

Das Grundkonzept wird sehr begrüßt – im Detail ist die Planung aber an vielen Punkten uncouragiert und optimierbar

Dietmar Egger für das Fachforum Nachhaltige Stadtentwicklung und die Bürgeraktion Pfersee

Das Fachforum Nachhaltige Stadtentwicklung legte eine „zündende städtebauliche Idee“ vor.....	2
Stellungnahme zum Entwurf BBP 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“ ...	4

Augsburg, 27.07.2010. Es ist eigentlich schon zu einer guten Gewohnheit geworden, dass Dietmar Egger einen Entwurf für eine Stellungnahme zu einem wichtigen Bebauungsplan zur Verfügung stellt. In diesem Fall zum BBP 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“. Er schrieb diesen Entwurf für das Fachforum Nachhaltige Stadtentwicklung und die Bürgeraktion Pfersee, „wie üblich zur freien Verfügung/Streuung und als ggf. Anregung/Steinbruch für die geneigte Öffentlichkeit“. Dies ist insofern auch wichtig und dringlich, als die offizielle Auslegungsfrist, innerhalb derer die Bürgerschaft Stellungnahmen an die Stadt richten kann, am 30. Juli, also diesen Freitag, endet. Die Planungsunterlagen der Stadt, auf die sich diese Stellungnahme bezieht, finden sich hier <http://www.augsburg.de/index.php?id=16848>

Wie üblich, wird die Stadt sofort nach Fristende die Planungsunterlagen von der Homepage der Stadt verschwinden lassen. Deshalb hier sicherheitshalber ein Permanentlink wenigsten zum [Textteil](#) des Bebauungsplans.

Wir empfehlen Interessierten, die Stellungnahme ab Seite 4 möglichst ganz durchzusehen. Es finden sich eine Fülle sehr guter Vorschläge, Optimierungen und konsequente Weiterentwicklungen der Grundidee. Die Grundidee besteht aus einem autofreien Königsplatz, der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs komplett auf die Achse Schießgraben-/Schaezlerstraße/Klinkenberg und die Sperrung von Fuggerstraße und Konrad-Adenauer-Allee für den Durchgangsverkehr mit dem Ziel, einen Augsburg-Boulevard und Fahrradstraßen zu schaffen – das ganze wunderbar kombinierbar mit späteren Schritten, wie dem Umbau des Hauptbahnhofs und der Verkehrsberuhigung und Straßenbahnerschließung von Grottenau/Karlstraße. Diese Grundidee wurde bereits im Jahre 2007 vom Fachforum Nachhaltige Stadtentwicklung, dessen Vorsitzender Dietmar Egger damals war, entwickelt. Diese „zündende städtebauliche Idee“ wurde damals als offener Brief und als Pressemitteilung dem Stadtrat und den Medien vorgelegt – vergeblich.

Beim rot-grünen Stadtrat zündete gar nichts, weswegen er ja auch abgelöst wurde. Auch bei den Medien zündete dieser Vorschlag zunächst nicht. Im Gegenteil, die Augsburger Allgemeine verschwieg diese Variante konsequent. Nach dem Bürgerbegehren zum Königsplatz allerdings griffen Architekten und Städteplaner die „zündende städtebauliche Idee“ auf, auch die Sieger im Ideenwettbewerb und die Jury und inzwischen auch die Stadtspitze samt Bauverwaltung. Wir zitieren im folgenden als Beleg auszugsweise aus unserer Berichterstattung im Jahre 2007. Wir hoffen, dass die Ergänzungen und neuen Ideen, die in der aktuellen Stellungnahme zum BBP 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“ entwickelt sind, sich als ebenso visionäre, zündende Ideen erweisen werden wie die Grundidee.

Dabei geht es auch um eine konsequente Anwendung des Grundprinzips, wie es schon im Paragraph 1 des Baugesetzbuches festgelegt ist. Danach rangieren städtebauliche Belange, Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Baukultur, Umwelt- und Klimaschutz weit vor verkehrlichen Belangen. In der Augsburger Innenstadt muss es ganz wesentlich um Verkehrsverringerung und Verkehrsvermeidung gehen zu Gunsten städtebaulicher Belange im weitesten Sinne – bis hin zur Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität. Konkret geht es dann zum Beispiel um die Klärung der Situation an der Südseite des Königsplatzes, die nach jetziger Planung in eine breiige Verkehrswüste ausmündet, um die Sperrung der Viktoriastraße auf der Höhe des Bahnhofs und die Halderstraße, die nur in Richtung Bahnhof offen sein sollte. Es wird davor gewarnt, dass die so genannte „Manzu-Schleife“, also ein neues Straßenbahngleis aus der Bgm.-Fischer-Straße in die Fuggerstraße als Einstieg in den Ausstieg aus dem Vorhaben der Straßenbahnführung durch die Karlstraße gedacht sein kann. Es geht um übertriebene, beschlusswidrige

Straßenführungen und Abbiegemöglichkeiten in der Eserwallstraße wie auch um den Rückbau der Volkhartstraße. Eine Beruhigung der Volkhartstraße würde möglich, wenn man das Prinzip des gegenläufigen Verkehrs in der Schaezlerstraße durch Öffnung des Klinkerbergs für Verkehr in beide Richtungen konsequent fortführen würde. Dies würde bedeuten, dass der Unsinn, den Verkehr von der Schaezlerstraße in Nordrichtung wieder in die Volkhartstraße zu führen, unterbleibt und der Planungsbereich nach Norden erweitert wird.

