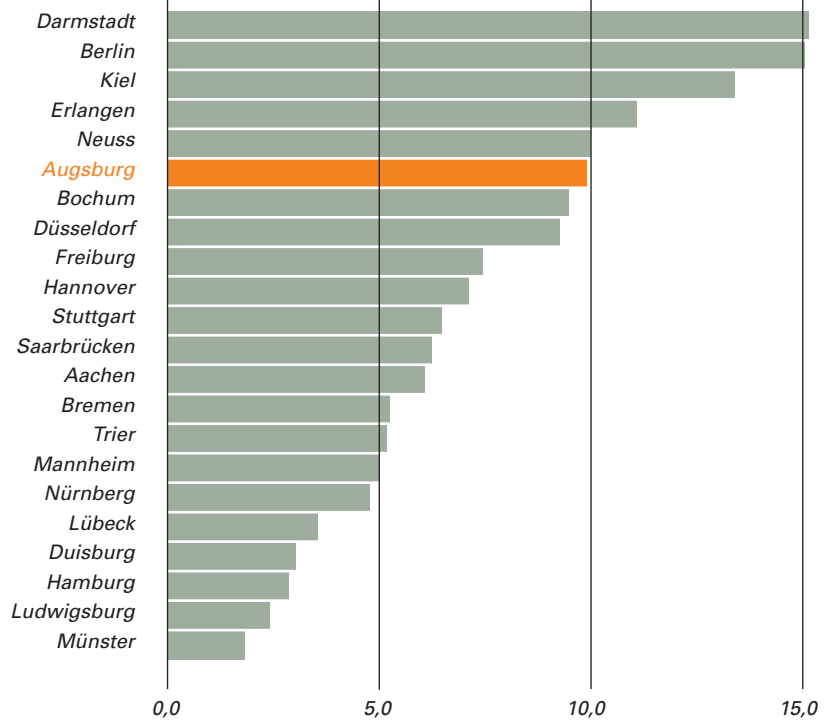
Die Innenstadt von Augsburg ist Zentrum des Oberzentrums. Für die Erschließung ist deshalb eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen notwendig (Andienung, Einkaufen, Erledigung von Geschäften, Besuche...). Die Anzahl der in der Innenstadt zur Verfügung stehenden Stellplätze muß deshalb ein Kompromiß aus dem Erfordernis der Wirtschaft und dem zur Verfügung stehenden Raum sein.

Das Parkraumangebot kann aus vorher genannten Gründen nur durch eine Staffelung in Ebenen (Region, Stadtrand, Innenstadt) zur Verfügung gestellt werden. Hierbei ist es Ziel, den Verkehr möglichst weit außen abzufangen.

Das dynamische Leitsystem weist den Weg zu freien Stellplätzen insbesondere der Innenstadt.

Durch konsequente Bewirtschaftung der Stellplätze in Bereichen mit hohem Nutzungsdruck werden die Bedürfnisse der anliegenden Nutzungen (Anwohner, Geschäfte (Anlieferung/Kurzzeitparken) und, wo möglich, Besuchern) berücksichtigt und von Fremdparkern freigehalten.

Die Situation des ruhenden Verkehrs in den Stadtteilen, vor allem in deren Zentren, die oft mit der Tarifzongrenze des ÖPNV^d zusammentreffen, bedarf jeweils angepaßter Lösungen. Ihr Ziel ist es, die Lebensqualität zu verbessern, die Erreichbarkeit zu sichern, die Situation des Wirtschaftsverkehrs und der Andienung (Kunden) zu erhalten, bzw. zu verbessern.



3.5.1 Konzeption

Das Oberzentrum Augsburg kann die erforderlichen Stellplätze nur durch ein gestaffeltes Konzept schaffen. Je geringer der verfügbare Raum ist und je größer die konträren Nutzungsanforderungen sind, desto intensiver werden die Stellplätze bewirtschaftet:

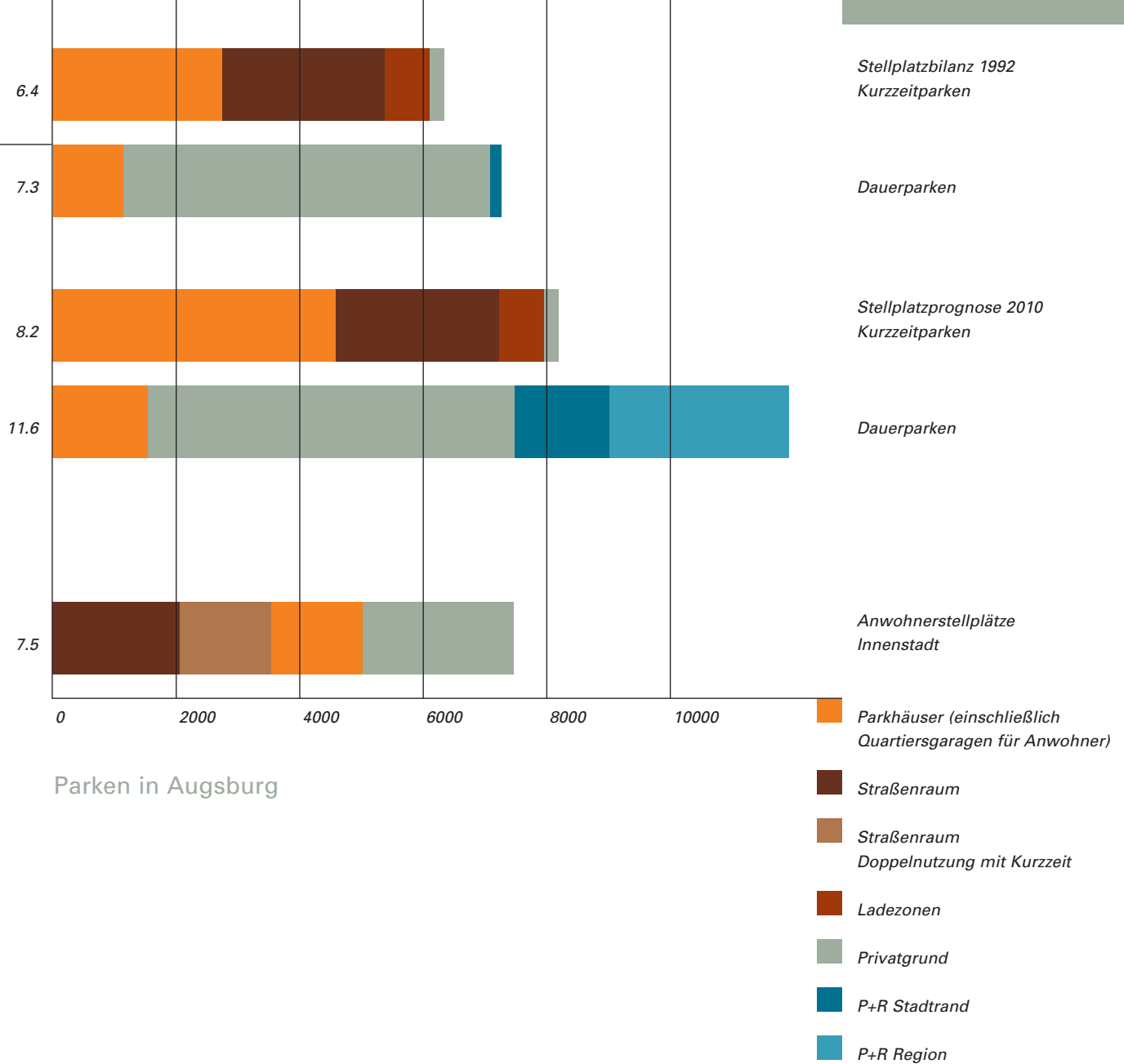
1. Ebene: Region

Die P+R^e-Plätze in der Region, verbunden mit einem attraktiven Regionalbahnangebot (siehe Kapitel 3.1) geben dem Kraftfahrer (Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr) aus dünn besiedelten Gebieten der Region die Möglichkeit, auf den ÖPNV^d umzusteigen und hiermit schnell und sicher die Augsburger Innenstadt zu erreichen.

Das Konzept des AVV sieht 2988 kostenlose Stellplätze vor.¹³

¹³ P+R^e-Ausbauprogramm, 2. Fortschreibung 19.11.96.

¹⁴ Auswertung des Parkleitsystems, eine Berechnung nach einschlägigen Literaturquellen und ein Vergleich mit anderen Oberzentren



Parken in Augsburg

2. Ebene: Stadtrand

Die 2. Ebene sieht vor, am Stadtrand P+R^e-Plätze einzurichten. Sie machen für Kraftfahrer aus dünn besiedelten Gegenden der Region und insbesondere des direkten Stadtumlandes das Umsteigen attraktiver. Sie werden am Stadtrand an den Einfallstraßen angelegt. P+R^e-Plätze am Rande der Innenstadt oder mit Zufahrt durch Wohngebiete am Stadtrand bringen jedoch keine Entlastungen und gegebenenfalls sogar Verkehrszunahmen für die Wohngebiete. Es werden auch nur Kraftfahrer am P+R^e-Platz umsteigen, die hierdurch Vorteile erfahren (Zeitvorteil bei Fahrt/Parkplatzsuche, finanzielle Vorteile...).

Das P+R^e-Konzept sieht mittelfristig an den Straßenbahnlinien 1450 kostenlose P+R^e-Stellplätze vor.

