

Aufstellung

Bebauungsplan Nr. 470

„Beiderseits der Maximilianstraße“

für den Bereich beiderseits der Maximilianstraße zwischen dem Hohen Weg im Norden und der Basilika St. Ulrich und Afra, bzw. den Straßen Milchberg und Margaretenstraße im Süden, im Stadtteil Innenstadt

In Kraft getreten am:
12.08.2011

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abkürzungen	3
Ermächtigungsgrundlage	4
A. Planzeichnung	4
B. Zeichenerklärung	4
C. Textliche Festsetzungen	4
C.1. Allgemeine Vorschriften	4
C.2. Planungsrechtliche Festsetzungen durch Text	5
C.3. Schlussbestimmungen	9
D. Begründung zur Satzung	12
D.1. Anlass der Planung	12
D.2. Beschreibung des Planbereiches	14
D.3. Planungsrechtliche Ausgangssituation	17
D.4. Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen der Planung	26
D.5. Umweltbericht	50
D.6. Städtebauliche Statistik	73
E. Textliche Hinweise und nachrichtliche Übernahmen	74
E.1. Altlasten	74
E.2. Umlegung der Versorgungsnetze	74
E.3. Denkmalschutz	74
E.4. Brandschutz	75
E.5. Barrierefreiheit	75
F. Anlagen	76
F.1. Luftbild	76
F.2. Planungsrechtliche Ausgangssituation	77
F.3. Beiplan „Gestaltungskonzept“	81
F.4. Anspruch auf passiven Schallschutz	82
G. Verfahrensvermerke	86
H. Weitere Verfahrensvermerke	87

Abkürzungen

AVV	Augsburger Verkehrsverbund
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayBO	Bayerische Bauordnung
BBodSchV	Bundesbodenschutzverordnung
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
1. BImSchV	1. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über kleinere und mittlere Feuerungsanlagen)
16. BImSchV	16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutz-Maßnahmenverordnung)
26. BImSchV	26. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über elektromagnetische Felder)
39. BImSchV	39. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BP	Bebauungsplan
DIN 4150-2	Deutsche Industrienorm „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“
DSchG	Denkmalschutzgesetz
EG	Erdgeschoss
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
FNP	Flächennutzungsplan
GO	Gemeindeordnung des Freistaates Bayern
GOK	Geländeoberkante
ha	Hektar
LSP	Landschaftsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
m ü.NN.	Meter über Normal Null (bei Höhenangaben)
N, kN	Newton, Kilonewton
NO₂	Stickstoffdioxid
OG	Obergeschoss
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PM₁₀	Schwebstaub der Größenklasse < 10 µm
RLS 90	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990)
Schall 03	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Ausgabe 1990)
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
UG	Untergeschoss
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

Ermächtigungsgrundlage

Die Stadt Augsburg erlässt aufgrund des § 2 Abs. 1, § 9, § 10 Abs. 1 und § 140 Nr. 4 BauGB, der Art. 79 und 81 BayBO, des § 28 Abs. 3 PBefG sowie des Art. 23 GO in der jeweils zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses geltenden Fassung den folgenden Bebauungsplan als Satzung:

A. Planzeichnung

Siehe gesonderte Planzeichnung 1:1.000 in der Fassung vom 08.06.2011 mit dem Übersichtsplan 1:10.000

B. Zeichenerklärung

Siehe gesonderte Zeichenerklärung zur Planzeichnung.

C. Textliche Festsetzungen

C.1. Allgemeine Vorschriften

§ 1 Bestandteile

Der Bebauungsplan besteht aus der Planzeichnung (Teil A), der Zeichenerklärung (Teil B), den textlichen Festsetzungen (Teil C), der Begründung mit Umweltbericht (Teil D), den textlichen Hinweisen und nachrichtlichen Übernahmen (Teil E) sowie den Anlagen (Teil F), jeweils in der Fassung vom 08.06.2011.

§ 2 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ergibt sich aus der Planzeichnung (Teil A).

§ 3 Baunutzungsverordnung

Für diese Satzung gilt, soweit nachfolgend im Einzelnen nichts Abweichendes geregelt wird, die BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990.

C.2. Planungsrechtliche Festsetzungen durch Text

§ 4 Art der baulichen Nutzung

- (1) Die in der Planzeichnung (Teil A) mit WA gekennzeichneten Bereiche werden gemäß § 4 BauNVO als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Zulässig sind:

- Wohngebäude,
- die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden sowie nicht störende Handwerksbetriebe,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Ausnahmsweise zulässig sind:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen.

Nicht zulässig sind:

- Schank- und Speisewirtschaften,
- Gartenbaubetriebe,
- Tankstellen,
- Vergnügungsstätten,
- Bordelle, bordellartige Betriebe und Wohnungsprostitution.

Für die bestehenden, der Versorgung des Gebiets dienenden Schank- und Speisewirtschaften sind Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen dieser Anlagen gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO im Erdgeschoss und Untergeschoss allgemein zulässig, sofern sie das Wohnen nicht stören und die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes in seinen übrigen Teilen gewahrt bleibt. Im Rahmen der nachfolgenden bauordnungsrechtlichen Verfahren ist ein entsprechender gutachterlicher Nachweis auf Grundlage der TA Lärm zu führen.

- (2) Die in der Planzeichnung (Teil A) mit MI 1 und MI 2 gekennzeichneten Bereiche werden gemäß § 6 BauNVO als Mischgebiete festgesetzt.

Zulässig sind:

- Wohngebäude,
- Geschäfts- und Bürogebäude,
- Einzelhandelsbetriebe sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nur im MI 2 sind darüber hinaus zulässig:

- Schank- und Speisewirtschaften, die das Wohnen nicht wesentlich stören, ausschließlich im Erdgeschoss und Untergeschoss. Im Rahmen der nachfolgenden bauordnungsrechtlichen Verfahren ist ein entsprechender gutachterlicher Nachweis auf Grundlage der TA Lärm zu führen. Auf dem Grundstück Fl.Nr. 20, Gemarkung Augsburg (Maximilianstraße 41) sind Schank- und Speisewirtschaften auch im ersten Obergeschoss, jedoch nicht im Untergeschoss zulässig.

Nicht zulässig sind:

- Gartenbaubetriebe,
- Tankstellen,
- Vergnügungsstätten nach § 6 Abs. 2 Nr. 8 und Abs. 3 BauNVO,
- Bordelle, bordellartige Betriebe und Wohnungsprostitution.

Für bestehende Schank- und Speisewirtschaften im MI 1 sind Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen dieser Anlagen gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO im Erdgeschoss und Untergeschoss allgemein zulässig, sofern sie das Wohnen nicht wesentlich stören und die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes in seinen übrigen Teilen gewahrt bleibt.

Für bestehende Vergnügungsstätten im MI 1 und MI 2, ausgenommen Spielhallen, sind Änderungen und Nutzungsänderungen dieser Anlagen gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO im Erdgeschoss und Untergeschoss allgemein zulässig, sofern sie das Wohnen nicht wesentlich stören und die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes in seinen übrigen Teilen gewahrt bleibt.