Ganz grundsätzlich geht es bei all diesen vorgeschlagenen Regelungen um konkrete Maßnahmen, den motorisierten Durchgangsverkehr wirklich aus der Innenstadt zu bringen und auch die Möglichkeiten der anderen Verkehrsteilnehmer, der Fahrradfahrer und Fußgänger, neben dem ÖPNV zu stärken. Dabei ist es natürlich ein Unding, wenn die Stadt sämtliche Modellrechnungen ohne Einbeziehung der Auswirkungen der Planung auf den Modal Split¹ vornimmt. Dass das nicht gut gehen kann, müsste langsam auch das Stadtplanungsamt begreifen.

Auszug aus unserer Berichterstattung 2007

Das Fachforum Nachhaltige Stadtentwicklung legte eine „zündende städtebauliche Idee“ vor

In einem Offenen Brief vom 29. März 2007² legt Dietmar Egger für das Fachforum Nachhaltige Stadtentwicklung eine Variante vor unter dem Motto „das Bessere ist der Feind des Guten“. Danach sollen, wie es in einer Pressemitteilung³ heißt, die von den Medien hartnäckig nicht veröffentlicht wurde, Königsplatz, Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Auf dieser Basis ließe sich viel, d.h. alles andere realisieren:

Wir fordern vom Stadtrat ein eindeutiges Votum für den Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs und die umweltfreundlichen Verkehrsarten Fußgänger und Radfahrer in der Innenstadt.

Denn die bisher diskutierten Alternativen scheitern stets an der Frage, wie die einzelnen Verkehrsarten zu kreuzen sind. Die zündende städtebauliche Idee, den Königsplatz innerhalb seiner Raumkanten als Platz erlebbar zu machen, ist aber auch ohne Tunnel in der Adenauer-Allee möglich. Denn der MIV kann komplett auf die Achse Schießgraben-/Schaezlerstraße/Klinkerberg verlagert werden.

Wir plädieren daher für eine eindeutige Teilung des verfügbaren Straßenraums. Zum einen in eine Erschließungsspanne im Westen für den MIV, die, als 2-spurige Straße, wieder der Größenordnung anderer Hauptverkehrsachsen wie Augsburg-, Ulmer- und künftig der Friedberger Straße entspricht (sämtlich Straßen, die zusätzlich auch noch die Straßenbahn mitführen).

Zum anderen in einen klar definierten Boulevard vom Theodor-Heuss-Platz bis zum Theater und dem Herzstück Königsplatz, der weitgehend für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV reserviert werden kann.

Wir stellen uns vor, dass dazu die Radfahrer für beide Fahrtrichtungen in Adenauer-Allee und Fuggerstraße verlegt werden und diese als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Mit dem Vorteil, dass sich für die Anlieger an der Erschließung nichts ändert, da alle Grundstücke weiterhin in der gewohnten Fahrtrichtung zu erreichen sind.

Der ÖPNV kann weiterhin über das bewährte Umsteigedreieck abgewickelt werden. Das Kreuzungsproblem mit der kurzen Hermanstraße entfällt aber komplett und zusätzlich stehen Ausbaureserven im Süden und Osten des heutigen Dreiecks zur Verfügung.

¹ Der Modal Split bedeutet im Personen(nah)verkehr die Aufteilung der Verkehrsmittel bzw. die Verkehrsmittelwahl zwischen Motorisiertem Individualverkehr (MIV), Öffentlichem Verkehr (ÖV) und Nichtmotorisiertem Individualverkehr (NMIV), das sind Fahrrad- und Fußverkehr.

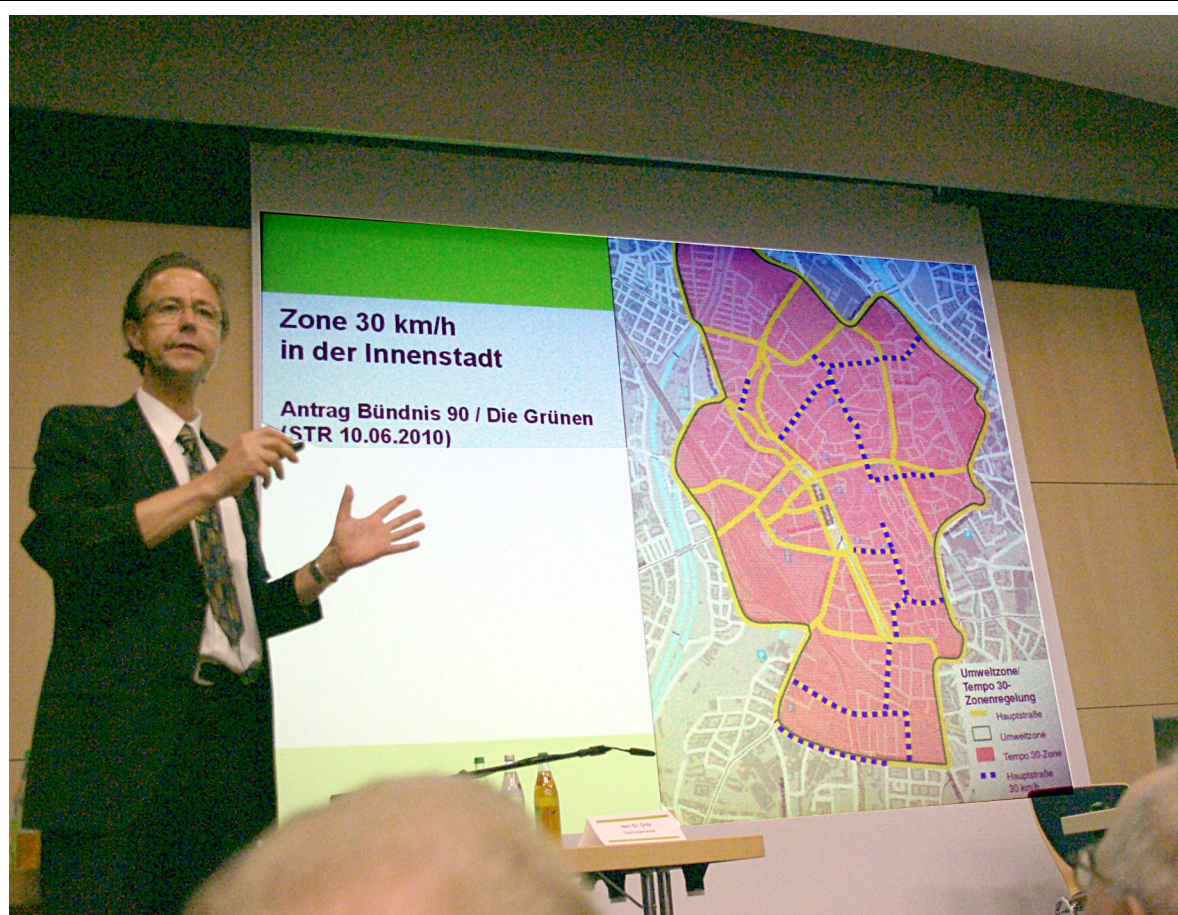
² http://www.forumaugsburg.de/s_2kommunal/Stadtentwicklung/070505_koenigsplatz/offener-brief3.pdf