Die einzelnen Anlagen haben 100–300 Stellplätze:

- Inninger Straße
- Bgm.-Ackermann-Straße
- Pfersee/Stadtbergen (Sheridankaserne in Höhe Westfriedhof)
- Oberhausen-Nord
- Hammerschmiede (Mühlhauser Straße/Neuburger Straße)
- Hochzoll/Friedberg-West

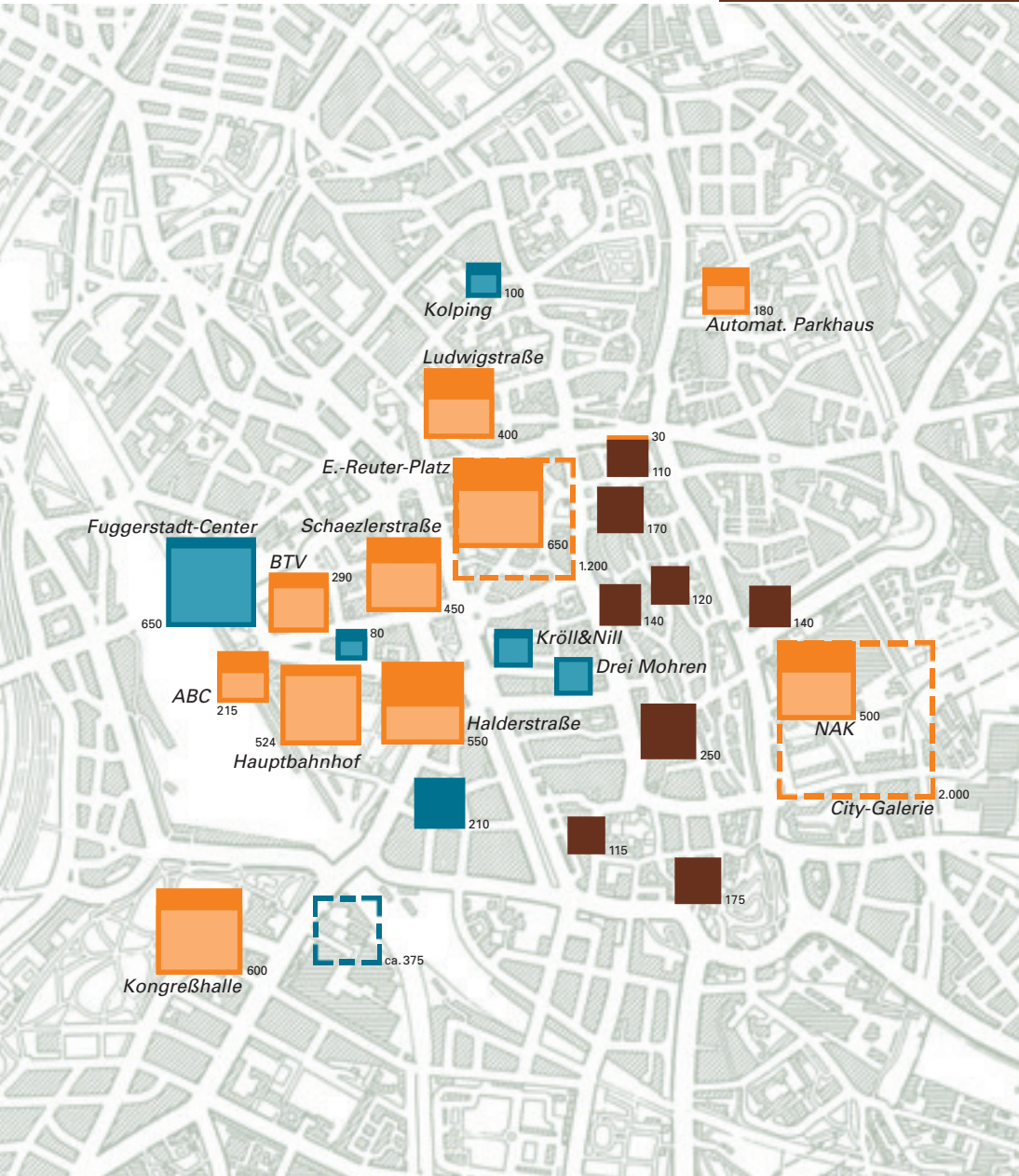
3. Ebene: Innenstadt

Hier ist der Raum sowohl für den fließenden, als auch für den ruhenden Verkehr begrenzt. Der Raum ist deshalb möglichst effektiv zu nutzen. Gebühren sind erforderlich.

Der Bedarfsanalyse für Stellplätze¹⁴ hat ergeben, daß derzeit der Bedarf an Kurzzeitstellplätzen (in der Summe über die gesamte Innenstadt) gedeckt ist. Kleinräumig gibt es Defizite. Sie werden durch die Leitung der Kraftfahrer über das Parkleitsystem, durch flexible Anpassung der kleinräumige Organisation an die anliegende Nutzung und auch durch kleine Parkhäuser (siehe nächstes Kapitel) verbessert.



Das Spiralparkhaus am ehemaligen Hauptkrankenhaus dient als Quartiersgarage für Anwohner aus der Altstadt und auch für Kurzparken.



3.5.2

Planungsprogramm Parken

Parkhäuser

Parkhäuser dienen dem Kurz- und Dauerparken. Derzeit stehen im Innenstadtbereich ca. 3900 Stellplätze¹⁵ (hiervon circa 2/3 Kurzzeitparker) in öffentlichen Parkhäusern zur Verfügung (zuzüglich einiger privater Kurzzeitparkhäuser).

Die Einzelhandelsentwicklung erfordert gegebenenfalls eine lokale Ausweitung. Sie erfolgt nicht mehr über neue Großgaragen, sondern über eine Erweiterung der Garage am Ernst-Reuter-Platz und kleine Garagen am Innenstadtrand, insbesondere im Süden.

Der Verkehr aus der Garage darf nicht zu erheblichen Mehrbelastungen für anliegende, empfindliche Bereiche z.B. Wohngebiete¹⁶ führen.



Kurzzeitparken im Straßenraum

Kurzzeitparken ist zur direkten Andienung von Geschäften und anderen Einrichtungen nötig.

Derzeit stehen in der Innenstadt (ohne Jakobervorstadt-Nord) über 1000 reine Kurzzeitstellplätze, über 1400 kombinierte Kurzzeit- und Anwohnerstellplätze und über 700 Stellplätze in Ladezonen zur Verfügung.

In Zusammenhang mit dem ständigen Strukturwandel ist eine flexible Anpassung an die Nutzungsbedürfnisse (Kunden, Andienung, Besuch...) in Zeit, Nutzergruppe und Regelung notwendig.

Dauerparken

Kostenlose Dauerstellplätze werden im öffentlichen Straßenraum der Innenstadt und ihrer Randbereiche nicht zur Verfügung gestellt (knapper Straßenraum, Vermeidung von Parksuchverkehr, Anreiz auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen).

Stellplatz-Ablöse

Eine weitere Möglichkeit, Berufspendler zum Umsteigen zu bewegen, ist die Reduzierung der notwendigen Stellplätze in Neubauten von Büro- und Geschäftsgebäuden in Bereichen mit guter ÖPNV^d-Anbindung. Die nicht errichteten Stellplätze müssen gegenüber der Stadt abgelöst werden. Diese Stellplatz-Ablöse wird ausschließlich zum Bau neuer öffentlicher Parkeinrichtungen (einschließlich P+R^e-Anlagen und zentraler Radabstellanlagen) verwendet.

Im vorher genannten Sinne ist zu erwägen, statt der Ablöse eine verbindliche Verpflichtung zur stark verbilligten Abgabe von Fahrkarten für die Nutzer für öffentliche Verkehrsmittel zu ermöglichen (Jobticket).



Typische Altstadt-Straße mit Anwohnerparkregelung. Hier: Schmiedgasse.

Anwohnerparken

Den Bewohnern der Innenstadt wird hierdurch die Möglichkeit eingeräumt, in ihrem Quartier ihren eigenen Pkw abzustellen. Die Wohnstraßen werden nicht mehr durch Parksuchverkehr belastet, da quartiersfremde Kraftfahrer keinen freien Stellplatz erwarten können. Die Stellplatzsituation für Bewohner konnte durch die Einführung des Anwohnerparkens erheblich verbessert werden. Trotz Anwohnerparken sind infolge der beengten stadträumlichen Verhältnisse¹⁷ Defizite in den Altgebieten vorhanden, d.h. nur 60–80% der für die Bewohner erforderlichen Stellplätze können geschaffen werden. Sie können wie in der vergangenen Jahren begonnen durch Errichtung von Quartiersgaragen und durch Bau von Sammelgaragen im Rahmen von Neubauvorhaben behoben werden.

Für Besucher müssen neue Regelungen eingeführt werden.

Parkleitsystem

Das Parkleitsystem weist in der Innenstadt den Weg zu freien Stellplätzen. Es führt möglichst nahe zu dem gewünschten Zielgebiet in der Innenstadt unter Umgehung der Altstadt. Dem Kraftfahrer gibt es eine stets aktuelle Information über die freien Stellplätze. So vermeidet es den umweltschädlichen und ärgerlichen Parksuchverkehr und hilft die Parkhäuser gleichmäßiger auszulasten.

Das Parkleitsystem soll auch auf die P+R^e-Plätze ausgedehnt werden, um den Kraftfahrer über ihre Auslastung zu informieren¹⁹.

Die Informationen des Parkleitsystems werden auch über Internet zur Verfügung gestellt, damit sich Besucher bereits vor der Fahrt über das zu erwartende Stellplatzangebot informieren können.

¹⁵ Im Vergleich zu anderen Oberzentren steht das Angebot an Stellplätzen in Parkhäusern im Zentrum bezogen auf die Einwohner der Stadt und Region in Augsburg im oberen Drittel.

¹⁶ Die Zufahrt sollte nicht innerhalb von Wohnstraßen, sondern am Sammelstraßennetz liegen.

¹⁷ In engen Altbaugebieten müssen Flächen für größere Fahrzeuge (Müllabfuhr, Feuerwehr...), für die Begegnung der Bewohner etc. bereitgehalten werden.

¹⁸ Information über freie Stellplätze am Stadtrand würden beim bestehenden Parkraumangebot dazu führen, daß dem Kraftfahrer immer freie Stellplätze angezeigt werden und er kaum zum Umsteigen angehalten wird.

3.5.3

Planungsprogramm Stadtteile

Das generelle Problem des »wildes P+R« (siehe Kapitel 1.2.2) wird durch die Schaffung von P+R-Plätzen in Region und Stadtrand und in einigen Bereichen durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs zugunsten der Anwohner/Andienung zu lösen sein.

Oberhausen

Im Bereich des Oberhauser Bahnhofs und der Drentwettstraße sind zusätzliche Maßnahmen nötig, um wildes P+R zu unterbinden.

Pfersee

Durch die intensive Nutzung im Stadtteilzentrum (Franz-Kobinger-Straße, SWP) ist erheblicher Parkdruck entstanden, der durch wildes P+R überlagert wird. Im Bereich des Stadtteilzentrums ist deshalb eine Neuordnung (Anwohnerparken, Bewirtschaftung) notwendig.