Im Rahmen der nachfolgenden bauordnungsrechtlichen Verfahren ist ein entsprechender gutachterlicher Nachweis auf Grundlage der TA Lärm zu führen.

§ 5 Schutz bestehender Gehölze

Unabhängig von den Festsetzungen des Bebauungsplanes behalten die „Verordnung zum Schutz des Baumbestandes im Stadtgebiet Augsburg“ (Baumschutzverordnung) i.d.F. von 2010 und die „Verordnung der Stadt Augsburg zum Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich des Altstadtringes“ i.d.F. von 2001 weiterhin ihre Gültigkeit.

§ 6 Werbeanlagen

- (1) Werbeanlagen sind nur in den Erdgeschosszonen, d.h. maximal bis zur Höhe der Fensterunterkante des 1. Obergeschosses, zulässig.
- (2) Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung in Form von Auslegern, Nasenschildern und Einzelbuchstaben auf Putz zulässig.
- (3) Die Höhe der Werbeanlagen darf max. 60 cm betragen.
Senkrechte bzw. hochrechteckige Werbeanlagen sind unzulässig.
Senkrecht zur Gebäudefront angebrachte Werbeanlagen (Ausleger und Nasenschilder) dürfen eine seitliche Ansichtsfläche von 0,36 m² je Seite nicht überschreiten. Die Ausladung darf nicht mehr als 0,75 m betragen. Ab Vorderkante Fußweg ist ein Schutzabstand von mindestens 0,65 m einzuhalten. Die Durchgangshöhe zwischen Fußwegoberkante und Unterkante der Werbeanlage muss mindestens 2,50 m betragen. In Straßenzügen ohne besondere Gehsteigflächen muss die Durchgangshöhe mindestens 4,50 m betragen.
- (4) Unzulässig sind:
 - Blinkende und bewegliche Werbungen, Leuchtprojektionen, Leuchtkästen, Skybeamer u. ä.
 - Werbeanlagen an Erkern, Gesimsen, Balkonen und prägenden Gliederungselementen von Fassaden, oder sonstigen hochragenden Bauteilen.
 - Großflächige Folienbeklebungen an Fenstern und Schau Fenstern von mehr als 20 % der Fensterfläche. Zulässig ist nur die Verwendung von Sandstrahlfolie.
- (5) Für die in Passagen befindlichen Läden und Geschäfte ist an den Passageneingängen nur eine Werbeanlage als Sammelwerbung zulässig. Diese darf in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde ausnahmsweise höher als 0,60 m sein.
- (6) Über die vorgenannten Regelungen hinaus sind keine ortsfesten Werbeanlagen zulässig.

§ 7 Gestaltungsfestsetzungen

- (1) Die Außenwände baulicher Anlagen und die Gliederungselemente ihrer Fassaden dürfen nur verputzt ausgeführt werden.
Stark gemusterte Putzarten sind unzulässig.
Fassadenverkleidungen jeglicher Art sind unzulässig.
- (2) Fassaden sind farblich so zu gestalten, dass die Farbtöne dem historischen Charakter eines Gebäudes und der Umgebung entsprechen.
Unzulässig sind grelle Farben sowie Farbmaterialien, die eine glänzende Oberfläche ergeben. Architektonische Fassadengliederungen müssen in harmonisch aufeinander abgestimmten Farbtönen in Erscheinung treten. Teilanstriche, die nicht auf die Farbgebung der übrigen Fassadenteile harmonisch abgestimmt sind, sind unzulässig.
- (3) Die Putzoberflächen, Fassadenmaterialien, die Farbgebung sowie die Fassadengliederung sind im Detail mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und der städtischen Farbberatung abzustimmen.
- (4) Vordächer und feststehende Überdachungen sind unzulässig.
- (5) Markisen sind nur beweglich und aus textilem Material zulässig.
Ihre maximale Länge darf unter Beachtung der Fassadengliederung 4,00 m nicht überschreiten. Die maximal zulässige Ausladung beträgt 2,00 m. Eine Mindestdurchgangshöhe von 2,50 m muss eingehalten werden. Musterungen und Werbeaufschriften (auch Eigenwerbung) sind unzulässig. Die Farben sind mit der städtischen Farbberatung abzustimmen.
- (6) Einfriedungen sowie Abgrenzungen z.B. durch Zaunelemente, Gitter oder Pflanzkübel /-tröge sind im öffentlichen Raum unzulässig.

§ 8 Stellplätze

- (1) Im Plangebiet gilt die Stellplatzsatzung – Satzung der Stadt Augsburg über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge - vom 20.12.2010.
- (2) Für Hotels, Pensionen und andere Beherbergungsbetriebe im Plangebiet ist abweichend von der Stellplatzsatzung je 6 Betten mindestens 1 Stellplatz nachzuweisen.

§ 9 Schutz vor Erschütterungen

- (1) Zur Einhaltung der Anforderungen an den Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall ist der Gleiskörper der Straßenbahn als kontinuierlich gelagerte Schiene (Rillenprofil Ri60), eingebettet in eine Betontragplatte mit Schienenfußlagerung auf einer mindestens 16 mm starken Einfederungsmatte mittlerer Steifigkeit (15 kN/mm/m) auszubilden. Die Betontragplatte (2,20 m x 26 cm) muss dabei als Masse-Feder-System auf mindestens 25 mm starken Gleisbettmatten (dynamische Steifigkeit 0,018 N/mm³) ausgelegt werden.
- (2) Abweichungen von der vorgenannten Gleiskörperkonstruktion sind zulässig, wenn gutachterlich ein ausreichender Erschütterungs- und Luftschallschutz durch eine andere Konstruktion nachgewiesen wird.

C.3. Schlussbestimmungen

§ 10 Änderung bestehender Bebauungspläne (siehe auch F.2.2)

Mit Inkrafttreten des BP Nr. 470 werden folgende Bebauungspläne, soweit sie innerhalb des Geltungsbereiches des BP Nr. 470 liegen, geändert und insoweit aufgehoben:

- Nr. 404 „Zwischen der Zeuggasse östlich HS-Nr. 11, Kleines Katharinengäßchen und Bleigäßchen“
(rechtsverbindlich seit 29.05.1964),
- Nr. 420 A „Zwischen Karolinenstraße, Perlachberg und Hinter der Metzg bis einschließlich Fl.-Nr. 2271“
(rechtsverbindlich seit 23.06.1989),
- Nr. 445 „Östlich der Maximilianstraße/Lech-/Ulrichsviertel“
(rechtsverbindlich seit 08.04.2011),
- Nr. 447 „Afragäßchen / Afrawald“
(rechtsverbindlich seit 23.06.1995),
- Nr. 453 „Beiderseits des Schmiedberges“
(rechtsverbindlich seit 19.12.2008),
- Nr. 460 I „Ernst-Reuter-Platz“
(rechtsverbindlich seit 29.10.1993),
- Nr. 469 „Beiderseits der Armenhausgasse“
(rechtsverbindlich seit 14.06.2002),