³ http://www.forumaugsburg.de/s_2kommunal/Stadtentwicklung/070505_koenigsplatz/pm.pdf

„Am Königsplatz wird doch nach wie vor auf der Grundlage einer Straßenführung geplant, die auf die längst korrigierte Trassierung der Bundesstraßen B 17 und B 300 mitten durch das Stadtzentrum zurückzuführen ist. Von einer innovativen Planung erwarten wir daher, dass für die heute grob verunstaltete Fuggerstraße Lösungen aufgezeigt werden,“ fordert Dietmar Egger als Sprecher des Fachforums, „und die sehen wir darin eine beispielhafte urbane Kulturmeile mit Aufenthaltsqualität bis zum Theater zu entwickeln – und die Attraktionen Augustanasaal, Stadtmarkt, Stadtarchiv, Stadtbücherei nicht weiterhin in irgendwelchen Hinterhöfen zu verstecken.“

Auszug aus unserem Artikel *Königsplatz und Stadtentwicklung, Teil 1: Wertvolle Initiativen der Stadtplaner und Architekten. Wenn sich Regenbogen auf einen Kompromiss mit ihnen einlässt ist viel gewonnen und das Bürgerbegehren der CSU gescheitert* 6.5.2007

http://www.forumaugsburg.de/s_2kommunal/Stadtentwicklung/070505_koenigsplatz/artikel1.pdf



Informationsveranstaltung der Stadt am 8.7.2010 im Rahmen der öffentlichen Auslegung zum Bebauungsplan 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“ im Stadtwerkesaal. Baureferent Gerhard Merkle stellt den Antrag der Grünen vor und nähert sich ihm – vorsichtig und zaghaft, aber immerhin! Bedenkt man, was der stellvertretende Fraktionsvorsitzende der SPD, Karl-Heinz Schneider, wieder vom Stapel gelassen hat, kann man vor dem Baureferenten, dem Oberbürgermeister und großen Teilen der Regierungsfractionen momentan nur den Hut ziehen. Schneider sagte der Augsburger Allgemeinen vom 24. Juli: „Die Lage im Handel ist dramatisch. Daher stellt sich die Frage, ob die Innenstadt tatsächlich wegen der jetzigen Kö-Umbaupläne zwei Jahre zu einer Großbaustelle gemacht werden kann. Ich halte dies nicht für verantwortlich und befürchte irreversible Schäden für den Handel.“ – Was Schneider noch nicht ahnt, sind die irreversiblen Schäden für die Augsburger SPD, die ihr der stellvertretende Fraktionsvorsitzende mit solchen Äußerungen zufügt. Der Fraktionsvorsitzende der SPD, Stefan Kiefer, hält anscheinend still und die neue SPD-Vorsitzende, Ulrike Bahr, bleibt auch still, stiller geht's gar nicht.

Stadt Augsburg
Stadtplanungsamt
Maximilianstraße 6
86150 Augsburg

Stellungnahme zum Entwurf BBP 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Einleitend möchten wir betonen, dass das Grundkonzept der vorliegenden Planung von uns sehr begrüßt wird. Das vage Versprechen der Initiatoren der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“, dass für die Innenstadt Entwicklungen, weit über die Organisation des Stadtverkehrs hinaus, angestoßen werden können, sobald die Planungen unter städtebaulichen Gesichtspunkten bzw. im Sinne einer Leitbilddiskussion erfolgt, zeigt sich überzeugend erfüllt. Wir sehen das Projekt in hohem Maße geeignet, die Stadt im nationalen und internationalen Wettbewerb der Städte zu positionieren und maßgebliche Standortfaktoren nachhaltig positiv zu beeinflussen. Nicht zuletzt kann das Vorhaben als Riesen-Konjunkturpaket für den örtlichen Einzelhandel interpretiert werden. Nur schade, dass dies von selbigem bisher nicht nur nicht erkannt wird, sondern mit einer destruktiven Tunnelvariante absurd gewürdigt wird.

Im Detail lässt sich die Planung aber in vielen Punkten noch optimieren. Wir würden uns daher mehr Konsequenz und Mut zur Courage wünschen.

Verständlicherweise entwickelt sich eine Planung weiter, Abweichungen zum, mit leichter Hand präsentierten, Wettbewerbsergebnis müssen daher nicht grundsätzlich verwundern. Aber nicht nachvollziehbar ist, warum für richtig Erkanntes verlassen wird. So scheint die interne Abwägung im Planungsprozess regelmäßig zugunsten von Verkehrsplanung und gegen städtebauliche Intention entschieden – im krassen Gegensatz zu § 1 BauGB, der städtebauliche Belange, Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Baukultur, Umwelt- und Klimaschutz weit vor verkehrlichen Belangen benennt. Und selbst dort, (6) 9, die besondere Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung anmahnt.

