

Die folgende Stellungnahme erhielten wir von Dietmar Egger zur Veröffentlichung. Die Stellungnahme geht im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Planung des Bereichs zwischen Klinkertor- und Theodor-Heuss-Platz als Anregung an das Stadtplanungsamt. Die Stellungnahme wurde zuerst beim Architekturforum veröffentlicht, zu dessen Vorstand Dietmar Egger zählt: <http://www.architekturforum-augsburg.de/>

In seiner Sondersitzung am 22.07.2009 hat der Augsburger Stadtrat die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard (zwischen Klinkertor- und Theodor-Heuss-Platz)“ beschlossen. Die Planung basiert auf den Ergebnissen des Ideenwettbewerbs „Innenstadt Augsburg“. Neben den für das Projekt Mobilitätsdrehscheibe erforderlichen Umbaumaßnahmen wird dabei auch eine grundlegende Neuordnung des Verkehrs und der Gestaltung des öffentlichen Raums angestrebt.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zur Planung findet vom 03.08.2009 bis 25.09.2009 statt. Das Architekturforum ruft auf *Macht mit in Eurer Stadt! Der Bebauungsplan zur Innenstadt liegt aus...* <http://www.architekturforum-augsburg.de/archives/843#more-843>

Der nachfolgende Text kann und sollte durchaus auch als Anregung für eigene Stellungnahmen an die Stadt im Rahmen der Frist bis 25.9.2009 dienen. Die Planungsunterlagen der Stadt gibt es unter [www.stadtplanung.augsburg.de](http://www.stadtplanung.augsburg.de)

Stadt Augsburg  
Stadtplanungsamt  
Maximilianstraße 6  
86150 Augsburg

## **Stellungnahme zum Vorentwurf Bebauungsplan 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie unsere Anregungen zu o.g. Bebauungsplan-Vorentwurf, angelehnt an die Gliederung des Textteils.

Einleitend möchten wir betonen, dass das gegenständliche Projekt von uns sehr begrüßt wird. Wir unterstützen das Vorhaben rückhaltlos, da es geeignet scheint nicht nur die Innenstadt nachhaltig zu aktivieren, sondern die Stadt auch nach innen und außen als zukunftsfähig und lebenswert zu positionieren. Zur Entscheidung die maßgeblichen Ideen des Innenstadtwettbewerbs den weiteren Planungen zu unterlegen und zusammen mit den Planungen um die Maximilianstraße eine Gesamtschau vorzunehmen ist die Stadt nur zu beglückwünschen.

### **Anlass der Planung – Schlussfolgerungen**

Unserer Ansicht nach wird aber in der bisherigen Diskussion und in den vorliegenden Unterlagen eine grundsätzliche Komponente nicht oder deutlich zu wenig beachtet – wir vermissen eine Absichtserklärung, die innerstädtischen Fahrgeschwindigkeiten, vor allem im

Umgriff der definierten Umweltzone deutlich zu reduzieren und auf maximal Tempo-30 zu reduzieren.

Dabei findet sich diese Empfehlung im Abschlussbericht der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ ebenso, wie in den Ausführungen der Wettbewerbspreisträger und der jurierenden Preisrichter.

Nach ausführlicher Befassung mit den vorliegenden Unterlagen erscheint uns aber gerade diese Thematik als „Ei des Columbus“ geeignet, eine Vielzahl von Problemstellungen und erkennbaren Konflikten zu lösen. Konkret beziehen wir uns auf das Beispiel der Augsburger Straße in Pfersee, für die nach Einführung einer Tempo-30-Regelung vieles zu konstatieren ist, was für die Innenstadt allseits gewünscht wird:

- Ausdrückliche Steigerung der Aufenthaltsqualität,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- wirtschaftlichere, weil multifunktionale, Nutzung der verfügbaren Verkehrsflächen,
- nachhaltige Stärkung der Sozialstruktur, der Zentrumsfunktion und des örtlichen Einzelhandels,
- und nicht zu vergessen die Aktivierung erheblicher Privat-Investitionen in den Gebäudebestand.

Insbesondere hinsichtlich der Problemfelder Lärm und Feinstaubbelastung sind in und um den Geltungsbereich des Bebauungsplan verschiedene Brennpunkte zu benennen (vgl. auch einschlägige Passagen im Umweltbericht), für die akuter Handlungsbedarf auszumachen ist.

Da der vorliegende Bebauungsplan ein Planfeststellungsverfahren ersetzen soll, dürfen an ihn auch dieselben Anforderungen, wie an ein solches gestellt werden.