Göggingen

Das Kurhaustheater als überregionale Kultureinrichtung benötigt trotz sehr guter ÖPNV^d-Anbindung Besucherstellplätze. Aufgrund des guten Stellplatzangebotes im weiteren Umfeld genügt eine Anlage mit 40–60 gebührenpflichtigen Stellplätzen in unmittelbarer Umgebung. Sie kann als Garage oder ebenerdige Anlage errichtet werden und tagsüber dem Geschäftszentrum dienen.¹⁹

Univiertel

Trotz der Erfüllung der Stellplatzrichtlinien bei der Neubebauung (in der Regel ein Stellplatz/Wohnung zuzüglich Besucher) gibt es hier zu wenig Stellplätze. Verbesserungen sind erreicht worden durch die Inbetriebnahme der Unilinie (Verlagerung zugunsten des ÖPNV^d) und die Erweiterung der Studentenparkplätze.

Hochfeld

Infolge des Stellplatzdefizits der Schulzentren (Fachoberschule, Reischlesche Wirtschaftsschule bzw. Berufsschule, Berufsoberschule) am Alten Postweg sind einige Straßen des östlichen Hochfelds ständig zugeparkt und die Bewohner durch Parksuchverkehr belastet.

Hier muß ein Lösungskonzept unter Berücksichtigung der Belange der Schule und der Anwohner erarbeitet werden (z.B. Anwohnerparken, Erweiterung der Schulparkplatzanlagen und Vergabe von Parklizenzen in Abhängigkeit von der Notwendigkeit der Pkw-Benutzung zur Schule...).

Lechhausen

Das Wohngebiet beidseits der Neuburger Straße unmittelbar nach der Ulrichsbrücke ist so zugeparkt, daß oft z.B. Kinderwagen nicht mehr geschoben werden können. Entlastung wird durch die Erstellung privater Garagen im Rahmen von Neubauten geschaffen und gegebenenfalls einige Quartiersgaragen für Anwohner, Beschäftigte und Kunden.

Vertiefte Untersuchungen über den tatsächlichen Bedarf sind hierzu nötig.

¹⁹ v.g. Gutachter empfiehlt eine ebenerdige Anlage

3.6

Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Den Bedürfnissen der Bevölkerung nach Ruhe, Aufenthalt und Kommunikation, die kürzesten Wege zu Fuß zu gehen, stehen die Belastungen durch den Verkehr (Durchgangsverkehr, ruhender Verkehr, Fahrverhalten und Geschwindigkeit, Lärm) entgegen. Verkehrsberuhigung ist ein Versuch, diesen Konflikt mit verschiedenen Maßnahmen zu entschärfen und somit den Verkehr wohngebietsverträglicher zu gestalten.

Als erste Stufe hierzu wurden alle Wohngebiete zu 30 km/h-Zonen ausgewiesen.

Die Wohngebiete sind sehr groß. Infolgedessen haben auch 30 km/h-Zonen große Ausdehnungen. Oft erwecken Straßen auf Kraftfahrer auch den Eindruck einer übergeordneten Straße²⁰. Die Folge sind überhöhte und unangepasste Geschwindigkeiten. Nahezu alle 30 km/h-Zonen müssen deshalb überprüft werden und entsprechende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung im Zuge eines mehrjährigen Programms durchgeführt werden. An erster Stelle müssen auch hier besondere Problempunkte (Fußwegachsen, Unfallschwerpunkte, besondere Einrichtungen...) angegangen werden.

Das Straßennetz in Wohngebieten hat unterschiedliche Verkehrsfunktionen, die im folgenden erläutert werden.



3.6.1

Konzeption und Planungsprogramm Sammelstraßen

Diese Straßen dienen der Anbindung der Wohngebiete an das übergeordnete Straßennetz, der Verbindung benachbarter Gebiete und als Achsen der Wohngebiete. Sie müssen deshalb einen gewissen örtlichen Durchgangsverkehr aufnehmen, jedoch keinen übergeordneten Durchgangsverkehr. Sie werden für größeres Verkehrsaufkommen, Lkw-Erschließungsverkehr und gegebenenfalls auch Busverkehr ausgelegt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30–50 km/h. Den Bedürfnissen der Fußgänger (Querung, Aufenthalt...) ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken, da Sammelstraßen oft von wichtigen Fußwegachsen gekreuzt werden. Deshalb sind punktuelle Anpassungen nötig.

Planungsprogramm

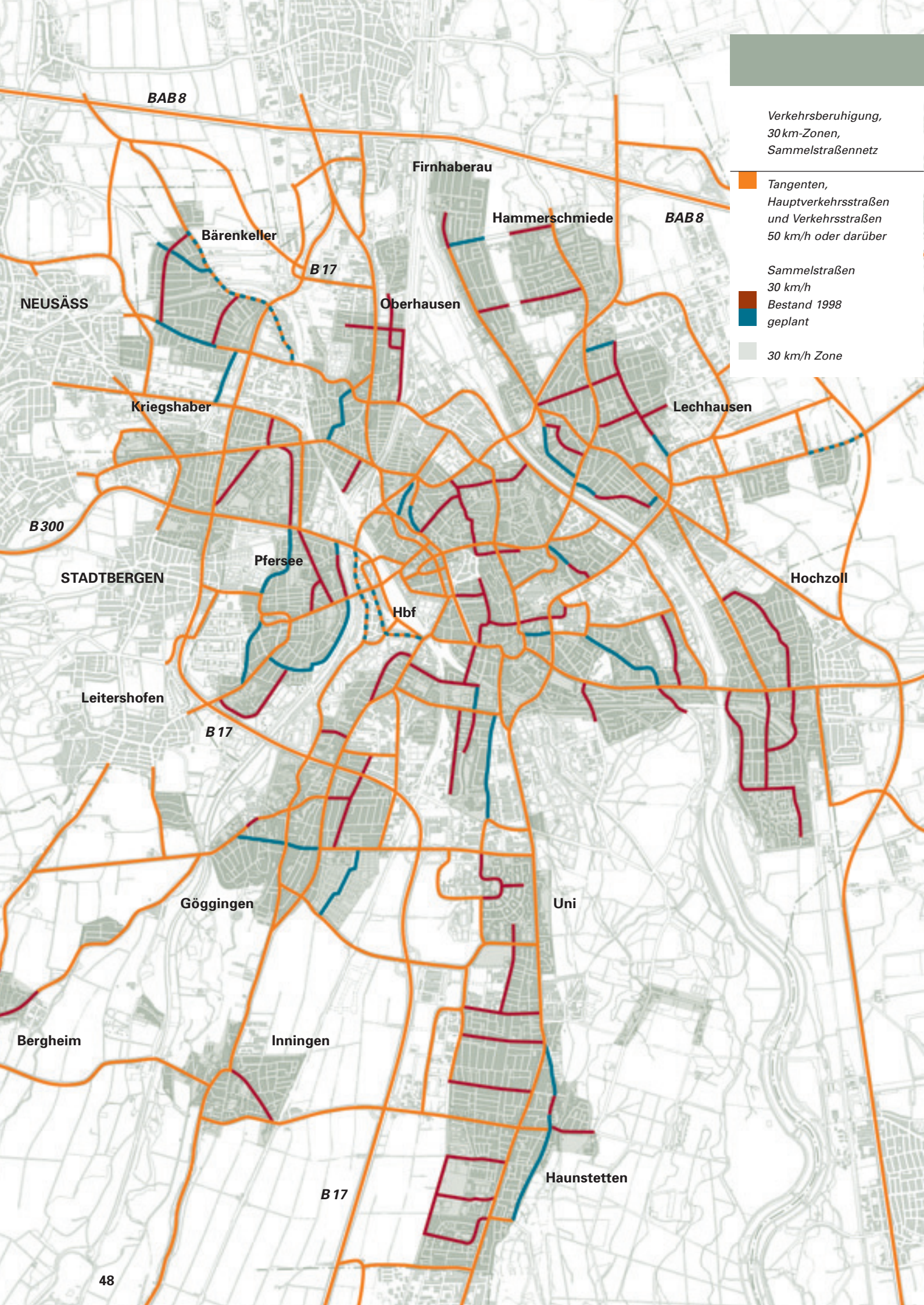
Überbreite räumliche Situationen, deren Folge oft unangepasste Geschwindigkeiten sind, und Stellen, an denen Konflikte zwischen Fußgängern und Kfz-Verkehr vorhanden sind bedürfen einer Verbesserung. Eine in das Umfeld integrierte Lösung wird eher akzeptiert, als eine als »Schikane« empfundene, technische Maßnahme.

Angesichts der finanziellen Situation ist eine Konzentration auf wichtige Punkte mit einfachen Maßnahmen und eine Reihung nach Dringlichkeit nötig.

Beispiele für Maßnahmen:

- verkehrsrechtliche Lösungen: Ordnung des Parkens (versetzt, beidseitig...), Markierungen
- bauliche Lösungen: Mittelinseln, Gehwegnasen/ Fahrbahn-Einengungen, baulich unterstützte Verswenkungen, Kreisverkehre an Knotenpunkten, einseitige oder beidseitige Alleen.
- bauliche Umgestaltung von Haltestellen (Buskap, gegebenenfalls kombiniert mit Versätzen...)
- komplette Neugestaltung einzelner Straßen entsprechend den Zielvorgaben, d.h. als Straße, die durch ihre Gestaltung (Querschnitt, Allee, Einbauten...) eine Befahrbarkeit entsprechend der Sammelfunktion sicherstellt, aber gleichzeitig zu angepasster Fahrweise einlädt. Besondere Berücksichtigung findet die Querung durch Fußgänger.

²⁰ In einschlägigen Gerichtsurteilen wurden Bußgelder bei Überschreitung von 30 km/h in solchen Straßen abgelehnt.



Verkehrsberuhigung,
30 km-Zonen,
Sammelstraßennetz

— Tangenten,
Hauptverkehrsstraßen
und Verkehrsstraßen
50 km/h oder darüber

Sammelstraßen
30 km/h

— Bestand 1998
— geplant

30 km/h Zone

BAB 8

Firnhaberau

Hammerschmiede

BAB 8

Bärenkeller

B 17

Oberhausen

NEUSÄSS

Kriegshaber

Lechhausen

B 300

STADTBERGEN

Pfersee

Hochzoll

Hbf

Leitershofen

B 17

Göggingen

Uni

Bergheim

Inningen

Haunstetten

B 17

3.6.2

Konzeption und Planungsprogramm Wohnstraßen

Die Wohnstraßen dienen der unmittelbaren Erschließung von Wohngebäuden und haben keine höhere Verkehrsfunktion. Bedürfnisse der Fußgänger (Querung, Aufenthalt...) und insbesondere die Tatsache, daß die Straßen das nächste Wohnumfeld für Kinder sind, verdienen besondere Aufmerksamkeit.