Begründung der Satzung, Anlass und Ziele

Die mittlerweile zu beachtende Beschlusslage und die aktuelle Diskussion bestärken uns in unserer Einschätzung, dass vielen absehbaren und geäußerten Betroffenheiten hätte begegnet werden können, wenn in der bisherigen Diskussion und in den vorliegenden Unterlagen die grundsätzliche Komponente der Minderung innerstädtischer Fahrgeschwindigkeiten behandelt worden wäre oder würde. Unter Pkt. D.1., Anlass der Planung, wird bereits einleitend dringender Handlungsbedarf aufgezeigt, der hinsichtlich Feinstaub- oder Lärmbelastung besteht. Auf die bestehende Beschlusslage oder absehbare Verschärfungen in der Umweltgesetzgebung wird aber nicht Bezug genommen. Dabei ergeben Klimaschutzbericht oder Lärmaktionsplan bereits eindeutige Handlungsvorgaben, die auf den Planungsbereich nicht ohne Auswirkungen bleiben können – umsomehr als für das geplante Projekt „City-Logistik“ zus. Kompensationsbedarf entstanden ist. Die überfällige Lärmsanierung im Planungsumgriff, z.B. Hermanstraße oder Grottenau-/Karlstraße kann absehbar nur unter Rückgriff auf eine Tempo-30-Regelung erfolgen. Betroffenheiten in umliegenden Wohngebieten erscheint ebenso nur zu begegnen, wenn wirksame Lärminderungsmaßnahmen für Eserwall, Schießgraben-, Schaezler-, Volkhartstraße und Klinkerberg/Gesundbrunnen, Leonhardsberg, Pilgerhausstraße sowie die Achse Müllerstraße bis Remboldstraße ergriffen werden. Die einzig erfolversprechende und wirtschaftliche Konsequenz einer Tempo-30-Regelung könnte Anliegerinteressen wirksam gerecht

werden, im Ernst ist nicht vorstellbar sämtliche benannten Straßenzüge könnten lediglich mit technischen Lösungen bedacht und mit lärmschluckendem Asphalt versehen werden.

Wir vermissen daher ein Prognoseszenario zu Verkehrsentwicklung, resultierender Modal-Split-Verteilung und Umweltbelastung auf der Basis eine Tempo-30-Regelung im Umgriff der definierten Umweltzone. Da für die vorliegende Planung umfangreiche Simulationen erarbeitet wurden, stehen sämtliche Parameter zur Verfügung um ein entsprechendes Szenario problemlos ebenfalls abzurufen. Diese Entscheidungsgrundlage fehlt der Stadtgesellschaft bisher. Tatsächlich notwendige MIV-Verkehrsflächen sind auf der bisherigen Planungsbasis, Nachweis der Knotenleistungen für unverminderte Ist-Belastung, bisher nicht abschätzbar. Die vorliegende Planung wird den unter Pkt. D.4 benannten Planungszielen daher in weiten Teilen noch nicht gerecht und schöpft ihr Potenzial nicht aus.

Artikulierte Akzeptanzprobleme sind insofern großteils hausgemacht und überflüssig zu nennen, zumal sich die Empfehlung Temporeduzierung im Abschlussbericht der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ ebenso findet, wie in übereinstimmenden Ausführungen von Wettbewerbspreisträgern, Preisrichterjurie oder beteiligter Fachgutachter (vgl. auch ausdrückliche Forderung nach Steigerung der Aufenthaltsqualität vom Gutachter Einzelhandelskonzept in der Stadtratssondersitzung vom 10.6.2010).

Städtebau und Grünordnung, Pkt. D.4.1

Nord-Süd-Fahrrad-Achse

Nicht wiedererkennbar ist die Einrichtung einer übergeordneten Nord-Süd-Fahrrad-Achse im Zuge des Augsburg-Boulevards. Die tragende Idee einer Fahrradverbindung in beiden Fahrtrichtungen, direkt im Westen der historischen Altstadt, um auch einmal augenfällig eine Priorisierung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels in der Innenstadt umzusetzen, wird mit der Degradierung zur MIV-Erschließungsachse, vor allem für die südliche Altstadt, nicht erreicht. Ein unschwer möglicher Paradigmenwechsel verlangte jedenfalls unterstützende städtebauliche Inszenierung, insbesondere der Königsplatzquerung, und die Ausweisung von Fahrradstraßen. Zumal der Radverkehr in Fahrtrichtung Nord-Süd ab Altem Einlass komplett und umwegbehaftet in die Fuggerstraße verlagert wird. In der Konrad-Adenauer-Allee würde der Anliegerverkehr hinsichtlich Fahrbeziehungen nicht einschränkt, aber mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit die beabsichtigten Verkehrsberuhigungen im Umfeld Maxstraße zusätzlich gestützt.