Nach Art. 75 BayVwVfG wird mittels Planfeststellungsverfahren (PFV) über die Zulässigkeit eines Vorhabens, einschl. aller Folgemaßnahmen, mit Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange entschieden. Dem wird die Vorlage in Teilen nicht gerecht, wobei nicht nachvollziehbar ist, unter welchen Kriterien Ausführungen über den Geltungsbereich hinaus getätigt, an anderer Stelle aber unterlassen werden.

In Vbg. mit BauGB § 1 (der u.a. explizit benennt *Straßen und Plätze...städtebaulicher Bedeutung, Belange des Umweltschutzes... wie Luft und Klima, Vermeidung und Verringerung von Verkehr*) sind so auch für den Bereich Karlstraße/Grottenau Planungsabsichten zu formulieren und mit den vorgelegten Planungen abzustimmen.

Außerdem weisen wir auf einen weiteren Gesichtspunkt hin und regen an, für die in Aussicht gestellten Verkehrssimulationen auch eine Variante unter der Maxime einer Tempo-30-Regelung in Betracht zu nehmen. Denn die – an sich zielführende – Absichtserklärung, den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt zu nehmen, könnte sich ins Gegenteil verkehren, wenn dem MIV nach wie vor suggeriert wird, die weiterhin zeitlich kürzeste Distanz wäre für ihn quer durch die Innenstadt zu sehen. Insbesondere einer Tempo-30-Regelung wäre dagegen zuzutrauen, das bestehende Verlagerungspotential zugunsten von Ziel- und Quellverkehren auch auszuschöpfen. Die prognostizierte Verkehrszunahme, z.B. in der Karlstraße, würde sich vermutlich sogar als gegenstandslos erweisen.

Ganz konkret stellt eine Tempo-30-Regelung auch eine mögliche Kompensation für die Anlieger betroffener Straßenzüge dar, z.B. der Schießgraben-/Schaezlerstraße, für unbestreitbare Mehrbelastungen.

Gleichzeitig ließe sich aber auch die Leistungsfähigkeit diverser Knoten erhöhen – einschlägige Untersuchungen bescheinigen deutlich höhere Durchsatzzahlen bei verringerter Durchschnittsgeschwindigkeit.

Im Zuge der aktuellen Diskussionen wurde verschiedentlich bereits darauf verwiesen, dass im Bebauungsplan keine Geschwindigkeitsregelung vorgenommen werden könne und rechtliche Bedenken gegen eine innerstädtische Temporeduzierung stünden. Diese Ansichten teilen wir nicht, da einerseits der Geltungsbereich voll umfänglich in der Umweltzone liegt, mithin einem Bereich, der für Sonderregelungen überhaupt erst aus der Taufe gehoben wurde. Außerdem sind im Bebauungsplan Verkehrsflächen eindeutig zu definieren, was über die Bemessung resultierender Fahrbahnbreiten oder die Formulierung etwaiger Einbauten sehr direkt Einfluss auf erzielbare Geschwindigkeiten nimmt.

### **Planungsbereich**

Wir regen ebenfalls an, den Planungsbereich nach Norden um den Klinkerberg zu erweitern – Begründung folgt an anderer Stelle.

### **Planungsrechtliche Ausgangssituation**

Die Aufstellung zu bereits erstellten Entlastungsstraßen führt nicht die Rote-Tor-Umfahrung und die beiden Ostumgehungen. Wir sehen bei einem mittlerweile vollständigen Tangentenring (dokumentiert auch durch die Umtrassierung bisher innenstadtquerender Bundesstraßen) daher genügend Anlass, um die zitierten „anschließenden Anpassungsmaßnahmen“ zugunsten des Umweltverbundes und stadträumlicher Strukturen nun umgehend in Angriff zu nehmen und nicht etwa von weiteren Vorbedingungen abhängig zu machen.

In diesem Zusammenhang sei auch angemerkt, dass der städtische Nahverkehrsplan mit dem begrenzten Horizont 2006-2011 zur Fortschreibung ansteht. Im Zusammenhang mit der anstehenden Planfeststellung zum Hauptbahnhof erscheint eine intensive Beschäftigung mit der Achse Karlstraße/Grottenau ebenfalls geboten, da die angedachte Trassenführung der Linie 1 die aktuellen Planungen zweifelsfrei tangiert.

### **Ziele der Planung**

Die aufgeführten Ziele der Planung werden von uns begrüßt. Ergänzend sollten zum Unterpunkt Wallgrün auch die Achsen Eserwall und Volkartstraße aufgenommen werden.