**§ 11 Aufhebung von Baulinienplänen bzw. rechtsverbindlichen
Bebauungsplänen (siehe auch F.2.1 und F.2.3)**

Mit Inkrafttreten des BP Nr. 470 werden folgende Baulinienpläne, soweit diese innerhalb des Geltungsbereiches des BP Nr. 470 liegen, ersatzlos aufgehoben:

Strecke des "Vorderen Lech" und zwar von Haus Nr. 461 bis 470
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 25.11.1892)

Anwesen Lit. D Nr. 45 und 46 in Augsburg
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 25.10.1894)

Unterer Brunnenlech
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 18.05.1900)

Verbindungsstraße vom Königsplatz zum Moritzplatz
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 14.01.1903)

Ausmündung des Färbergäßchens in die Bürgermeister-Fischer-Straße
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 06.03.1909)

Weite Gasse
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 14.03.1939)

Armenhausgasse in Augsburg
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 29.05.1951)

Am Mauerberg und Schwalbeneck
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 14.03.1952)

Durchbruchstraße östlicher Teil: Karolinenstraße - Jakoberstraße
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 29.04.1952)

Perlachberg und Barfüßerstraße (rechtskräftig durch Regierungsbescheid
vom 26.11.1953)

Durchbruchstraße westlicher Teil: Fuggerstraße – Karolinenstraße
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 10.03.1954)

Zwischen Weiter Gasse, Maximiliansplatz und Armenhausgasse
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 05.02.1958)

Baublock Karolinen-, Karlsstraße und Obstmarkt und Sicherung
des Zubringerverkehrs
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 27.10.1960)

Burgergäßchen - Karolinenstraße - Leonhardsberg - Hinter der Metzg
(rechtskräftig durch Regierungsbescheid vom 02.11.1960)

Mit Inkrafttreten des BP Nr. 470 wird der BP Nr. 444 „Lech-/ Ulrichs-
viertel“, rechtsverbindlich seit dem 23.06.1989, soweit er innerhalb des
Geltungsbereiches des BP Nr. 470 liegt, ersatzlos aufgehoben.

§ 12 Ordnungswidrigkeiten

Mit einer Geldbuße bis zu 500.000 EUR kann belegt werden, wer vorsätz-
lich oder fahrlässig den örtlichen Bauvorschriften in dieser Satzung zu-
widerhandelt (Art. 79 Abs.1 Nr. 1 BayBO).

§ 13 In-Kraft-Treten

Der Bebauungsplan tritt gemäß § 10 Abs. 3 BauGB mit dem Tag der
Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses im Amtsblatt der Stadt
Augsburg in Kraft.

D. Begründung zur Satzung

in der Fassung vom 08.06.2011.

D.1. Anlass der Planung

Die Maximilianstraße ist ein einzigartiges Ensemble aus prachtvollen Bauwerken der unterschiedlichsten Epochen. Der Straßenzug reicht von der Basilika St. Ulrich und Afra im Süden bis zum Rathausplatz im Norden und findet hieran anschließend seine Fortsetzung nach Norden in der Karolinenstraße und dem bis zum Augsburger Dom reichenden Hohen Weg. Der gesamte Straßenzug vom Dom bis St. Ulrich zählt als städtebaulich markantester Innenstadtbereich Augsburgs zu einem der schönsten, sowie kulturell und historisch wertvollsten Straßenräumen mit europaweiter Bedeutung. In jüngster Vergangenheit ist jedoch entlang dieser Achse eine verstärkte Ansiedlung von Gastronomiebetrieben, insbesondere Massen- und Schnellgastronomie, sowie von Bars / Clubbetrieben und Spielhallen zu beobachten. Nutzungskonflikte zu der ebenfalls in diesem Bereich vorhandenen Wohnnutzung treten häufig auf.

Aufgrund dieser Problematik wurden von mehreren Stadtratsfraktionen Anträge gestellt, keine weitere Massen- und Schnellgastronomie sowie Vergnügungsstätten im Bereich der Maximilianstraße zuzulassen. Nach einem Bericht im Bauausschuss am 12.03.2009 wurde der Verwaltung der Auftrag erteilt, im Sinne einer städtebaulichen Entwicklung und Ordnung eine positive Planungskonzeption im Bereich beiderseits der Maximilianstraße zu erarbeiten. Mit dem Instrument des Bebauungsplans soll die Nutzungsart und Nutzungsmischung gesteuert werden und mit einer Veränderungssperre diese Planung gesichert werden. Um im Bereich der Maximilianstraße vorhandene Strukturen erhalten zu können und unerwünschte Gebietsverschlechterungen bzw. -änderungen, wie z.B. die Ausuferung von Schank- und Speisewirtschaften über das bestehende Maß hinaus in die vorhandenen Strukturen auszuschließen, wurde mit Beschluss des Stadtrates vom 30.04.2009 das Bebauungsplanverfahren eingeleitet, die Satzung zur Veränderungssperre sowie die Änderung der förmlich festgelegten Sanierungsgebiete Altstadt Nr. 12 „Afragäßchen“ und Nr. 13 „Kaisermeile“ beschlossen.

Neben der Steuerung von Gastronomie und Vergnügungsstätten hat der Stadtrat mit Beschluss vom 22.07.2009 die Führung einer Straßenbahnlinie im Linienbetrieb entlang der südlichen Maximilianstraße, des Milchbergs und der Margaretenstraße beschlossen. Der Bebauungsplan Nr. 470 schafft die entsprechenden planungsrechtlichen Voraussetzungen, indem er gemäß § 28 Abs. 3 PBefG das ansonsten für den geplanten Ausbau der Straßenbahn erforderliche Planfeststellungsverfahren ersetzt.

Mit dem o.g. Beschluss vom 22.07.2009 wurde auch die Durchführung der Neugestaltung der Maximilianstraße auf Grundlage des „Kaisermeilen-Konzeptes“ (siehe D.3.7) beschlossen. Dabei sollen auch die Ergebnisse des städtebaulich-verkehrsplanerischen Ideenwettbewerbs „Innenstadt Augsburg“ (siehe D.3.7) Berücksichtigung finden. Gegenstand dieses Ideenwettbewerbs war die Entwicklung eines integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität für die Innenstadt von Augsburg.

Vom 20.01. bis 22.01.2010 fand eine von den Architektenverbänden BDA und SAIV, der Bayerischen Architektenkammer und dem Augsburger Club organisierte Architekturwerkstatt „Maximilianstraße“ statt, an welcher namhafte Architekten teilnahmen. Im Ergebnis wiesen die Teilnehmer auf den herausragenden europäischen Rang des Denkmalensembles der Maximilianstraße und ihre Bedeutung als „gute Stube“ der Stadt hin. Zudem gaben sie u. a. Empfehlungen zur Gestaltung des Straßenraums, zur Anordnung von Parkplätzen sowie zur Errichtung einer Straßen-Mittelbebauung am Merkurbrunnen bzw. am Ulrichsplatz unter Verzicht auf eine Straßenbahnlinie.