Planerisches Konzept, Pkt. D.4.1.1

Königsplatz Südseite

Die Absicht städtebauliche Strukturen zu erhalten bzw. aufzuwerten wird für den südlichen Königsplatz gänzlich verlassen. Für eine überflüssige Geradeausfahrspur in die Halderstraße wird der städtebaulich unverzichtbare Grünstreifen zwischen Haltestellendreieck und Fahrbahnen aufgegeben, der Königsplatz erhält an dieser Stelle keine Fassung und ungeordnet fließen die unterschiedlichen Verkehrsanlagen zu einem breiigen, ungestalteten Straßenraum zusammen. Da der MIV-Verkehr in der Schießgrabenstraße in Fahrtrichtung Süd-Nord keinen Zulauf erhält, dem MIV aus dem Augsburger Südosten mit der Anbindung über Stettenstraße und die geplante Ladehofstraße bereits eine direkte Verbindung zum Hbf zur Verfügung steht, ist nicht nachvollziehbar, warum die Priorisierung des ÖV und die Zuführung seiner Kunden ausgerechnet hier nicht verfolgt werden sollte. Der vernachlässigbaren Prognosebelastung von 3.000 KFZ/Tag in Fahrtrichtung Westen in der Halderstraße, die noch dazu zum Großteil aus der Schaezlerstraße gespeist würde, sind die massiven Beeinträchtigungen für das Mehrfache an Fußgängern aus dem angrenzenden Beethovenviertel und von den umliegenden Verwaltungen gegenüber zu stellen. Im Nordosten der Hermanstraße wären zum Haltestellendreieck am Stück 3 Fahrbahnen zu kreuzen, mit Auswirkungen auf die notwendige Räumzeit, bei unzureichenden Aufstellflächen auf der Mittelinsel. Z.Vgl. die Mittelinsel zwischen

Gleistrasse und Fahrbahn in der Halderstraße, südlich LEW, ist für deutlich geringeres Fußgängeraufkommen fast doppelt so groß geplant.

Zusätzlich bietet eine Geschwindigkeitsreduzierung weiteren Spielraum um die Gefahrenstelle auch für die Radfahrer zu entschärfen, für die die Querung der Gleistrassen bei nassem Wetter nahezu unmöglich scheint. Fahrbahnbreiten von lediglich 3,0 m würden außerdem die Räumzeiten für den ÖV positiv beeinflussen.

Die Beschneidung der Wall-Grünanlage, bereits deutlich südlich der Einmündung Beethovenstraße – lt. Plan Rodung von 8 Bäumen – ist nicht erforderlich. Unter der Maßgabe, dass die Schießgrabenstraße in Fahrtrichtung Süd-Nord den Verkehr der Konrad-Adenauer-Allee übernimmt – aber reduziert um den dort verbleibenden Anteil Anliegerverkehr und ohne Zustrom aus der Stettenstraße – ist die Dimensionierung der Rückstauflächen an der Kaiserhofkreuzung nicht erklärlich. In der Gegenrichtung werden für höheres Verkehrsaufkommen, vgl. Prognose-Nullfall 2025, am Theodor-Heuss-Platz in 2 Spuren gesamt ca. 140 m Länge zur Verfügung gestellt. Am Königsplatz bläht sich das Angebot auf über das Doppelte, trotzdem hier wie dort 2-spurig nur die folgende Kreuzung gequert werden soll. Das Platzangebot am Königsplatz übersteigt sogar das der Schaezlerstraße in Fahrtrichtung Nord-Süd, obwohl dort noch der Verkehr in Richtung Göggingen zu berücksichtigen ist.

Zur Ergänzung regen wir an, auch eine mögliche Fußwegebeziehung von der Synagoge/Königsplatz über den Hermanfriedhof zum Wittelsbacher Park als Planungsziel aufzunehmen, die ebenfalls einer Empfehlung von Planungswerkstatt und Ideenwettbewerb entspricht und die unwirtliche Situation (z.B. gemeinsamer Fuß- und Radweg auf der Westseite) in der Hermanstraße umgehen ließe. Die vorgesehene gegenläufige Befahrbarkeit der Halderstraße würde dieser wünschenswerten Entwicklung aber zuwiderlaufen.

Manzu-Schleife

Von der angepriesenen multifunktionalen, dreieckigen Platzfläche im nördlichen Teil des Königsplatzes, die sich trichterförmig in Richtung Fußgängerzone und Altstadt öffnen soll, bleibt mit der angedachten zusätzlichen Gleisverbindung aus der Bgm.-Fischer-Straße in die Fuggerstraße kaum etwas übrig. Unter den Bedingungen von Oberleitungen samt erforderlichen Masten ist Aufenthaltsqualität erwartbar, die sich nicht von dem des Gleisdreiecks direkt westlich des Merkurbrunnens unterscheidet. Der Begriff multifunktional impliziert natürlich auch die Verfügbarkeit in der 3. Dimension, da jede Veranstaltung mit größeren Bühnenaufbauten oder div. Freiluftspektakel durch die Höhe der Oberleitungen beschränkt wären. Die erforderliche Infrastruktur wie Signalsteuerung und Unterbau machen es auch unwahrscheinlich, dass diese Einschleifung lediglich als provisorisches Betriebsgleis für die Baustelle dienen kann und jemals (unter der Gefahr zurückzuerstattender Zuschüsse) rückgebaut wird. Auch die Erläuterung der Erfordernis für Umleitungsverkehr im Falle von Störungen im Haltestellendreieck ist nicht stichhaltig, da hier, am frequentiertesten Knoten, keine Ersatzhaltestelle existiert und die nächsten verfügbaren am Stadttheater (zumal mit Wendeschleife) und Moritzplatz in jedem Fall erreichbar bleiben. Vielmehr erscheint diese Gleisvariante als Einstieg in den Ausstieg aus dem Vorhaben Straßenbahnführung durch die Karlstraße.

Mit Verweis auf die Zuführung aus der Halderstraße, mit S-Kurven zu den Bahnsteigen der Linien 3 und 6, ist auch die nach Norden versetzte Gleisgeometrie des Zulaufs Bgm.-Fischer-Straße zum Haltestellendreieck nicht erklärlich – außer die Beschneidung der zusammenhängenden Platzfläche und Verunmöglichung des Manzu-Brunnens wäre erklärtes Planungsziel. Die bestehende Gleislage, vgl. Darstellung BBP, ermöglicht ein Abbiegen zum Nordost Haltestellendreieck ebenfalls, da der Bahnsteig in Fahrtrichtung Moritzplatz nahezu der Bestandslage entspricht.