Nicht nachvollziehbar bleiben allerdings die Erläuterungen zum Planungsbedarf am Königsplatz, wenn u.a. für den Ist-Zustand neun städtische Buslinien zitiert werden, ohne den Soll-Zustand zu erläutern. Weder die Vorlage noch der Grundsatzbeschluss weisen die zukünftig geplante Belegung für Buslinien aus, mithin auch nicht das Verfügungspotential, das deren Ersatz durch Straßenbahnlinien darstellt. Außerdem ist der Darstellung zu widersprechen, dass separate Bahnsteige für die einzelnen Linien zu Zeiteinsparungen führen. Die resultierend längeren Umsteigewege erhöhen im Gegenteil das Verspätungsrisiko erheblich.

Ebenso ist auf das Potential eines zukünftigen Westzugangs zum Hbf zu verweisen, wenn die Notwendigkeit einer Innenstadtandienung durch Regionalbusse diskutiert wird, da der ersatzweise aus dem Süden, Westen und Norden der Region angefahren werden kann.

Ebenfalls unverständlich ist der Verweis auf ein erst im Aufbau befindliches Verkehrsmodell, das zur Beurteilung verkehrlicher Auswirkungen erforderlich sei. Denn im Rahmen



In einer gut besuchten Veranstaltung am 16.9.2009 im Augustanasaal informierten Vertreter des Stadtplanungsamtes und des Tiefbauamtes sowie der Leiter der Verkehrsbetriebe über die Planungen im Bereich Theodor-Heuss-Platz, Königsplatz und Fuggerstraße. Die Diskussion mit den Bürgern, vor der sich sowohl der Baureferent als auch alle Stadträte (bis auf Eva Leipprand) drückten, war wohlthuend sachlich und produktiv. Links im Bild in der zweiten Reihe der erste Preisträger Wunderle, der noch ein gutes Schlusswort hielt. Fast hatte man den Eindruck, dass es auch ohne die Dazwischenkunft der Politiker geht – also direkt zwischen Bürgern und Experten der Verwaltung.

vergleichbarer Planungen wurde bisher behauptet, dass die vorhandene Datenlage seit Aufstellung des Gesamtverkehrsplans (mit Dorsch-Consult) soweit verdichtet wurde, dass verkehrliche Auswirkungen im Stadtgebiet jederzeit zu beurteilen seien (vgl. auch vorg. Anregung zu Verkehrssimulationen unter der Maxime einer Tempo-30-Regelung).

## Verkehrskonzept

### ÖPNV

**Königsplatz** Die behaupteten Einschränkungen im Straßenbahnbetrieb bleiben, wie schon im

vergangenen Planfeststellungsverfahren, ohne Beleg. Vielmehr drängt sich der Eindruck auf, dass die Festlegung auf einen „Zeitknoten“ nicht nur unwirtschaftliche Ausbauten erfordert, die lediglich dem Betrieb in Rand- und Schwachlastzeiten dienen, sondern viel mehr noch in Hauptlastzeiten zu unnötigen Erschwernissen führen.

Anerkanntermaßen ist der „Zeitknoten“ im 5-Minuten-Takt nicht erforderlich, da etwaige Verspätungen von Anschlüssen nicht abgewartet werden (können). Die fahrplanmäßige Massierung von Ein- und Ausfahrten aller Straßenbahnlinien zu einem bestimmten Zeitraum, belastet daher gegenüber einem möglichen Taktversatz einzelner Linien die zuführenden Knoten unnötigerweise. Die zweifelsfrei leistungssteigernde Berücksichtigung eines Vorsortiergleises in der Halderstraße wird dadurch bereits wieder in Frage gestellt, da sich jedenfalls 3 Linien auf 2 Gleise drängen.

Wir regen daher an, eine Simulation zur Überprüfung der betrieblichen Abläufe und zur Leistungsfähigkeit des „Kaiserhofknotens“ auch unter der Maßgabe zeitversetzter Takte in die Betrachtungen einzuführen (zur Vervollständigung: eine entsprechende Untersuchung sollte bereits im Planfeststellungsverfahren erarbeitet werden, gelangte aber nie an die Öffentlichkeit).

Auch ist der Hinweis auf eine weitere Straßenbahnlinie am Kö irreführend, da die Linie 6 hier künftig 2 Buslinien ersetzt. Eine Mehrbelastung wird daraus jedenfalls nicht ersichtlich.