Die angestrebte Lösung muß in allen Fällen den Gegebenheiten und dem Umfeld angepaßt werden.

Die Verkehrsgeschwindigkeit muß in der Regel eine Geschwindigkeit von weniger als 30 km/h bis zu Schrittggeschwindigkeit sein.

Die Straßen müssen vom Querschnitt her für die Aufnahme des Verkehrs und der parkenden Fahrzeuge zu den anliegenden Gebäuden sowie zur Aufnahme von Ver- und Entsorgungverkehr geeignet sein. Die Straßen werden nicht für die ständige Begegnung von Lkws ausgelegt (gegebenenfalls Ausweichstellen).

Durchgangsverkehr ist mit der Funktion dieser Straßen nicht mehr verträglich. Verträglich ist jedoch der Verkehr von benachbarten Wohnstraßen.

Planungsprogramm:

Ziel ist es, die Wohnstraßen entsprechend diesen Kriterien anzupassen.

Zur Ausgestaltung von Wohnstraßen gibt es zwei grundsätzlich unterschiedliche aber gleichermaßen wirksame Systeme, die hier abgebildet sind:

Mischsystem bei Wohnstraßen.
Hier: Oberhausen



Mischsystem
»Verkehrsberuhigter Bereich«²¹

Trennsystem



Verkehrsabwicklung:	alle Verkehrsarten auf einer ohne Trennung ausgebauten Fläche	Trennung der Fahrbahn (MIV ^c /Radverkehr) und des Gehweges (Fußgänger und radfahrende Kinder)
Geschwindigkeit:	Schrittggeschwindigkeit	bis 30 km/h
Verkehrsaufkommen:	geringes Verkehrsaufkommen und hohe Aufenthaltsfunktion (max 100–150 Kfz/h)	mittleres Verkehrsaufkommen
Länge:	begrenzte Länge	Strecken größerer Länge
Gestaltung:	komplette besondere Gestaltung, die die Funktionen deutlich macht, erfordert in der Regel eine kompletten Umbau der Straße	herkömmlicher Querschnitt mit Fahrbahn und Gehweg und ggf. punktuelle Maßnahmen ²² : <ul style="list-style-type: none"> • an besonderen Punkten (vor Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten...) • an Stellen mit groben Mängeln bezüglich Fahrverhalten der Kraftfahrer, mit hohem Aufenthalts- bzw. Querungsbedürfnis

²¹ oft als »Spielstraße« bezeichnet

²² ähnlich, wie Sammelstraßennetz



Trennsystem,
hier: Oblatterwallstraße

3.6.3

Verringerung von Durchgangsverkehr in Wohngebieten

Es muß gebietsweise, in Abhängigkeit von der Funktion der Straße (Sammelstraße oder Wohnstraße), versucht werden, Durchgangsverkehr durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

Die Maßnahmen sind immer ein Kompromiß zwischen dem Nutzen der Beruhigung und den Folgen der Erschließung.

Hierzu zählen sowohl Maßnahmen, die übergeordnete Straßen attraktiver machen, als auch Eingriffe in das Straßennetz selbst (Unterbrechungen, Einbahnregelungen...), aber auch die bereits erwähnten geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen. Die Regelungen treffen gewöhnlich alle Kraftfahrer gleichermaßen. Anliegerregelungen sind kaum zu überwachen. Übermäßiger Lkw-Fremdverkehr beispielsweise kann jedoch ausgesperrt werden, da hier Regelungen für Anlieger eindeutiger sind, als bei Personenverkehr.

Die Bedürfnisse von Autofahrern, die die Straßen als Schleichweg verwenden, sind im Erschließungsnetz nicht von Belang, da sie den Bedürfnissen der Anwohner entgegenstehen.

Vermieden werden müssen Verlagerungen zwischen Straßen in den Wohngebieten. Verkehr aus benachbarten Wohnstraßen ist kein Durchgangsverkehr. Er kann deshalb nicht begrenzt werden.

3.6.4

Weitere Untersuchungen/Vorgehen

Das Erschließungsnetz der Stadt ist sehr groß und die Haushaltsmittel beschränkt. Die Stadt ist ferner gesetzlich verpflichtet, bei Verbesserungen an kompletten Straßenabschnitten die Eigentümer der anliegenden Grundstücke an den Kosten zu beteiligen. Es ist deshalb nicht möglich, alle Straßen dem sich ändernden Idealbild anzupassen. Verbesserungen sind möglich bei:

- Neubaumaßnahmen und kompletten Wiederherstellungen. Im Erschließungsnetz muß in Zukunft auf eine Gestaltung im Sinne der Verkehrsberuhigung geachtet werden. Die bloße Einbeziehung in die Zone genügt hierzu in der Regel nicht, wie diverse Gerichtsurteile bestätigen, vielmehr sind zusätzliche, im Rahmen bleibende Maßnahmen nötig (siehe Einleitung).
- Sonderprojekten (z.B. im Rahmen der Stadtsanierung)

- besonderen Bereichen (Schulen, Kleinzentren, Querung von Fußwegachsen), wo die 30 km/h-Zone nicht erkennbar ist und der Gesamteindruck der Straße zu überhöhter Geschwindigkeit einlädt, und an Stellen mit groben Mängeln.

- im Rahmen von Konzepten zur flächenhaften Verkehrsberuhigung und in 30 km/h-Zonen: Die Probleme des Erschließungsnetzes sind differenziert kleinräumig zu betrachten. Deshalb sind für Bereiche mit Problemstellungen sukzessive Untersuchungen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung vorzusehen. Es ist hierbei zu betrachten, in welchen Vierteln besonderer Handlungsbedarf gegeben ist.

Es ist angesichts der großen Anzahl von zu beachtenden Punkten, der beschränkten Haushaltsmittel und der Transparenz eine Reihung nach Dringlichkeit notwendig. Die Empfehlungen über die Dringlichkeit erfolgen in Zusammenarbeit aller mit der Materie befaßten Dienststellen und Gremien um eine umfassende Entscheidungsgrundlage zu erhalten.

3.7

Leiteinrichtungen des Verkehrs

Verkehrsleiteinrichtungen tragen dazu bei, den Kfz-Verkehr im Haupt- und Sammelstraßennetz möglichst effektiv zu führen. Sie sollen den Kraftfahrern (Kunden, Touristen, Wirtschafts- oder Lieferverkehr) die Zielfindung erleichtern und hierbei den Verkehr um empfindliche bzw. zu entlastende Bereiche herumführen. Die Leitsysteme dienen dazu, Verkehr zu vermeiden und Verkehrsteilnehmer möglichst umfassend über aktuelle Angebote und die Situation des Verkehrs zu informieren.

Durch die Information soll auch das Umsteigen auf den Umweltverbund erleichtert werden.

Ziel ist ein integriertes Verkehrsinformationssystem für alle Verkehrsarten, durch das der Nutzer über das vorhandene Angebot und den aktuellen Betriebszustand umfassend und ohne Zugangsängste informiert wird.

3.7.1

Wegweisung

Das derzeit vorhandene historisch gewachsene Wegweisungssystem wird überarbeitet. Ziel ist es, den Verkehr möglichst auf das übergeordnete Netz abzuleiten.

Die Aufnahmemöglichkeit der Kraftfahrer für Informationen im Straßenverkehr ist begrenzt. Deshalb muß gleichzeitig der Kraftfahrer zielgerichtet zu seinem Punkt geleitet werden, aber andererseits auch die Anzahl der Ziele auf Wegweisern begrenzt bleiben. Hierzu ist vorgesehen:

- die Kraftfahrer zu übergeordneten Zielen zu führen
- die Kraftfahrer zu Stadtteilen zu führen
- die Gewerbegebiete in Bereiche einzuteilen und die Wegweisung hierauf einzurichten, die dann ggf. auch in zukünftigen Stadtplänen Niederschlag finden können
- auf wesentliche überregionale Einrichtungen hinzuweisen.

Das Wegweisungssystem wird seit einigen Jahren in diesem Sinne sukzessiv erneuert.



3.7.2

Leitsystem für den ruhenden Verkehr (Parkleitsystem)

Für die Innenstadt wurde die erste Stufe des Parkleitsystems im Jahre 1995 installiert. Ziel ist es, den parkplatzsuchenden Kraftfahrer, unter Beachtung seines gewünschten Zielgebietes, auf freie Parkplätze in der Innenstadt zu führen.

So können lange Suchfahrten vermieden und das vorhandene Parkraumangebot effektiv ausgenutzt werden. Die Innenstadt wird hierdurch attraktiver.

Planungsprogramm:

Es ist geplant, das Parkleitsystem:

- auf neue öffentliche Parkhäuser auszudehnen
- um die P+R^e-Plätze am Stadtrand zu erweitern (siehe Kapitel 3.5)
- auf weitere Einrichtungen im Stadtgebiet (z.B. Messengelände...) auszudehnen
- die Information dem Nutzer aktuell zur Verfügung zu stellen (Rundfunk, Internet, Onlineabfrage...)

3.7.3

Verkehrsleitreechner und verkehrsabhängige Signalanlagen

Ein Verkehrsleitreechner koordiniert die vorhandenen Signalanlagen. Er erlaubt insbesondere eine Überwachung der Betriebszustände, eine sehr flexible Reaktion auf das aktuelle Verkehrsgeschehen und eine bessere Koordination der Anlagen untereinander.

Intelligente Knotenpunktsteuerungen passen sich der jeweiligen Verkehrslage an. Sie geben also einer momentan hoch belasteten Richtung mehr grün, einer momentan schwach belasteten weniger, bzw. sie reagieren nur bei tatsächlichem Bedarf. Genauso erlauben sie eine bevorrechtigte Behandlung des ÖPNV^d exakt bei Fahrzeugannaherung²³. Sie erhöhen hierdurch die Kapazität der Straßen und steigern die Attraktivität für den ÖPNV^d. In Augsburg sind bereits sehr viele Anlagen mit derartigen Steuerungen ausgestattet.