Fuggerstraße

Die Notwendigkeit signalisierter Übergänge in der beruhigten Fuggerstraße wird nicht gesehen, z. Vgl. der unsignalisierte Übergang in der Viktoriastraße von der Bahnhofstraße zum Hbf weist deutlich mehr kreuzende Verkehre auf und keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzung.

Theodor-Heuss-Platz

Die Vorteile der Nord-Trassierung Straßenbahngleise im Eserwall sind offensichtlich und werden durch die Verzichtbarkeit der zum FNP-Verfahren noch geplanten 2. Haltestelle in Fahrtrichtung stadtauswärts unterstrichen. Ein ebenfalls Verzicht auf die Wendeschleife, wie er sich in div. öffentlichen Erläuterungen zum Projekt aktuell andeutete, ist mit Verweis auf den nahen Betriebshof zu begrüßen. Das würde nicht nur die Aufwertung zum echten Quartiersplatz für das Bismarckviertel befördern, sondern auch ermöglichen, auf zwei vollsignalisierte Kreuzungen der Tram über alle Fahrbahnen, für die Ein- und Ausfahrt der Schleife, zu verzichten. Für die Einmündung der Stettenstraße ist ein Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Osten zu berücksichtigen. Die Ausweitung des Geltungsbereiches nach Süden wird angeregt, mit Querverweis auf den BBP Ladehofflächen, der eine Ost-West-Radtrasse zwingend berücksichtigen muss.

Eserwall/Rotes-Tor

Da lt. Bericht (S. 43) die Bismarckstraße den Verkehr ins Quartier aus Norden und Westen aufnehmen soll, ist die Ausweisung einer Abbiegespur in die Hochfeldstraße von Westen überflüssig bis kontraproduktiv. Ebenfalls überdimensioniert ist die Abbiegespur in die Hochfeldstraße von Osten, die bis zur Freilichtbühne zurückreicht. Für das erwartbare Verkehrsaufkommen genügt eine Abbiegespur ab ca. Höhe Fl.Nr. 563. Der Beschluss zur Rote-Tor-Umfahrung sah bereits 1999 für die Eserwall- und Rote-Torwall-Straße ebenso Rückbaumaßnahmen von Fahrspuren vor, wie mögliche Ausgleichsmaßnahmen auch für Fugger- und Volkhartstraße angedacht wurden, vgl. Anlage. Die Darstellung im Bericht, S. 50, die 2 Fahrspuren nach Westen ab Rotem Tor benennt, steht daher in Widerspruch zur Beschlusslage. In Fahrtrichtung stadtauswärts regen wir die Reduzierung auf eine (ggf. überbreite) Fahrspur an ab der Bismarckstraße, um die verschwurbelte Radwegführung am Theodor-Heuss-Platz, mit ständigen Wechseln von Radweg, Geh- und Radweg etc., aufzulösen und eindeutig einen durchgehenden Radfahrstreifen bis in die Haunstetter Straße zu führen. Außerdem wäre so auch das Vorgelege der Freilichtbühne großzügiger zu bemessen.

Verkehrskonzept, Pkt. D.4.3.1

Königsplatz/ÖV

Nicht nachvollziehbar bleiben allerdings die Erläuterungen zum Belegungsplan Königsplatz, wenn man sich an die fundamentale Begründung für die Ausweisung zus. Bahnsteige erinnert, die speziell für Sehbehinderte ein Einsteigen an immer gleicher Stelle gewährleisten sollte. Die wechselnde Belegung der Bahnsteige A-E mit Straßenbahn und Buslinien macht ein solches Ansinnen zu den Hauptverkehrszeiten unmöglich. Auffallend ist, dass die Begründung mittlerweile weder resultierende, längere Umsteigewege bestreitet, noch Zeiteinsparungen für Umsteiger ins Feld führt. Selbst die Festlegung auf einen „Zeitknoten“ wird nur noch für Schwachlastzeiten definiert.

So drängt sich nach wie vor der Eindruck auf, dass die Definition „Zeitknoten“ lediglich einen historischen Kontext der Debatte fortsetzen muss, aber die Erkenntnis, dass mit einem Taktversatz der Linien deutlich unaufwendiger und wirtschaftlicher gebaut werden könnte, längst verfangen hat.

Regionalbuslinien

Das Planungsziel Parallelverkehre zu vermeiden ist dem Bericht nicht nachvollziehbar zu entnehmen. So werden die Linien nicht benannt, für die angeblich keine vernünftige Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz vorhanden ist. Eine Argumentation, wie sie vom AVV am 5.7.10 in einer Info-

Veranstaltung für Interessensgruppen formuliert wurde, Fahrgästen aus dem Landkreis wäre das Anlanden an einen zukünftigen Westzugang zum Hbf und der dortige Umstieg in die Straßenbahn nicht zuzumuten ist nicht begründbar, sofern der Hbf tatsächlich als Drehscheibe für den Regionalverkehr fungieren soll. Wir verweisen daher nochmals auf das Potential eines Hbf-Westzugangs, der ersatzweise aus dem Süden, Westen und Norden der Region angefahren werden kann – aber beileibe nicht muss, weil für alle Fahrbeziehungen Umsteigemöglichkeiten an der Stadtgrenze erkennbar sind.