Am 19.05.2010 hat der Stadtrat jedoch den Beschluss zur Führung einer Straßenbahn im Linienbetrieb durch die Maximilianstraße bekräftigt und die Verwaltung beauftragt, zu untersuchen, ob eine Erweiterung der bestehenden Innen- und Außengastronomie im Bereich der Maximilianstraße zwischen Merkur- und Herkulesbrunnen möglich ist.

Für die geplante städtebauliche und verkehrstechnische Neugestaltung der Maximilianstraße wurde das aus dem „Kaisermeilen-Wettbewerb“ vorliegende Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die Maximilianstraße in der Folge im Detail weiter entwickelt. Neben der Führung einer Straßenbahn im Linienbetrieb berücksichtigt dieses Konzept eine, mit dem seit 14.01.2011 rechtsverbindlichen BP Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard (zwischen Klinkertor- und Theodor-Heuss-Platz)“ abgestimmte Lösung für alle Zu- und Abläufe zur Maximilianstraße (Milchberg, Weite Gasse / Kitzenmarkt, Hallstraße und Predigerberg/Heilig-Grab-Gasse, etc.) sowie eine Verkehrsberuhigung der Hallstraße. Das weiter entwickelte Gestaltungskonzept für die Maximilianstraße liegt diesem Bebauungsplan nachrichtlich als Plananlage F.3. bei.

D.2. Beschreibung des Planbereiches

D.2.1. Geltungsbereich, Lage und Größe

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ergibt sich aus der Planzeichnung.

Das Plangebiet ist Teil der Augsburger Altstadt, liegt im Zentrum der Augsburger Innenstadt und weist eine Größe von ca. 19,9 ha auf. Es umfasst die Platzflächen des Elias-Holl-Platzes, Rathausplatzes, Zeugplatzes und Ulrichplatzes sowie insbesondere den Straßenraum entlang der Achse Karolinenstraße, Maximilianstraße, Milchberg und Margaretenstraße. Darüber hinaus liegen im Planumgriff auch noch weitere innerstädtische Straßen bzw. Straßenabschnitte (z.B. Am Perlachberg, Philippine-Welser-Straße, Wintergasse, Katharinengasse), die im Zuge der geplanten Umbaumaßnahmen des markanten Straßenzuges vom Dom bis St. Ulrich tangiert werden, bzw. ebenfalls eine Umgestaltung erfahren (z.B. Hallstraße).

Neben den Verkehrsflächen befindet sich die historisch bedeutende Innenstadtbebauung mit zahlreichen prägenden öffentlichen und kulturellen Einrichtungen (Perlachturm mit St. Peter, Rathaus, St. Moritz, Schaezlerpalais, etc.) sowie historisch bedeutenden Brunnenanlagen (Augustus-, Merkur-, Herkulesbrunnen) im Umgriff des Planareals.

D.2.2. Bestehende Strukturen und Nutzungen

Der wesentliche Bestandteil des Bebauungsplans ist die markante innerstädtische Nord-Süd-Achse vom Dom bis zur Basilika St. Ulrich, mit den angrenzenden Randbereichen. Diese Achse wird wesentlich von den Verkehrsflächen der Karolinenstraße und der Maximilianstraße sowie zahlreichen bereits als Baudenkmal eingestufteten Gebäuden (Perlachturm, Rathaus, St. Moritz, Weberhaus, Schaezlerpalais, St. Ulrich, Patrizierhäuser etc.) geprägt. Die Wohn- und Geschäftshäuser entlang des markanten Straßenzuges werden im Erdgeschoss vor allem durch Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen genutzt. Die gesamte Bebauung im Plangebiet setzt sich im Wesentlichen aus bis zu 5-geschossiger Blockbebauung zusammen.

Den Platzbereichen Rathausplatz, Elias-Holl-Platz, Zeugplatz und Ulrichsplatz kommt eine hohe Bedeutung innerhalb des historisch geprägten Innenstadtensembles zu. Sie haben repräsentative Funktion, dienen als Aufenthaltsraum und sind teilweise als Bestandteil der Fußgängerzone stark von Fußgängern frequentiert. Die bedeutende Achse der Maximilianstraße wird darüber hinaus durch die drei monumentalen Brunnenanlagen (Augustus-, Merkur- und Herkulesbrunnen) gegliedert.

Der Bereich der Maximilianstraße zwischen Wintergasse und Steingasse ist vermutlich mit der Via Claudia identisch, im Süden ist es der ehemalige Friedhofs-, Wallfahrts- und Prozessionsweg zum Grab der Hl. Afra. Als Rückgrat des Ausbaus des Stadtraumes zwischen dem Dom und St. Ulrich und Afra geht seine Entstehung auf das frühe Mittelalter zurück. Das nördliche Plangebiet, der Bereich Karolinenstraße / Hoher Weg, ist von der nach dem 2. Weltkrieg entstandenen Bebauung und den stadtplanerischen Konzepten dieser Zeit geprägt. Dieser Bereich ist aber als unerlässliches Glied im Grundriss des Altstadtensembles und als Blickachse weiterhin von Bedeutung. Die sog. „kurze Maximilianstraße“ zwischen Merkurbrunnen und Perlachberg, ist von den Bauten der Nachkriegszeit geprägt, der südliche Teil der Maximilianstraße von einigen der bedeutendsten historischen Bürgerhäusern und -palais der Stadt und dem berühmten Blick nach Süden auf das Ulrichsmünster. Diese Aufweitung entstand 1809 durch den Abbruch von Siegelhaus, Wein- und Salzstadel, die bis dahin noch Bestandteil des Straßenraums waren.

Die gesamte Augsburger Altstadt ist als Denkmalensemble geschützt, das heute noch sichtbare Zeugnisse der großen Vergangenheit der ehemaligen freien Reichsstadt birgt.

Im gesamten Straßenzug der Maximilian- / Karolinenstraße liegen Straßenbahngleise ohne eigenen Gleiskörper. Haltepunkte befinden sich am Rathausplatz und am Ende der Bgm.-Fischer-Straße. Im südlichen Planbereich dienen die Gleise bislang nur dem Ein- und Ausrücken der Straßenbahnen. Bei St. Ulrich und Afra befindet sich eine Bushaltestelle.

Die wichtigsten beiden Zu- und Abfahrtsstraßen der Maximilianstraße für den MIV stellen der Milchberg und die Hallstraße dar. Mit einigem Abstand folgen die Weite Gasse und der Predigerberg. Eine nur untergeordnete Bedeutung weisen die Kapuziner- und die Armenhausgasse auf. Entsprechend der Ausweisung als Fußgängerzone wird der nördliche Teil der Maximilianstraße („Kurze Maximilianstraße“) praktisch nur vom Lieferverkehr und von Taxis genutzt. Dieser Straßenabschnitt bildet eine wirksame Unterbrechung für den MIV in der Achse St.-Ulrich bis Dom.