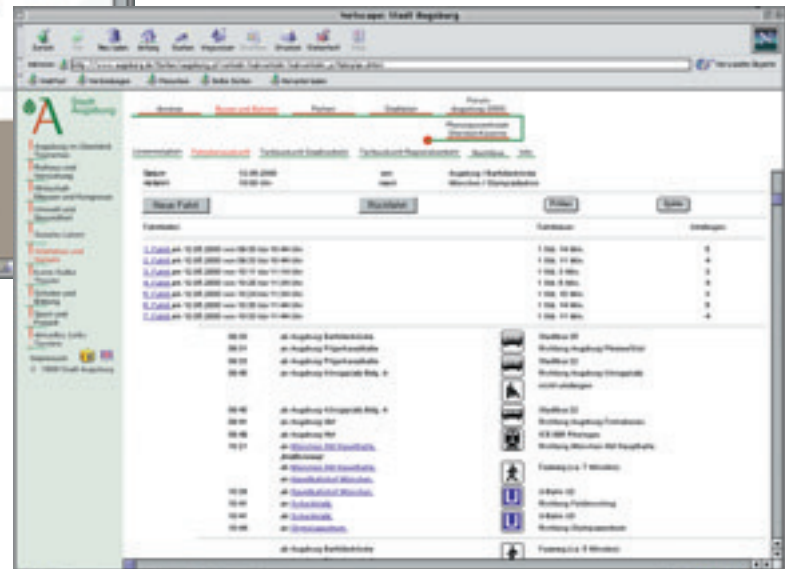
Planungsprogramm:

Die Möglichkeit der verkehrsabhängigen Signalsteuerung an den Knotenpunkten wird konsequent im Rahmen der Erneuerung der Anlagen, des ÖPNV^d-Ausbaus und des Straßenneu- und -umbaus ausgebaut. Zur Koordination und Steuerung der Gebietsrechner wird ein zentraler Verkehrsleitreechner mit Bedienarbeitsplatz eingerichtet.

²³ Grenzen sind dort, wo die Vielzahl der ÖPNV^d Fahrzeuge für den übrigen Verkehr den Verkehrsfluß übergebühre einschränken würde (siehe Kapitel 3.1)



Internet-Seite des Augsburger Parkleitsystems



Internet-Seite der Fahrplanauskunft des AVV

3.7.4

Integriertes Verkehrsleitsystem

Integrierte Verkehrsleitsysteme bieten jedem vor und gegebenenfalls während einer Reise aktuelle Informationen über Abfahrtszeit, Fahrzeit, Fahrpreis und aktuelle Verkehrszustände. Die Systeme arbeiten sowohl vor einer Reise (z.B. Internetinformationen über Verkehrslage, Ziele, Angebot...), als auch während der Fahrt (aktuelle Informationen an »Routefinder« oder moderne Autoradios).

In Zusammenarbeit mit dem deutschen Städtetag muß jedoch sichergestellt bleiben, daß derartige Systeme Kraftfahrer nicht auf »leere« Schleichwege durch Wohngebiete leiten und sie so den Zielen der Verkehrsberuhigung entgegenwirken.

Die Stadt wird in einigen Bereichen selbst aktiv werden (siehe unten), im wesentlichen aber den verschiedenen Informationsanbietern Informationen zur Verfügung stellen.

Wesentliches Ziel ist es, die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch umfassende Information zu erleichtern und hierdurch den Verkehr zu verlagern.

Bereits eingeführt wurden elektronische Fahrplananzeigen, die an wichtigen Haltestellen über die nächsten Fahrtmöglichkeiten und den aktuellen Verkehrszustand informieren.

Ein erstes Angebot bietet das Fahrplanauskunftssystem des AVV^f (auch überregionale Informationen) im Internet, oder die Internetseiten des Parkleitsystems.

3.8

Überregionale Verkehrsanbindung

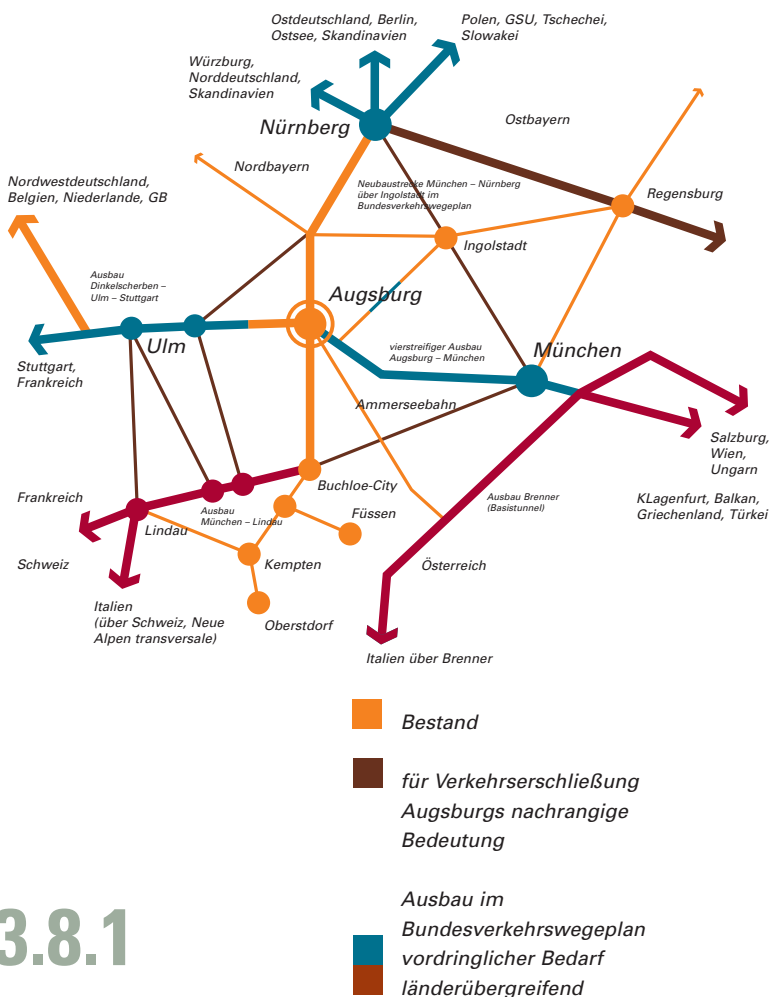
Eine gute überregionale Anbindung mit allen Verkehrsträgern ist standortentscheidend für die Wirtschaftskraft und die Stadtentwicklung.

Wichtig ist eine möglichst gute Anbindung mit dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr, da nur mit einem hohen Anteil an Verkehr auf diesen Verkehrsträgern die Ziele Luftreinhaltung/Klimaschutz erreicht werden können. Es wird eine Einbindung in die überregionalen Systeme im Personen- und Güterverkehr angestrebt.

Hierzu sind die Verknüpfungspunkte (Hauptbahnhof, Güterverkehrszentrum, Cotainerbahnhof) gut an das städtische Verkehrsnetz anzubinden.

Besonders wichtig bei Straße und Schiene ist der Ausbau der Ost-West-Achse München–Stuttgart und der Verbindungen nach Süden (Allgäu/Schweiz).

Im Bundesverkehrswegeplan ist eine Reihe von Ausbaumaßnahmen wichtiger überregionaler Achsen (siehe Grafiken) in der Region vorgesehen. Die Stadt Augsburg wird auf die Realisierung zur Beibehaltung und Verbesserung der Erschließung achten.



3.8.1

Eisenbahn

Wichtige Achsen

Von besonderer Wichtigkeit ist der inzwischen begonnene Ausbau der DB-Strecke Augsburg–München und eine Beibehaltung möglichst vieler Hochgeschwindigkeitslinien mit Systemhalt (Halt jedes Zuges einer Linie).

Schienengüterverkehr

Für Umwelt und Wirtschaft ist eine Beibehaltung der Integration in den überregionalen Schienengüterverkehr und eine Einbindung in neue Systeme (linienmäßig verkehrende Güterzüge mit unterschiedlicher Verkehrsaufgabe und Geschwindigkeit) wichtig.

Die Stadt Augsburg schafft in Kooperation mit den Nachbargemeinden mit der Einrichtung des GVZ¹ (siehe Kapitel 3.9) eine Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern und Entfernungszonen (Nah/Fern). Es wird insbesondere mit verschiedenen Umschlag- und Lagerein-

richtungen ausgestattet (unter anderem mit einem Terminal des Kombinierten Ladungsverkehrs (Containerbahnhof)).

Für die Verteilung in der Stadt steht die Localbahn zur Verfügung.

Regionaler Eisenbahnverkehr

Für ganz Bayern wurde inzwischen ein flächendeckender Stundentakt mit teilweisen Verdichtungen eingeführt. Dieses Angebot muß beibehalten und in Zeiten starker Nachfrage verbessert werden, um eine attraktive Alternative zum Kfz-Verkehr zu schaffen.

Die Angebote sind insbesondere der Stadtexpress als Verbindung wichtiger Oberzentren und der Regionalexpress als Verbindung von Mittelzentren mit Oberzentren bzw. untereinander.



3.8.2

Luftverkehr

Regionalflyghafen Augsburg-Mühlhausen

Der Regionalflyghafen in Mühlhausen ist für einen Wirtschaftsraum der Größenordnung Augsburgs sehr wichtig. Er bietet die Möglichkeit einer schnellen Verbindung Augsburgs mit wichtigen Wirtschaftszentren Mitteleuropas und zu internationalen Großflughäfen mit kleineren Linienflugzeugen. Hierdurch wird eine Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz erreicht.