Wir regen i.d.Z. auch eine geänderte Verkehrsführung für Holbeinstraße West und Prinzregentenstraße Ost an. Eine jeweilige Umwidmung zur Einbahnstraße, Holbeinstraße in Fahrrichtung West und Prinzregentenstraße in Fahrrichtung Ost, würde konsequenterweise die Argumentation zur Verkehrsberuhigung der Prinzregentenstraße im westlichen Abschnitt und zum Schutz des Krankenhauses ergänzen. Beide Straßen halten so ab Prinzregentenplatz Anschluss in Richtung Hbf, insbesondere die Belastung der Holbeinstraße mit Regionalbussen kann so aber begrenzt werden (vgl.a. Bericht S. 44). Das Beispiel der jüngsten Baustellen-Verkehrsführung belegt die Tauglichkeit dieser Variante und würde den Einbahnverkehr Am Alten Einlass verdeutlichen. Für Regionalbusse, die ohnehin über die Frölichstraße anfahren müssen, stellt die Ausfahrt vom Hbf über die Prinzregentenstraße jedenfalls keinen Nachteil dar. Andererseits vereinfachen sich aber die Abläufe an den Knoten Schaezlerstraße/Holbeinstraße und Schaezlerstraße/Prinzregentenstraße.

Verkehrsführung MIV, Pkt. D.4.3.2

Schaezlerstraße - Klinkerberg

Nicht plausibel ist die Begründung der Rückführung von Verkehr von der Schaezlerstraße auf die Volkhartstraße am Alten Einlass, selbst die Begründung weist zusätzliche Betroffenheiten erst nördlich der Frölichstraße nach (vgl. S. 42). Wir regen daher nochmals die Prüfung der, mit Blick auf die Stadtstruktur augenfälligsten und logischsten, Verkehrsführung in beiden Fahrtrichtungen über den Klinkerberg zur Langenmantelstraße an. Unter der beschlossenen Vorgabe, eine deutlich reduzierte Fahrgeschwindigkeit in Erwägung zu ziehen, ist dafür ernsthaft kein Hinderungsgrund erkennbar. Insbesondere der Klinkerberg hat in den letzten Jahrzehnten strukturell und baulich sehr gelitten. Wir können uns daher vorstellen, dass auch hier mit Aufhebung der Einbahnstraßenregelung massive Umfeldverbesserungen zu initiieren wären. Außerdem ließe sich das Konzept „Augsburg-Boulevard“, mit möglichst wenig gegenseitigen Störungen von MIV und ÖPNV sowie der Stärkung des Wallgrüns, konsequent auch in die nördliche Altstadt fortführen.

Die Verkehrsbelastungen der Straßenzüge Gesundbrunnen und Klinkerberg übersteigen jedenfalls zusammengenommen nicht, was an anderer Stelle auf 2-spurigen Straßen abgewickelt wird. Wir regen daher nochmals an den Planungsbereich nach Norden um den Klinkerberg zu erweitern.

Schranenstraße

Nicht zielführend erscheint die Absicht Halder- und Schranenstraße in beide Fahrtrichtungen zu öffnen, sofern darüber ein Ablauf in die südliche Burgkmaierstraße ermöglicht werden soll. Dies würde der unabdingbaren Stärkung der Fußgängerachse Bahnhofstraße, vgl. dazu auch Aussagen Gutachter Einzelhandelskonzept, einen Bärenienst erweisen mit der Installation einer dritten Querung.

Einzig erfolgversprechend, i.S. einer Vermeidung und Verlagerung von Durchgangsverkehr, wäre dazu die Sperrung der Viktoriastraße für den MIV im Bereich Bahnhofsvorplatz. Eine Erschließung für das Bahnhofsviertel kann problemlos in 2 Schleifen erfolgen. Im Süden kann dies über Ladehöfe, Halder- und Hermanstraße erfolgen, im Norden über Frölich-, Viktoria-, Prinzregenten- und Schaezlerstraße.

Ausbildung der Knotenpunkte, Pkt. D.4.3.3

Kaiserhofknoten

Wir erkennen keine Veranlassung, das Rechtsabbiegen von der Schaezler- in die Halderstraße zu ermöglichen. Für evtl. Parkplatzsucher aus Norden und Osten stehen bereits die Parkhäuser in der Schaezler- und Ludwigstraße sowie am Ernst-Reuter-Platz zur Verfügung, für Parker aus Süden ist die Halderstraße über die Ladehöfe erreichbar, für Parker aus Westen stehen zusätzlich die Parkgaragen im Fuggerstadtcenter und der Viktoriapassage bereit. Insbesondere die Rechtsabbieger drohen im sensiblen Aufstellbereich der Straßenbahnen deren Querung zum Königsplatz zu behindern, wenn sie die Kreuzung bei Bevorrechtigung Fußgänger nicht rechtzeitig räumen. Auch zum Hbf erscheint diese Abbiegebeziehung überflüssig. Zumal mit Frölich- und Holbeinstraße, auch bei unserer Variante zur Verkehrsführung, genügend Zufahrtsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Die Radwegeführung von der Schaezler- in die Hermanstraße lt. BBP suggeriert bereits eine basierende Tempo-30-Regelung und sog. Mitschwimmen für die Hermanstraße, da es unverantwortlich erscheint, Radfahrer weiterhin ungeschützt in eine nicht geschwindigkeitsbegrenzte Straße zu entlassen. Ebenso gefährlich erscheint die Radwegeführung über den Haltestellenbereich Regionalbus auf der Südseite der Schießgrabenstraße.

Schaezler-/Bahnhofstraße

Wir weisen darauf hin, dass die beabsichtigte Querung der Schaezlerstraße für Fußgänger zwingend davon abhängt, dass der Kreuzungsbereich nicht wie bisher von KFZ-Lenkern überstaut wird. Eine entsprechende Phasenschaltung mit dem Kaiserhofknoten ist für die rechtzeitige Räumung sicher zu stellen.