Fußgängerzonen sind derzeit der Rathausplatz, die „kurze Maximilianstraße“, der Bereich um die Moritzkirche (Moritzplatz/Merkurbrunnen), der Elias-Holl-Platz, die Philippine-Welser-Straße und die Bgm.-Fischer-Straße. Die Radfahrer werden im historischen Kernstadtbereich auf der Fahrbahn geführt.

Die bauliche Struktur im Umfeld des Straßenzuges Maximilianstraße / Karolinenstraße und der sonstigen überplanten innerstädtischen Verkehrsflächen ist wesentlich geprägt durch Nutzungen wie Wohnen, Gaststätten, Läden, Büros und Gemeinbedarfsflächen (Kirche, Kultur, Erziehung, Verwaltung), die den markanten vielfältigen Nutzungsmix der Innenstadt ausmachen.

D.2.3. Topographie, Vegetation und Hydrologie

Das Plangebiet ist im Bereich des Straßenzuges Maximilianstraße / Karolinenstraße Bestandteil der Augsburger Hochterrasse und demzufolge weitestgehend eben. Die Topographie dieser Innenstadtachse und der unmittelbar westlich daran anschließenden Innenstadtbereiche wird im Wesentlichen durch die vorhandenen Verkehrsanlagen sowie die urbanen Platzflächen bestimmt. Östlich des Straßenzuges Maximilianstraße / Karolinenstraße verläuft der Übergang zwischen der Augsburger Hochterrasse und der Haunstetter Niederterrasse. Um den Höhenunterschied von ca. 10 m zu bewältigen, weisen die in diesem Bereich liegenden Straßen (z.B. Am Perlachberg, Milchberg) teilweise ein erhebliches Gefälle auf. In Anpassung an die natürlichen Gegebenheiten des Nord-Süd ausgerichteten Geländes entwickelte sich das Wegesystem.

Der Straßenzug Maximilianstraße / Karolinenstraße ist wie die meisten Nebenstraßen in der historischen Altstadt infolge der vollflächigen Versiegelung nahezu vegetationsfrei. Lediglich am Predigerberg im Bereich der Berufsschule, in der Hallstraße, in der Margaretenstraße, am Zeugplatz sowie am Elias-Holl-Platz findet sich partiell Baumbestand in den Randbereichen des Straßenraumes. Das östliche Ende der Margaretenstraße wird wesentlich von der Kulisse des Grüngürtels am Stadtgraben dominiert. In den Innenhöfen und verbleibenden Freibereichen der überplanten innerstädtischen Baustrukturen findet sich punktuell Vegetationsbestand, der teilweise auch auf den Straßenraum wirkt.

Mit dem Lechkanal „Vorderer Lech“ besteht im Plangebiet ein Oberflächengewässer, das entlang der Straßen und Gassen durch die Altstadt verläuft. Entsprechend der Darstellungen der Grundwasserkarte der Stadt Augsburg liegt der höchste Grundwasserstand im Bereich der Maximilianstraße bei deutlich über 10 m unter der Geländeoberkante.

D.3. Planungsrechtliche Ausgangssituation

D.3.1. Darstellung im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im Flächennutzungsplan der Stadt Augsburg in der Fassung der Neubeckanntmachung vom 01.07.2010, zuletzt geändert am 08.10.2010, ist der Planbereich überwiegend als gemischte Baufläche mit Marktfunktion dargestellt. Für den östlichen und südlichen Teilbereich des Planareals besteht teilweise eine Darstellung als Wohnbaufläche mit Marktfunktion. Die innerhalb des Plangebietes für schulische, kirchliche, kulturelle Zwecke bzw. die Verwaltung genutzten Einrichtungen (Rathaus, Holbeingymnasium, Schaezlerpalais, St. Ulrich, etc.) sind als Flächen für den Gemeinbedarf mit den Zweckbestimmungen Erziehung, Religion, Kultur bzw. Verwaltung ausgewiesen. Der Rathausplatz und Zeugplatz sowie die Philippine-Welser-Straße und Bgm.-Fischer-Straße sind als Bestandteil der Fußgängerzone dargestellt. Zudem ist die vorhandene Trasse der „Straßenbahn“ ausgewiesen. Das Gewässer des „Vorderen Lechs“ ist als „Wasserfläche“ dargestellt.

Der integrierte Landschaftsplan stellt das Plangebiet überwiegend als Siedlungsbereich dar. Dargestellt ist auch die Terrassenkante zwischen der Augsburger Hochterrasse im Westen und der Haunstetter Niederterrasse im Osten. Entlang der Hallstraße sind im nördlichen und südlichen Straßenraum teilweise zu sichernde und zu entwickelnde Gehölzstrukturen und Einzelbäume dargestellt.

Nachdem der FNP mit integrierter Landschaftsplanung bereits die einzelnen Bauflächen, Fußgängerzone und Straßenbahn darstellt und zudem hinsichtlich deren Lage und Ausdehnung keine verbindliche Parzellenschärfe aufweist, können die geplanten Umbaumaßnahmen aus der vorbereitenden Bauleitplanung entwickelt werden.

D.3.2. Gesamtverkehrsplan und Nahverkehrsplan

Der Stadtrat hat im Januar 2006 die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplanes / Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Augsburg aus dem Jahr 1998 beschlossen. Der Gesamtverkehrsplan fungiert unter Berücksichtigung der verkehrlichen Entwicklungen im Umland grundsätzlich als Richtschnur für die künftige verkehrliche Situation im Stadtgebiet. Wichtige Bausteine des Gesamtverkehrsplanes sind neben dem Ausbau des ÖPNV, insbesondere auch der Ausbau des städtischen und regionalen Straßennetzes.

Als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV hat die Stadt Augsburg auch einen Nahverkehrsplan aufzustellen und die darin aufgeführten Zielvorstellungen regelmäßig fortzuschreiben.

Der Stadtrat hat am 27.04.2006 den städtischen Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2006 - 2011 beschlossen und in diesem wesentliche Änderungen der ÖPNV-Struktur im Stadtgebiet definiert. Dabei soll insbesondere die Straßenbahn als Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV durch den Neubau und die Erweiterung vorhandener Linien gestärkt werden. Als Bestandteil des Ausführungsnetzes 2006-2011 des Nahverkehrsplans soll das heutige Betriebsgleis im Zuge des Umbaus der Maximilianstraße für den Linienverkehr ausgebaut werden.