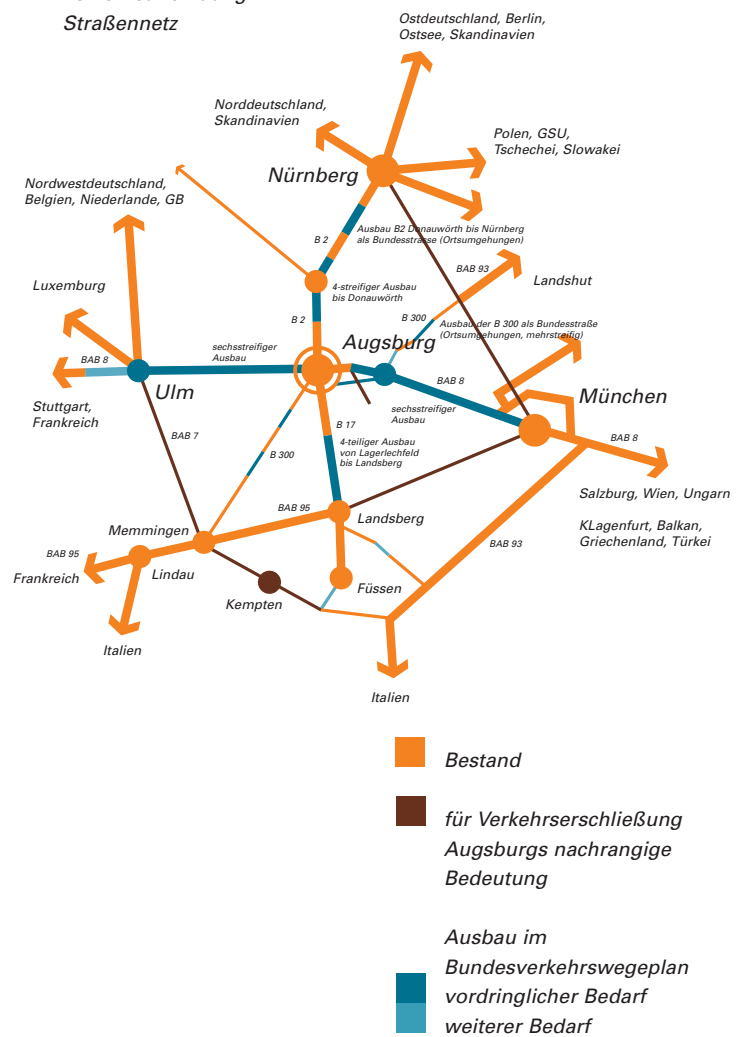
Er muß entsprechend seiner Funktion gemäß internationalem Standard ausgebaut und an das städtische Verkehrsnetz angebunden werden.

Internationaler Großflughafen München

Die internationale Anbindung erfolgt über den Flughafen München. Zwischen Augsburg und dem Flughafen München besteht eine gute Verbindung mit Bahnverkehr (kurzfristig durch Regionalverkehr mit Umsteigen in S-Bahn in München, mittel- bis langfristig durch direkte Führung von Fernzügen zur Verkürzung der Reisezeit).

Die Straßenanbindung wurde durch die Fertigstellung des Autobahnringes München-West erheblich verbessert.

Grafik Überregionale Verkehrsanbindung Straßennetz



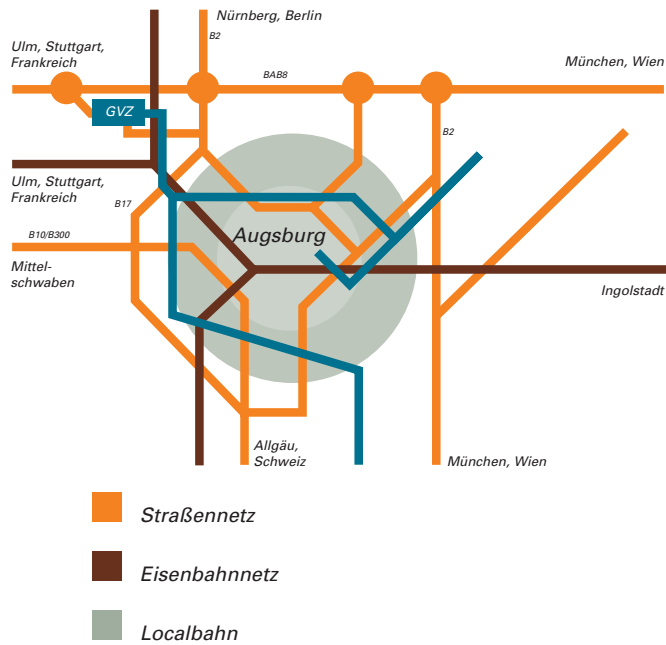
3.8.3

Straßenanbindung

Für die Anbindung Augsburgs ist ein Ausbau der überlasteten BAB 8ⁱ und ein Ausbau der B 2^h/B 17^a zur Anbindung nach Norden und ins Allgäu von besonderer Bedeutung.

3.9.1

Planungsprogramm



3.9

Wirtschaftsverkehr

Durch eine Neukonzeption des Wirtschaftsverkehrs sollen Nutzungskonflikte zwischen Wirtschaftsverkehr, privatem Verkehr, den Anliegern und verkehrsbedingte Luftbelastungen reduziert werden. Auch die Verkehrserschließung der Wirtschaft muß stadtverträglich sichergestellt und effizienter gestaltet werden. Die Stadt kann keinesfalls im Alleingang den Wirtschaftsverkehr organisieren, wohl aber in Zusammenarbeit mit anderen Institutionen. Zum Beispiel:

- Schnittstellen und Umschlageneinrichtungen (Nah/Fern, Straße/Schiene) schaffen
- Hilfen für eine effektive Kooperation anbieten
- Lade-, und Liefertätigkeiten erleichtern (z.B. Ladezonen...)
- die Erreichbarkeit der Ziele sicherstellen
- das Netz der Localbahn und der Güterverkehrsanlagen der DB AG sichern und bei deren Anpassung an die Erfordernisse eines modernen Güterverkehrs mitwirken.

Güterverkehrszentrum (GVZ¹)

Ein Güterverkehrszentrum schafft wesentliche Voraussetzungen für eine Kooperation. Es ist eine zusammenhängende Verkehrsgewerbefläche, auf der sich Betriebe des Güterverkehrsgewerbes unterschiedlicher Art ansiedeln: Speditionen, Lagerbewirtschafter, logistische Dienstleister und Serviceeinrichtungen, aber auch sonstige Betriebe mit Logistikschwerpunkten als selbständige Unternehmen.

Es soll den schnellen Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ermöglichen und als Schnittstelle zwischen Nah- und Fernverkehr dienen mit dem Ziel, größtmögliche Verlagerungspotentiale für die Schiene zu erreichen. Wesentliches Element ist dabei eine Umschlaganlage des kombinierten Verkehrs (»Containerbahnhof«).

Durch Zusammenarbeit der angesiedelten Unternehmen können die Fahrten koordiniert und somit reduziert werden. Auch in anderen Bereichen ist die Zusammenarbeit infolge der Nähe erleichtert.

Das Güterverkehrszentrum für die Region wird im Städtedreieck Augsburg, Gersthofen, Neusäß errichtet. An diesem Standort sind bereits die Umschlagzentren der Post (Postfrachtzentrum/ Briefverteilzentrum) sowie ein Autohof angesiedelt und ein Bahnfrachtzentrum vorgesehen.

Stadt- / Regional-Logistik

Stadt- und Regional-Logistik sieht vor, daß Verkehrsträger des Fernverkehrs (große Lkws, Eisenbahn) Güter am GVZ¹ anliefern. Von dort werden sie mit angepaßten Fahrzeugen (bzw. auch der Localbahn) gebündelt an die Ziele in Stadt und Region gebracht.

In umgekehrter Richtung werden die Güter mit Verkehrsmitteln des Güternahverkehrs ans GVZ¹ gebracht und von dort dem Fernverkehr übergeben. Bei der Rückfahrt von den Liefertouren können abgehende Sendungen oder auch Wertstoffe mitgenommen werden. Obgleich es nicht möglich und sinnvoll ist, alle Lieferungen der Region auf diesem Wege abzuwickeln (z.B. Expresssendungen, besondere Transportbehälter...) werden Verkehrsreduzierungen durch Bündelung der Fahrten, Abbau von Parallelverkehren und bessere Auslastung der Fahrzeuge erwartet.

Für die Stadt bedeutet dies eine Entlastung von Lkw-Verkehr, insbesondere großen Lkw-Fahrzeugen; für die Transporteure die Möglichkeit, ihre Fahrzeuge wirtschaftlich auszulasten. Auch die Probleme an den Laderampen (mehrere gleichzeitige Anlieferungen) werden durch die Bündelung entschärft.

Innenstadt

City-Logistik ist ein ähnliches System, das für die Belieferung des Zentrums, insbesondere des Einzelhandels im Zentrum, ausgelegt ist. Neben den vorher genannten Bündelungseffekten erleichtert City-Logistik insbesondere die Anlieferung in den Fußgängerzonen und den verkehrsberuhigten Gebieten der Innenstadt. Die Anzahl der in die Fußgängerzone einfahrenden Lieferfahrzeuge kann reduziert werden (für diese dann reduzierte Anzahl von Fahrzeugen sind auch weitere Lieferzeiten denkbar).

Der Fernverkehr ist von diesen Zeiten jedoch völlig unabhängig, da er über das GVZⁱ oder das City-Verteilzentrum anliefern kann. So verbessern sich die Standortbedingungen für den Handel, bei gleichzeitiger Reduzierung des Lieferverkehrs.

Zur Belieferung der City kann ein Unterverteilzentrum im Innenstadtbereich, das speziell auf die Bedürfnisse der City ausgelegt ist, erwogen werden. So können viele, lange, unwirtschaftliche Anfahrtswege vom GVZⁱ in die Innenstadt vermieden werden.

Lkw-Führungskonzept

Das Lkw-Führungskonzept hat zum Ziel, Lkw-Verkehr (und anderen Wirtschaftsverkehr) unter möglichst weitreichender Schonung empfindlicher Bereiche auf dem übergeordneten Netz (Tangenten/Hauptverkehrsstraßen) zum Ziel im Stadtgebiet (zumeist in einem Gewerbegebiet) zu führen.



Empfindliche Bereiche, die vom Lkw-Verkehr besonders betroffen sind, müssen ergänzend hierzu für Lkw-Durchgangsverkehr gesperrt werden. Ein solches Konzept und andere in diesem Plan enthaltene Maßnahmen (GVZⁱ, Entlastungsstraßen...) bieten jedoch Alternativen, so daß derartige Einschränkungen vertretbar sind.

Im neuen Wegweisungskonzept (siehe Kapitel 3.7) wurden die wesentlichen Grundzüge eines Lkw-Führungsnetzes bereits realisiert. Auch wurden Restriktionen für einzelne besonders betroffene Gebiete durchgeführt.

Localbahn

Mit der Localbahn verfügt Augsburg über innerstädtische Güterbahntrassen zur Verbindung der Gewerbegebiete mit dem übergeordneten Eisenbahnnetz und dessen Einrichtungen. Ihre einfache, effiziente Betriebsweise ermöglicht ihr trotz veränderter Rahmenbedingungen ein relativ hohes Transportaufkommen.