**Theodor-Heuss-Platz/Eserwall** Für die Trassierung der Straßenbahn sprechen wir uns eindeutig für die sog. Nordvariante aus. Die weitgehend kollisionsfreie Führung von MIV und ÖPNV ist frappierend, die zusätzliche Erschließungsmöglichkeit des Bismarckviertels überzeugt und ermöglicht, neben einer Entlastung des Knotens Bismarck-/Stettenstraße, überdies einen Ausbau der völlig unzureichend dimensionierten Rad- und Gehwegbereiche im

Süden des Eserwalls. Jedenfalls sollte aber eine Gliederung des Straßenraums angestrebt werden, der die zusätzliche Baumreihe durchgehend mittig stellt.

Nach wie vor wird aber ein Planungsmangel fortgeführt, der einen Systemwechsel zur Bedienung der einzelnen Haltestellen bedeutet:

Erklärtermaßen soll der Königsplatz-Ausbau unter dem Planziel „Umsteigesicherheit zu einem Zeitpunkt auf alle Anschlusslinien“ erfolgen. Dazu ist aber ein zeitgleiches Eintreffen aller Linien am Kö vonnöten, das mit der vorliegenden Planung jedoch verhindert wird. Für den verspätungsanfälligen Betriebsablauf am Kö ist die Organisation der Haltestelle in Fahrtrichtung stadtauswärts völlig belanglos. Einzig sinnvoll erscheint eine 2. Haltestelle daher in Fahrtrichtung stadteinwärts, da die Haltestelle am Th.-Heuss-Platz eine Abfertigung der einzelnen Linien sonst nur nacheinander und zeitversetzt ermöglicht.

Ohnehin erscheint der Ausbau der Wendeanlage nicht zielführend und unwirtschaftlich, zumal für die Maximilianstraße mittlerweile eine ständige Trasse vorgesehen wird, die dann auch als Umgehungsstrecke zur Verfügung steht. Wie bereits dem Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren zu entnehmen war, sind Betriebsstörungen in Fahrtrichtung stadteinwärts nahezu auszuschließen – zumal als Ausweichstelle der Betriebshof an der Strecke liegt. Ein Ausbau nur für den Zeitraum der Umbauarbeiten am Kö ist aber nicht zu rechtfertigen, da ein Ersatzverkehr bis zum Theater nur mit extra zwischengeschalteten Bussen und mehrmaligem, zeitintensivem Umsteigen abgewickelt werden könnte. Fahrzeuge und Betriebskosten für den Ersatzverkehr können daher komplett eingespart werden, der Th.-Heuss-Platz wird über die weiterhin frequentierenden Buslinien trotzdem ausreichend bedient.

**Regionalbuslinien** Wir verweisen, s.o., auf das Potential eines zukünftigen Westzugangs zum Hbf, der ersatzweise aus dem Süden, Westen und Norden der Region angefahren werden kann.

### ***MIV***

Wie bereits benannt, erkennen wir in der vorgesehenen Unterbrechung der Achse Konrad-Adenauer-Allee/Fuggerstraße ungeahntes Potential zur Stärkung der Innenstadtbelange und Vitalisierung derzeit völlig unter Wert genutzter Areale.

Für ein Erschließungskonzept für die südliche Innenstadt schlagen wir aber vor, Netzvarianten verstärkt unter der Prämisse zu entwickeln, dass Ein- und Ausfahrten für den Erschließungsverkehr möglichst an derselben Stelle situiert werden, um Durchgangsverkehre wirksam zu unterbinden.

Wir regen daher an, Armenhaus- und Weite Gasse über die früheren Flächen der Hasen-Bräu kurzzuschließen und zur Schaffung eines „Ulrichcampus“ zwischen Kindergarten, Kirche und Bücherei letztere im Osten zu unterbrechen. Damit wäre eine Vielzahl unerwünschter Schleichwege zu unterbinden, etwa Predigerberg/Kitzenmarkt, und von Osten anlaufender Verkehr müsste auch dort wieder abfließen.

Im Detail erkennen wir auch einen Widerspruch zu Aussagen der Unterlage „Grundsatzbeschluss“. Unabhängig der textlichen Fassung „um den Verkehrsfluss über den ... Kaiserhofknoten ... flüssig zu halten, soll künftig lediglich das Linksabbiegen von der Halder- in die Schaezlerstraße nicht angeboten werden“ gehen wir davon aus, dass selbiges auch für ein Linksabbiegen aus der Herman- in die Halderstraße gilt. Die Ausführungen zum Bebauungsplan sehen aber auch keine Zufahrt zum Hauptbahnhof aus der Schaezlerstraße vor, was lt. Grafik „Grundsatzbeschluss“ bzw. Details S. 29 und 30 sehr wohl möglich wäre.