D.3.3. Überplante rechtsverbindliche Bebauungspläne

Am 23.06.1989 trat der Bebauungsplan Nr. 444 „Lech-/Ulrichsviertel“, der sich östlich der Maximilianstraße befindet, in Kraft. Direkt an der Maximilianstraße setzt dieser Bebauungsplan ein Mischgebiet fest. In diesem Bereich sind Schank- und Speisewirtschaften nur ausnahmsweise zulässig, Vergnügungstätten sind ausgeschlossen. Der rückwärtige Bereich wird im Bebauungsplan Nr. 444 größtenteils als allgemeines Wohngebiet planungsrechtlich gesichert. Aufgrund jahrelanger Problematik bei der Umsetzung dieses Bebauungsplans (regelmäßige Ausnahmen bzw. Befreiungen von den Festsetzungen zu Schank- und Speisewirtschaften) soll insbesondere auch aus Gründen der Rechtssicherheit und -klarheit der Bebauungsplan Nr. 444 im Bereich des aufzustellenden Bebauungsplans Nr. 470 mit In-Kraft-Treten dieses Bebauungsplans ersatzlos aufgehoben werden (siehe Beiplan F.2.1).

Des Weiteren bestehen im Planbereich des Bebauungsplans Nr. 470 verschiedene rechtskräftige Bebauungspläne, die im Zuge dieses Aufstellungsverfahrens geändert und insoweit aufgehoben werden sollen.

Im südöstlichen Bereich des Plangebiets (östlich der Maximilianstraße) besteht u. a. der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 447 „Afragäßchen-Afrawald“, der im überplanten Teilbereich ein besonderes Wohngebiet festsetzt, in dem Schank- und Speisewirtschaften nur ausnahmsweise zulässig sind. Mit der Aufgabe von ehemals prägenden Gewerbebetrieben (z.B. Mälzerei) hat sich die Nutzungsstruktur im Umgriff des BP Nr. 470 zwischenzeitlich zu einem allgemeinen Wohngebiet (WA) bzw. entlang des Ulrichsplatzes zu einem Mischgebiet (MI) weiterentwickelt und wird nun auch entsprechend festgesetzt.

Im westlichen Bereich an der Maximilianstraße bestehen die rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 460 I „Ernst-Reuter-Platz“, Nr. 469 „Beiderseits der Armenhausgasse“ und Nr. 404 „Zwischen der Zeuggasse östlich HS-Nr. 11, Kleines Katharinengäßchen und Bleigäßchen“. Diese Bebauungspläne liegen nur in ganz kleinen Teilbereichen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 470, so dass das Gebiet westlich der Maximilianstraße überwiegend als Innenbereich gem. § 34 BauGB zu beurteilen ist.

Die Festsetzungen der tangierten rechtskräftigen Bebauungspläne wurden, soweit sie noch eine städtebauliche Relevanz besitzen, im Bebauungsplan Nr. 470 entsprechend berücksichtigt (siehe Beiplan F.2.2.).

Die Aufhebung der bestehenden Bebauungspläne begründet sich darin, dass das Gebiet überwiegend plankonform überbaut und entsprechend geprägt ist. Die städtebauliche Ordnung wird über einen einfachen Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB mit Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung, zu Gemeinbedarfs- und Straßenverkehrsflächen in ausreichendem Maße erreicht. Darüber hinaus ist § 34 BauGB eine ausreichende Beurteilungsgrundlage, da in diesem bereits seit Jahrhunderten überbauten Bereich keine grundsätzlichen Veränderungen zu erwarten sind.

Mit dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 445 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen rechtssicheren Ausschluss von Vergnügungsstätten sowie die Steuerung von Schank- und Speisewirtschaften in dem unmittelbar östlich an den Umgriff des BP Nr. 470 angrenzenden, dicht besiedelten Altstadtgebiet geschaffen. Im Bereich des Milchbergs und der Margaretenstraße überlagert der aktuelle Planbereich festgesetzte Verkehrsflächen des rechtsverbindlichen BP Nr. 445. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 470 wird der vorgenannte Teilbereich des rechtsverbindlichen BP Nr. 445 geändert und insoweit aufgehoben. Die restlichen Festsetzungen des BP Nr. 445 bleiben unberührt und somit weiterhin funktionsfähig.

D.3.4. Überplante Baulinienpläne

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 470 sind verschiedene Baulinienpläne vorhanden. Die jeweiligen Baulinien bzw. Baugrenzen der einzelnen Baulinienpläne sind mit der tatsächlich erfolgten Entwicklung teilweise nicht mehr vereinbar und werden somit ihrer städtebaulichen Funktion nicht mehr gerecht, weshalb sie auch nicht mehr zur Anwendung kommen. Demzufolge werden die Baulinienpläne im Bereich des Bebauungsplans Nr. 470 ersatzlos aufgehoben (siehe Beiplan F.2.3.).

D.3.5. BP Nr. 500 „Königsplatz“ und Augsburg Boulevard (zwischen Klinkertor und Theodor-Heuss-Platz)“

Die im Zuge der aktuell laufenden Planungen zur Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg u. a. geplante Neuordnung des Verkehrs zwischen Rotem Tor/Theodor-Heuss-Platz und Klinkertorplatz einschließlich des Haltestellendreiecks am Königsplatz hat direkte Auswirkungen auf die Umgestaltung im Bereich der Maximilianstraße und insbesondere auch in der Hallstraße. Die Bebauungsplanverfahren wurden daher eng aufeinander abgestimmt und sind sowohl zeitlich als auch funktional eng miteinander verknüpft. So grenzt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 470 im Bereich der Hallstraße unmittelbar an den Bebauungsplan Nr. 500.

Mit dem am 14.01.2011 in Kraft getretenen BP Nr. 500, werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Umbau des Königsplatzes und die Stärkung der Achse Bahnhof-Innenstadt sowie der Achse von Theodor-Heuss-Platz zum Kennedy-Platz mit der Ausformung des sogenannten „Augsburg-Boulevards“ im Zuge der historischen Wallanlagen geschaffen. Neben den aus dem Projekt Mobilitätsdrehscheibe resultierenden Umbaumaßnahmen wird eine grundlegende funktionale und gestalterische Neuordnung des öffentlichen Raumes sichergestellt, mit dem Ziel einer nachhaltigen Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV und somit einer Entlastung der Innenstadt vom MIV-Durchgangsverkehr. Die in diesem Zusammenhang konzipierte Unterbrechung der Fuggerstraße auf Höhe des Königsplatzes und die damit einhergehende geänderte Funktion der Konrad-Adenauer-Allee, als künftig reine Erschließungsstraße wird zu einer nachhaltigen Verkehrsberuhigung in der südlichen Altstadt beitragen.

D.3.5.1. Mit der künftig geänderten Verkehrsführung südlich des Königsplatzes, insbesondere der Sperrung der Verbindungsstraße zwischen Schießgraben- und Hallstraße für den MIV, wird der unerwünschte Durchgangsverkehr über den Milchberg, die südliche Maximilianstraße und die Hallstraße unterbunden (vgl. Kapitel D.4.4.2. „Motorisierter Individualverkehr (MIV)“).

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 470 wird die Gestaltungsplanung für die Maximilianstraße, die auf dem Ergebnis des zweistufigen Ideen- und Realisierungswettbewerbs für die „Kaisermeile“ basiert, auf die geänderte Erschließung der südlichen Innenstadt abgestimmt.