In Zukunft muß sie sich neue Märkte auch im regionalen Bereich erschließen und hierdurch Gütertransporte von der Straße auf die Schiene holen. Es geht im wesentlichen um eine Ausdehnung ihres Bedienungsgebietes im Wagenladungsverkehr und um die Übernahme von Werksverkehr zwischen Firmen der Region mit Ganzzügen, auf den Trassen der DB.

Wie die Zukunft aussehen kann, führt die Localbahn am Transportzwischen den Haindl-Standorten Augsburg und Schongau vor Augen. Zwischen Schongau und Landsberg nimmt die Localbahn im Auftrag der Deutschen Bahn Güterwaggons anderer Betriebe mit.

Durch diese Regelung konnten im letzten Jahr erhebliche Mengen an Lkw-Fahrten eingespart und der Güterverkehr auf der Strecke Landsberg-Schongau wirtschaftlicher gestaltet werden.

Mitarbeit beim GVZⁱ/Stadt-/Regional-Logistik in der Güterverteilung

Die Trassen der Localbahn bieten auch die Möglichkeit, Transporte aus Stadt und Region zur Abfallverwertungsanlage auf die Bahn zu verlagern, wodurch die Fahrten der Müllsammel Fahrzeuge vom Sammelgebiet zur Abfallverwertungsanlage entfallen können. Der Müll wird in Containerfahrzeugen gesammelt, die vollen Container werden der Localbahn übergeben und durch leere ersetzt. Versuche hierzu laufen bereits.

3.9.2

Bestandteile des GVA sind:

Netzerweiterungen

- Gewerbegebiet Lechhausen-Ost
- geplantes Industriegebiet südlich AS6 (Hessing-Flächen), Anschluß an DB-Strecke Augsburg-Buchloe
- Messegelände mit direkter Einführung in den Hauptbahnhof z.B. über Betriebswerkgelände der Bundesbahn
- Anschluß GVZⁱ
- Die Notwendigkeit eines weiteren Anschlusses des Localbahnnetzes an das Bundesbahn-Netz nördlich des Hauptbahnhofes ist in Zusammenhang mit den weiteren Untersuchungen vom Rangierbahnhof zu prüfen.

Schienentrassen im Stadtgebiet, die vorübergehend nicht mehr gebraucht werden, sind eine Option für zukünftige Entwicklungen. Sie werden deshalb nicht aufgegeben, es sei denn, nach ausführlicher Prüfung sei sichergestellt, daß langfristig keine Schienenanbindung realistisch erscheint oder anderweitig sichergestellt werden kann.

3.10

Menschen mit Behinderungen im Verkehr

Menschen mit Behinderungen haben besondere Schwierigkeiten, sich im Straßenverkehr zu bewegen. Ein falsch auf dem Gehweg abgestelltes Fahrzeug etwa, ein zu hoher Bordstein oder sonstige derartige Gegebenheiten sind für »gesunde« Fußgänger in der Regel kein Problem, bereits für einen mitgeführten Kinderwagen kann es jedoch zum unüberwindlichen Hindernis werden. Um so größer ist die Einschränkung bereits bei der geringsten Mobilitätsbehinderung.



Fußgänger-Signalgeber für Blinde. Hier: Ampel Unterer Graben/Perlachberg

3.10.1

Konzeption

Ziel ist es, im Verkehr Menschen mit Behinderungen eine möglichst chancengleiche Teilnahme am Leben zu ermöglichen. Der öffentliche Straßenraum muß deshalb verstärkt auf die Belange von behinderten Menschen zugeschnitten werden. Hierzu müssen unüberwindbare Hindernisse vermieden bzw. mit geeigneten Hilfen versehen werden.

Für Menschen mit Behinderungen ist es wichtig, Bereiche, in denen sie sich als Fußgänger sicher fühlen können, von Bereichen, auf denen sie mit anderen Verkehrsteilnehmern (Kfz/Radverkehr) zu rechnen haben, deutlich unterscheiden zu können. Den Verkehrsteilnehmern ohne Behinderungen muß andererseits klar sein, daß sie auf schutzbedürftige Menschen besonders zu achten haben.

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können Barrieren (z.B. Treppen zu Fußgängerunterführungen) nur unter erheblichen Schwierigkeiten bewältigen. Umwege sind für viele mit großem Kraftaufwand verbunden. Die Wegführung muß deshalb möglichst barriere- und umwegfrei gestaltet werden. Aus demselben Grund benötigen Menschen mit Behinderungen auch reservierte Stellplätze in der Nähe der Wohnung und an wichtigen Zielen.

Die freizügige Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel bedeutet einen deutlichen Mobilitätsgewinn.



Erleichterter Ausstieg für Behinderte aus einem der neuen Niederflerbusse

3.10.2

Planungsprogramm

Menschen mit Behinderungen das Leben im Straßenraum zu erleichtern, ist in erster Linie eine Anforderung an die Planung im Detail, vom Radwegebau bis hin zu den Lichtsignalanlagen. Ergänzend hierzu werden, wie in den vergangenen Jahren vielfach geschehen, bestehende Straßen auf die Belange von Menschen mit Behinderungen hin umgestaltet. Da nicht alle erforderlichen Maßnahmen auf einmal durchgeführt werden können, hat sich eine Dringlichkeitsreihung und ein regelmäßiger Kontakt mit den Fachverbänden bewährt.

Insbesondere ist vorgesehen:

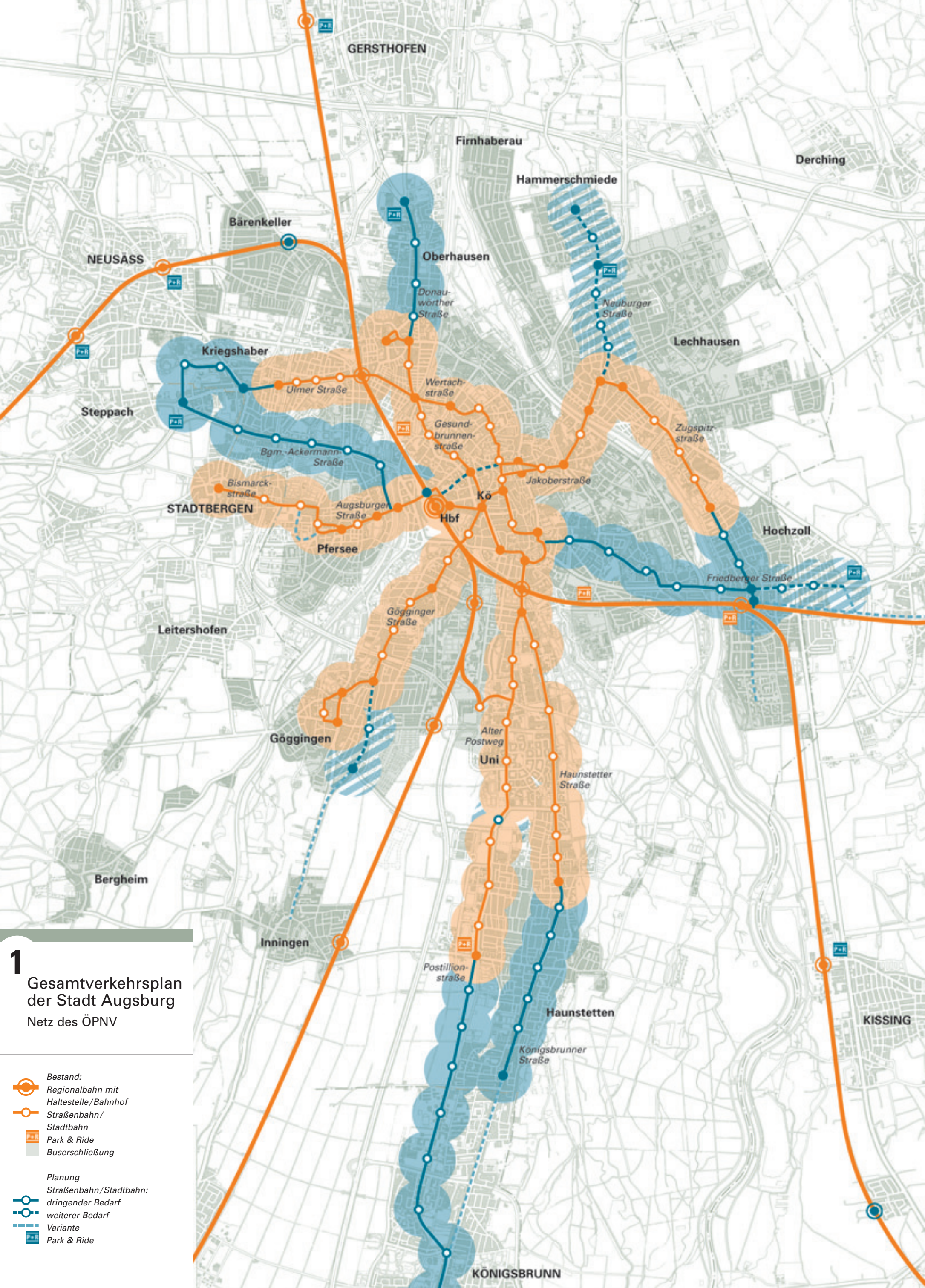
- Absenkung der Gehwege an Knotenpunkten und Stellen mit Querungsbedarf (wie in den letzten Jahren geschehen)
- Deutliche (tast- und erkennbare) Abgrenzung der Verkehrsflächen für Fußgänger (durch Bordsteine, Rinnen, Pflasterwechsel...)
- Gehwege frei von plötzlichen Stolper- oder Stoßfallen (Stufen, Masten, Pfosten...) sowie von anderen Hindernissen. Bei Sondernutzungen auf Gehwegen (Gehsteigparken, Auslagen von Geschäften...), muß Rollstuhlfahrern ein Durchkommen möglich bleiben. Bei vorübergehenden Einschränkungen (Bauarbeiten...) sind besondere Vorkehrungen zu treffen, damit Menschen mit Sehbehinderungen dies erkennen können.
- Vermeidung von Stufen bzw. Bau zusätzlicher Rampen, die von Menschen mit Behinderungen aufgrund ihrer Ausgestaltung benutzt werden können. Die Rampen sind möglichst in Hauptgehrichtung anzulegen, um nicht zu zusätzlichen Umwegen zu führen.
- Höhenfreie Querungsmöglichkeiten sind zu vermeiden und in Sonderfällen behindertengerecht zu gestalten (siehe Kapitel 3.3).
- Hilfseinrichtungen, die Blinden die Querung erleichtern. In der Vergangenheit wurden in Zusammenarbeit mit dem Blindenverband an wichtigen Knotenpunkten spezielle Fußgängersignale für Blinde installiert.
- Bedarfsorientiert werden, wie bisher, flächendeckend besonders reservierte (Pkw-) Stellplätze zur Verfügung gestellt.
- Der ÖPNV^d inklusive seiner Zugänge wird deshalb auf die Benutzung durch Menschen mit Behinderungen (Geh-, Seh-, Höreinschränkungen) ausgelegt (siehe auch 3.1.3).