Volkhartstraße

Unter der Maßgabe einer Tempo-30-Regelung und dadurch möglichen Verkehrsführung, wie vor zum Klinkenberg beschrieben, ist ein deutlicher Rückbau der Volkhartstraße möglich zugunsten eines geräumigen Theatervorplatzes. Eine eigene Linksabbiegerspur in die Grottenau ist ebenso wenig erforderlich wie 3 Fahrspuren nach Norden bis zur Frölichstraße.

Konrad-Adenauer-Allee

Entsprechend der künftig reduzierten Verkehrsbelastung der Straße können sämtliche Einmündungen der nach Osten abgehenden Straßen ohne Signalanlage bleiben. Für die Mündungen mit Hallstraße und Katharinengasse wird die Einrichtung von Zebrastreifen angeregt.

Verkehrsmengen, Pkt. D.4.3.4

Modellbestandteile

Die unterlegten Modellrechnungen sind für das vorliegende Projekt ungeeignet, solange Verkehrsverlagerungen und Auswirkungen auf den Modal Split nicht einbezogen werden. Insbesondere um dem Anspruch Priorisierung der Umweltverbund-Verkehre gerecht zu werden muss eine Planung Zielgrößen und Absichten erkennen lassen, resp. sich an den resultierenden Erfordernissen orientieren. Ansonsten ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nicht zu gewährleisten.

Prognose-Nullfall 2025

Für die Definition Netzergänzungen vermissen wir die Nennung des 6-spurigen Ausbaus der BAB 8, aus der ebenfalls Entlastung von Durchgangsverkehren für das Stadtgebiet zu erwarten ist. Ebenso ist als Entscheidungsgrundlage zu fordern, dass die Prognosebelastungen ergänzt werden um den Modellfall einer flächenhaften Tempo-30-Regelung. Gleiches gilt für die Knotenpunktsimulationen,

da erwartbare Entlastungen direkt für weitere Priorisierungen ÖV/Umweltverbund genutzt werden können.

Planungsalternativen, Pkt. D.4.4

Es fällt auf, dass unter diesem Punkt eine flächenhafte Tempo-30-Regelung nicht als Alternative geführt wird, trotzdem unter dieser Maßgabe alternative Verkehrsführungen unter der Prämisse einer Neubewertung von möglichen Betroffenheiten diskutiert werden könnten, vgl. unsere Ausführungen zu Pkt. D.4.3.2 – Klinkerberg.

Wir weisen in diesem Zusammenhang auch auf Widersprüche in der Argumentation hin.

Im Zuge der bisherigen Diskussionen wurde von der Verwaltung wiederholt darauf verwiesen, dass im Bebauungsplan keine Geschwindigkeitsregelung vorgenommen werden könne und rechtliche Bedenken gegen eine innerstädtische Temporeduzierung stünden. Belege für diese Angaben fehlen aber im Erläuterungsbericht. Insbesondere rechtliche Bedenken sind nicht nachvollziehbar, da die StVO § 3 (3) lediglich die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge mit 50 km/h definiert. Von einer Mindestgeschwindigkeit ist nicht die Rede.

Auch der Verweis auf vermeintliche Nichtregelbarkeit der Geschwindigkeit im BBP greift nicht, da im BBP Verkehrsflächen eindeutig zu definieren sind, was über die Bemessung resultierender Fahrbahnbreiten oder die Formulierung etwaiger Einbauten sehr direkt Einfluss auf zulässige Geschwindigkeiten nimmt.

Unerklärlich ist i.d.Z. auch, dass unter Pkt. D 4.3.7, Fußgänger- und Radverkehr, die Absicht dargestellt wird, in der Schaezlerstraße Radfahrern die Benützung der Gehwege zu erlauben, mithin im Unterschied zu o.g. eine Absichtserklärung Eingang findet, die im BBP ebenfalls nicht geregelt werden kann.

Wir hätten daher begrüßt, wenn ergänzend die abgesehenen Zusatzanträge zum Billigungsbeschluss veröffentlicht worden wären. Außerdem schließen wir uns dem Vorschlag von Herrn Prof. Topp an, die Stadt Augsburg solle sich um ein Modellprojekt bemühen, das eine flächenhafte Tempo-30-Regelung in der Innenstadt einer Großstadt großmaßstäblich untersucht.

Finanzielle Auswirkungen, Pkt. D.4.6

Auch zu diesem Punkt ist dringend der Einfluss einer innerstädtischen Tempo-30-Regelung zu prüfen. Nicht nur der erwartbar verminderte Ausbaubedarf der betroffenen Straßenzüge, sondern auch eine resultierende Entlastung von Durchgangsverkehren würde Wirtschaftlichkeit und Effizienz des Projektes deutlich verbessern. Ein Verzicht auf die Wendeschleife am Theodor-Heuss-Platz würde sich positiv auf die standardisierte Bewertung auswirken. Gleiches gilt auch für eine mögliche Verknüpfung von Straßenbahnlinien. Ernsthaft ist wohl nicht anzunehmen, dass zwei am Hbf provisorisch endende Streckenäste, Linie 4 und 6, wirtschaftlich sein können.

Umweltbericht, Pkt. D.5 und § 8 Grünordnung

Ausgleichsmaßnahme Parkplatz P4 am Rosenaustadion, Pkt. D 5.2.3

Zur vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahme regen wir an, stattdessen die straßenbegleitenden Bepflanzungen im Stadtteil Pfersee zu beginnen, die als Bestandteil eines Konzeptes zur flächenhaften Verkehrsberuhigung längst beschlossen, bisher aber nicht in Angriff genommen wurden. Wir verweisen i.d.Z. auf die ebenfalls als Ausgleichsmaßnahme beschlossene Begrünung der Stätzlinger Straße, dort für die Linie 6.