Insbesondere, da die Rechtsabbieger im Aufstellbereich der Straßenbahnen deren Querung zu behindern drohen, wenn sie die Kreuzung nicht rechtzeitig räumen, erscheint diese Abbiegebeziehung überflüssig. Zumal mit Frölich-, Prinzregenten- und Holbeinstraße für den Verkehr aus Norden genügend Zufahrtsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Wir regen außerdem an, alternativ eine Erschließung für das Bahnhofsviertel zu prüfen, die in zwei Schleifen erfolgt und den Bahnhofsvorplatz zugunsten eines Anschlusses an die geplante Fußgängerzone Bahnhofstraße verkehrsberuhigt. Im Süden kann dies über Ladehöfe, Halder- und Hermanstraße erfolgen, im Norden über Frölich-, Schaezler-, Holbein-, Prinzregenten- und Viktoriastraße.

Für den Bereich Kennedy- bis Klinkertorplatz erscheint, von den dargestellten, die Variante Klinkertorplatz noch am tragfähigsten.

Wir regen allerdings an, auch die – mit Blick auf die Stadtstruktur augenfälligste und logischste Variante – zu prüfen: die Fortführung des Verkehrs in beiden Fahrtrichtungen über den Klinkenberg zur Langenmantelstraße. Insbesondere der Klinkenberg hat in den letzten Jahrzehnten strukturell und baulich sehr gelitten. Wir können uns daher vorstellen, dass auch hier Umfeldverbesserungen zu initiieren wären, wenn gleichzeitig mit Aufhebung der Einbahnstraßenregelung die Fahrgeschwindigkeit deutlich reduziert würde (vgl. Eingangsbemerkung). Außerdem ließe sich das Konzept „Augsburg-Boulevard“, mit möglichst wenig gegenseitigen Störungen von MIV und ÖPNV sowie der Stärkung des Wallgrüns, auch in die nördliche Altstadt fortführen.

Die Verkehrsbelastungen der Straßenzüge Gesundbrunnen und Klinkenberg übersteigen jedenfalls zusammengenommen nicht, was an anderer Stelle auf zwei-spurigen Straßen abgewickelt wird.

### ***Fußgänger- und Radfahrerverkehr***

Vor allem für Fußgänger stellen die vorgestellten Planungen einen Paradigmenwechsel dar. Neben dem großartigen Angebot eines störungsfrei zu erreichenden Königsplatzes lässt sich vor allem für das Umfeld der Fuggerstraße städtebauliches Potential erkennen, das auch thematisch mit der Stärkung einer Angebotsachse um Annahof, Stadtmarkt, Stadtbücherei und -theater zu unterstützen wäre.

Zur Thematik Radverkehr weisen wir nochmal darauf hin, welches Deeskalierungs-Potential eine generelle Tempo-30-Regelung in der Umweltzone besitzt, da ein mögliches Mitschwimmen im Straßenverkehr manche Rängelei um Platzreservierungen unnötig machen würde (Ost-West-Achse, Schießgraben-/Schaezlerstraße...).

Wir sprechen uns aber auch eindeutig für die definitive Ausweisung einer Fahrradstraße im Verlauf der Fuggerstraße/Konrad-Adenauer-Allee aus, die den Anliegerverkehr hinsichtlich Fahrbeziehungen nicht einschränkt, aber die „gefühlte“ Fahrgeschwindigkeit auf dieser Achse positiv beeinflusst und sich so auch unterstützend auf Projekte wie den sogenannten Holbeincampus auswirken würde.

Zusätzlich regen wir an, im Bereich der jetzigen Durchfahrt Schießgraben-/Hallstraße eine Radlerfurt anzubieten, die über die Beethovenstraße eine direkte und ungestörte Radachse zum Bismarckviertel ermöglicht und separate Radwege in den Parallelstraßen ggf. ersetzen könnte.

Bei Verzicht auf eine der beiden Geradeausspuren aus der Herman- in die Schaezlerstraße kann im Osten der Hermanstraße mit einem kurzen gegenläufigen Radstreifen die o.g. Radachse Beethovenstraße auch von Westen erreicht werden.

Zur Ergänzung regen wir an auch eine mögliche Fußwegebeziehung von der Synagoge/Königsplatz über den Hermanfriedhof als Planungsziel aufzunehmen, die ebenfalls einer Empfehlung von Planungswerkstatt und Ideenwettbewerb entspräche und die unwirtliche Situation (z.B. gemeinsamer Fuß- und Radweg auf der Westseite) in der Hermanstraße umgehen ließe.