Impressum

Herausgeber:
Stadt Augsburg
Baureferat-Tiefbauamt
Annastraße 16
86150 Augsburg
Tel. 08 21/3 24 47 09
Fax 08 21/3 24 47 29
e-mail: augsburg@augsburg.de

Gestaltung:
Zentralbüro für Gestaltung, Augsburg
Fotos:
Zentralbüro für Gestaltung,
Stadt Augsburg Baureferat,
Eisele & Bulach, Hösle
Druck:
Industriedruck Haas, Augsburg



1 Gesamtverkehrsplan der Stadt Augsburg

Netz des ÖPNV

-  Bestand: Regionalbahn mit Haltestelle/Bahnhof
-  Straßenbahn/ Stadtbahn
-  Park & Ride
-  Buserschließung

-  Planung Straßenbahn/Stadtbahn: dringender Bedarf
-  weiterer Bedarf
-  Variante
-  Park & Ride

GERSTHOFEN

Firnhaberau

Derching

Bärenkeller

Hammerschmiede

NEUSÄSS

Oberhausen

Lechhausen

Kriegshaber

Steppach

STADTBERGEN

Hbf

Hochzoll

Leitershofen

Göggingen

Uni

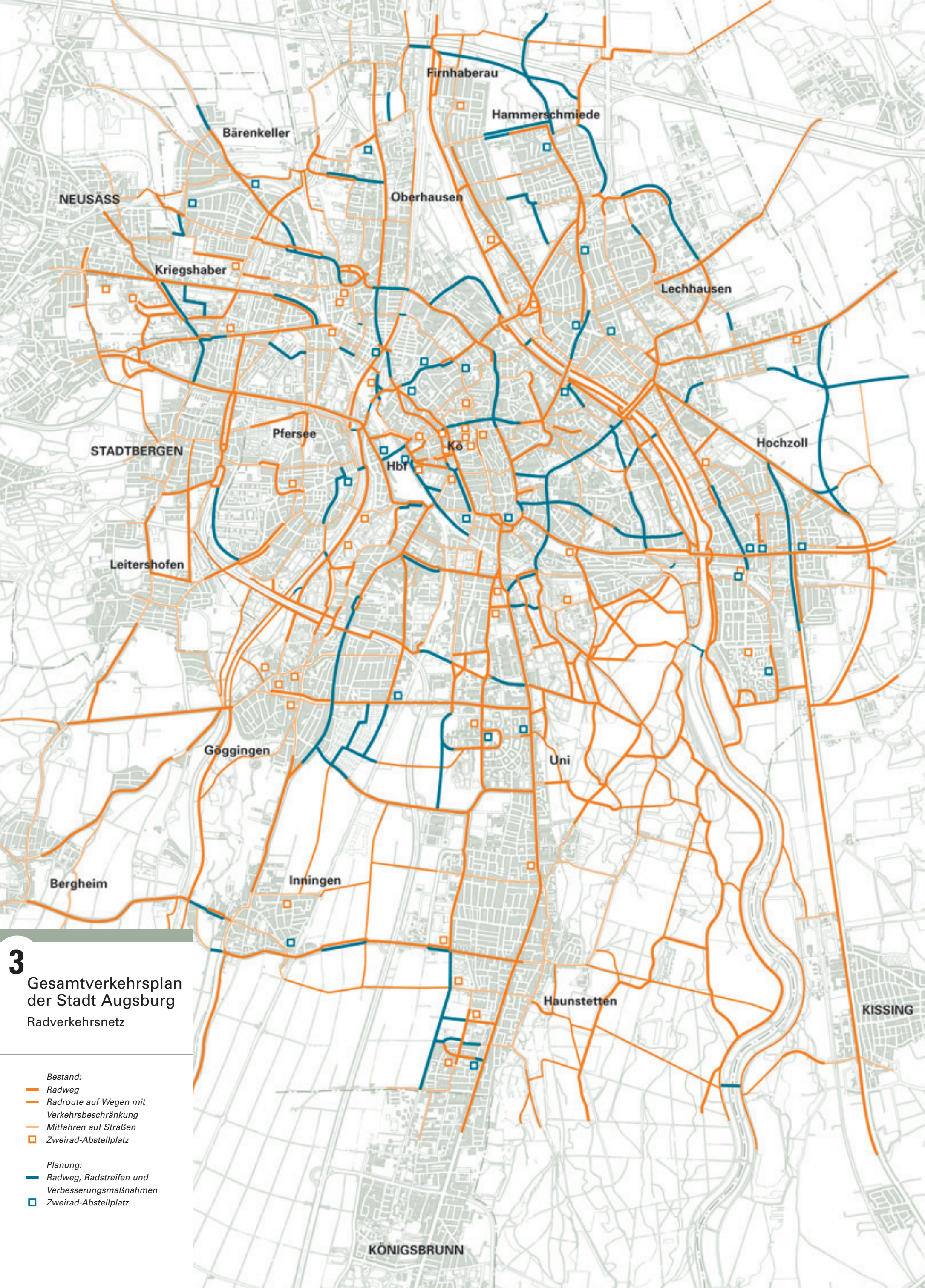
Bergheim

Inningen

Haunstetten

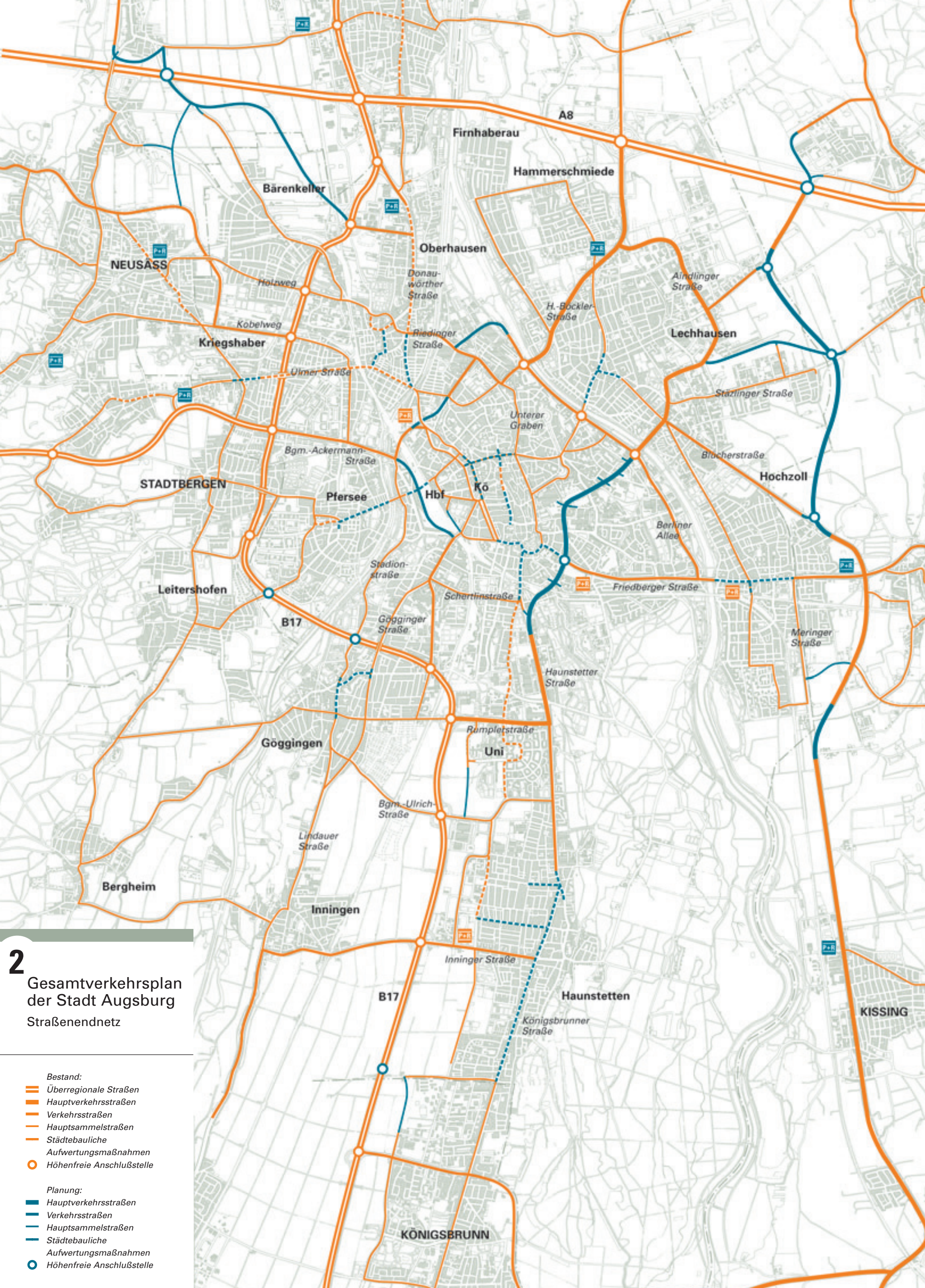
KISSING

KÖNIGSBRUNN



3 Gesamtverkehrsplan der Stadt Augsburg Radverkehrsnetz

- Bestand:**
- Radweg
 - Radroute auf Wegen mit Verkehrsbeschränkung
 - Mitfahren auf Straßen
 - Zweirad-Abstellplatz
- Planung:**
- Radweg, Radstreifen und Verbesserungsmaßnahmen
 - Zweirad-Abstellplatz



2 Gesamtverkehrsplan der Stadt Augsburg Straßenendnetz

- Bestand:**
- Überregionale Straßen
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Verkehrsstraßen
 - Hauptsammelstraßen
 - Städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen
 - Höhenfreie Anschlussstelle
- Planung:**
- Hauptverkehrsstraßen
 - Verkehrsstraßen
 - Hauptsammelstraßen
 - Städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen
 - Höhenfreie Anschlussstelle