Im Zuge der öffentlichen Diskussion über die geplante Verkehrsführung am Königsplatz wurde von einer Bürgerinitiative die in vorangegangenen Planungsprozessen verworfene Alternative eines Tunnels zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße wieder aufgegriffen. Bei einem Bürgerentscheid am 21.11.2010 fand dieser Vorschlag jedoch keine Mehrheit. In einem gleichzeitig durchgeführten Ratsbegehren wurde der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 500 – mit einer vorsorglichen Entlastungsstraße – zur Abstimmung gestellt und von einer Mehrheit deutlich bestätigt. Das im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 500 vorgesehene Verkehrskonzept kann daher auch weiterhin als Grundlage für den Bebauungsplan Nr. 470 verwendet werden.

D.3.6. Sanierungsgebiete

Das Plangebiet liegt größtenteils im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet Altstadt Nr. 13 „Kaisermeile“ vom 09.11.2000, zuletzt geändert am 30.04.2009 (vereinfachtes Verfahren) und in geringem Umfang auch im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet Altstadt Nr. 12 „Afragäßchen“ vom 21.08.1995 (umfassendes Verfahren) (siehe Beiplan F.2.4.).

Wesentliche Ziele dieser Sanierungsgebiete sind z. B.

- Stärkung der Wohnfunktion,
- Verhinderung von Leerständen in Handel und Dienstleistungen,
- Qualitätsverbesserung der Versorgungs- und Infrastruktur,
- Erhöhung der Verweilattraktivität,
- Reduzierung der Verkehrsbelastung, insbesondere des Fremverkehrs,
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs,
- Verbesserung der Begehbarkeit des öffentlichen Raumes durch Aufhebung der trennenden Wirkung des Straßenraumes,
- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung durch Straßenbahnlinienverkehr,
- Integration der Außenbewirtung in die Gestaltung des Straßenraums.

Die planungsrechtlich relevanten Sanierungsziele des Sanierungsgebietes Altstadt Nr. 12 wurden dabei bislang über den am 23.06.1995 in Kraft getretenen Bebauungsplan Nr. 447 „Afragäßchen - Afrawald“ gesichert, der den gesamten Umgriff dieses Sanierungsgebietes abdeckt.

Am 30.04.2009 hat der Stadtrat beschlossen, dass die Sanierungsziele der beiden Sanierungsgebiete Altstadt Nr. 12 und 13 dahingehend fortgeschrieben werden sollen, dass weitere Schank- und Speisewirtschaften sowie Vergnügungsstätten künftig ausgeschlossen werden. Darüber hinaus wurde der Genehmigungsvorbehalt gemäß § 144 Abs. 1 BauGB in der Satzung des Sanierungsgebiets Nr. 13 aufgehoben, damit stattdessen die Veränderungssperre erlassen werden konnte.

Die Sanierungsziele sollen auf Dauer über den Bebauungsplan Nr. 470 „Beiderseits der Maximilianstraße“ gesichert werden.

D.3.7. Vorgaben und Erkenntnisse aus dem städtebaulichen Ideenwettbewerb „Innenstadt Augsburg“, dem Realisierungswettbewerb „Kaisermeile“, und der „Architekturwerkstatt Maximilianstraße“

Grundlage für alle bisherigen Planungen in der Maximilianstraße ist das Ergebnis des zweistufigen städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs „Kaisermeile“ aus dem Jahr 1997. Der europaweite Wettbewerb zur Umgestaltung der Maximilianstraße wurde 1997 abgeschlossen, jedoch bis heute noch nicht umgesetzt. Mit einem Grundsatzbeschluss vom 13.02.1998 beauftragte der Stadtrat die Verwaltung mit der schrittweisen Umsetzung des Konzepts der 1. Preisträger (Architektur: Büro Schrammel, Verkehrsplanung: Prof. Lang, Detailplanung: Hofmann & Partner, Lichtplanung: Lichtlabor Bartenbach).

Die breite öffentliche Diskussion um das Kaisermeilen-Konzept führte im September 2003 zur Einrichtung des Forums Innenstadt Augsburg (FIA), in dem zahlreiche Interessenvertreter in einem moderierten Verfahren u.a. Empfehlungen für den Umbau der Maximilianstraße erarbeiteten. Im Weiteren wurden verschiedene verkehrlenkende und gestalterische Maßnahmen umgesetzt.

Am 28.04.2005 beschloss der Stadtrat die Umsetzung des Kaisermeilen-Konzepts unter Berücksichtigung der Empfehlungen des FIA. Für einen ersten Abschnitt (Margaretenstraße, Milchberg und Ulrichsplatz) wurden daraufhin die verkehrstechnischen und gestalterischen Planungen erarbeitet und im Auftrag der Stadtwerke Verkehrs GmbH und des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg die Planfeststellungsunterlagen erstellt, denen der Stadtrat am 18.05.2006 zustimmte. Mit diesen Unterlagen sollte das Verfahren zur Planfeststellung für den ersten Abschnitt des Ausbaus der Straßenbahnlinie zwischen Margaretenstraße und Moritzplatz in Verbindung mit der Neugestaltung der Margaretenstraße, des Milchbergs und des Ulrichsplatzes durchgeführt werden.

Die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für diesen ersten Abschnitt bei der Regierung von Schwaben sowie die Überarbeitung der Planung für den zweiten Abschnitt (Ulrichsplatz bis Merkurbrunnen) wurde aufgrund des sich abzeichnenden Bürgerentscheids zum Umbau des Königsplatzes und der damit verbundenen Planungsunsicherheit im Hinblick auf das gesamtstädtische Verkehrskonzept zurückgestellt.

In diesem Bürgerentscheid stimmte die Mehrheit am 25.11.2007 dafür, dass der Ratsbeschluss zum Umbau des Königsplatzes erst nach Durchführung eines Ideenwettbewerbs für ein innerstädtisches Verkehrskonzept gefasst wird.

Als Konsequenz aus dem Bürgerentscheid zum Königsplatzumbau beschloss der Stadtrat am 24.04.2008 die Durchführung eines integrierten städtebaulich-verkehrsplanerischen Wettbewerbs für den Umbau des Königsplatzes (Ideenwettbewerb „Innenstadt Augsburg“). Gegenstand dieses Wettbewerbs war die Entwicklung eines integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität für die Innenstadt von Augsburg. Basierend auf diesem Konzept sollten für wichtige Straßen und Platzbereiche exemplarisch stadträumliche Leitideen aufgezeigt und Gestaltungsansätze entwickelt werden, die auf die jeweilige Nutzung und Verkehrsbedeutung des öffentlichen Raumes abgestimmt sind.

Nach Vorliegen des Ergebnisses des Ideenwettbewerbs Innenstadt Augsburg im Februar 2009 konnte die Planung für die Maximilianstraße in Abstimmung mit der Planung der städtebaulichen Achse Theodor-Heuss-Platz / Königsplatz / Kennedyplatz weiterentwickelt werden. Das Wettbewerbsergebnis hat grundsätzliche Auswirkungen auf die künftige Verkehrsführung der südlichen Innenstadt und somit auch auf das Verkehrskonzept für die „Kaisermeile“, so dass die bisherigen Planungen zur Umgestaltung der Maximilianstraße einer Weiterentwicklung bedurften.

Um eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Straßenzugs der Maximilianstraße/Karolinenstraße gewährleisten zu können, hat der Stadtrat am 30.04.2009 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 470 beschlossen, während das bereits eingeleitete Planfeststellungsverfahren nicht mehr weiterverfolgt wurde. Im Gegensatz zur Planfeststellung bietet der Bebauungsplan die Möglichkeit verschiedenste Themenbereiche funktional und inhaltlich in einem Planwerk zusammenzuführen. So können im Rahmen des Bebauungsplans insbesondere die Themenbereiche Verkehr/Straße, Straßengestaltung und Nutzungssteuerung des städtischen Kernbereichs planerisch bewältigt werden.

Im Rahmen der Diskussion über die angemessene Gestaltung des einzigartigen Ensembles der Maximilianstraße organisierten die Architektenverbände BDA und SAIV, die Bayerische Architektenkammer und der Augsburger Club vom 20. bis 22. Januar 2010 eine Architekturwerkstatt „Maximilianstraße“ mit den Teilnehmern Prof. Christoph Mäckler, Prof. Fritz Auer, Volker Staab, Ivano Gianola und Alois Diethelm.

Um störende Beeinträchtigungen des Gesamteindrucks der Straße von herausragendem europäischen Rang künftig zu vermeiden, empfahlen die fünf Architekten den Erhalt des historischen Großsteinpflasters, eine Neuordnung der Stellplätze – vor allem den Verzicht auf Senkrechtparkplätze - sowie Regelungen zur Gestaltung von Werbeanlagen und Außen gastronomien.

Übergeordnetes Ziel weiterer Planungen sollte nach Auffassung der fünf Architekten die räumliche Stärkung und Differenzierung der drei Abschnitte Ulrichsplatz, Maximilianstraße und Merkurbrunnen sein. Um die räumliche Gliederung dieser Abschnitte zu stärken, wurden zwei Baukörper in Anlehnung an die dort bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts vorhandene historische Mittelbebauung mit markanten Kopfbebauungen vorgeschlagen. Diese Bauten könnten die Übergänge zwischen den Platzräumen von Ulrichsplatz und Merkurbrunnen zum mittleren Straßenabschnitt hin den Straßenraum der Maximilianstraße räumlich einfassen und öffentliche Nutzungen beherbergen.

Um sich die Chance einer solchen Mittelbebauung langfristig zu wahren, empfahlen die Teilnehmer der Architekturwerkstatt, dass auf die geplante Straßenbahnlinie verzichtet werden sollte.

Zur räumlichen Fassung des Ulrichsplatzes sprachen sich die Teilnehmer der Architekturwerkstatt schließlich für eine Bebauung in der Innenkurve des Milchbergs (Grundstück der Evangelischen Kirche) aus, um die Einmündung des Milchbergs auf den Platz klar zu definieren.

Am 19.05.2010 hat der Stadtrat jedoch den Beschluss zur Führung einer Straßenbahn im Linienbetrieb durch die Maximilianstraße bekräftigt. Mit der erneuten Entscheidung für die Führung einer Straßenbahnlinie musste von weitergehenden Überlegungen der Planungswerkstatt hinsichtlich einer Mittelbebauung im Bereich Merkurbrunnen und Ulrichsplatz Abstand genommen werden.

Andere Empfehlungen der Planungswerkstatt konnten hingegen in die Planung integriert werden. Im Gestaltungsplan, der dem Bebauungsplan Nr. 470 nachrichtlich beigefügt ist, stellen die zu Plätzen aufgeweiteten Abschnitte der Maximilianstraße vor den Ulrichskirchen, auf Höhe des Herkulesbrunnens und um den Merkurbrunnen städtebauliche Schwerpunkte dar, die durch die Straßenraumgestaltung besonders hervorgehoben werden.

Entsprechend den Anregungen der Teilnehmer der Planungswerkstatt, auf den bisher geplanten asymmetrischen Straßenquerschnitt zugunsten einer dem Straßenraum angemesseneren symmetrischen Gestaltung zu verzichten und aufgrund einer Vielzahl weiterer Anregungen und Abstimmungen wurden die Gehwegbreiten beider Straßenseiten angeglichen. Damit kann auch auf der Westseite eine höhere Aufenthaltsqualität erreicht werden, und die Straßenbahnhaltestellen können barrierefrei, sowie funktional und gestalterisch besser in den Straßenraum eingebunden werden.

Mit der Anordnung von Längsparkerstellplätzen und der gewählten Gestaltung kann die sichere und eindeutige Führung der Fahrradfahrer auf beiden Straßenseiten gewährleistet werden. Die Breite der Bürgersteige mit Längsparkierung erfüllt nun auch die Anforderungen des Brandschutzes. Durch die beidseitige Längsparkierung kann zudem die gleiche Menge von Stellplätzen hergestellt werden, wie bei einer einseitigen Querparkierung. Die nach einer Alternativenprüfung gewählte Variante mit nahezu symmetrischer Gestaltung wird den hohen und vielfältigen funktionalen und stadtgestalterischen Anforderungen an den Straßenraum somit weitestgehend gerecht (s. Kap. D.4.2. „Gestaltung der Maximilianstraße“ und Kap. D.4.6. „Planungsalternativen“).

Die Festsetzungen zu Werbung und Gestaltung wurden in enger Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde überarbeitet und konkretisiert (s. Kap. D.4.3. „Werbeanlagen, Gestaltung an Gebäuden und im öffentlichen Raum“).

Schließlich flossen in die Detailprüfung und Fortentwicklung der Planung neben den Ergebnissen und Erkenntnissen des städtischen Verkehrsmodells insbesondere auch die Anregungen aus der umfangreichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung mit zahlreichen Dialogterminen und Informationsveranstaltungen ein.

D.3.8. Eigentumsverhältnisse

Bei den überplanten, weitestgehend bereits baulich genutzten Flächen im Umfeld der Verkehrsflächen handelt es sich vorwiegend um Grundstücksflächen in privatem Eigentum.

Die im Plangebiet überplanten Verkehrsflächen sind als Bestandteile öffentlich gewidmeter Straßen, Platzflächen und Fußgängerbereiche im Eigentum der Stadt Augsburg. Zudem liegt auch das Gewässer „Vorderer Lech“ und einige der ausgewiesenen Gemeinbedarfsflächen in städtischem Eigentum.

D.4. Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen der Planung

Ziel der Planung ist insbesondere eine nachhaltige Aufwertung des markanten innerstädtischen Straßenzuges Maximilianstraße / Karolinenstraße mit einer Steuerung der Nutzungsart und Nutzungsmischung beiderseits der Maximilianstraße sowie eine Umsetzung der Ergebnisse des Ideen- und Realisierungswettbewerbs „Kaisermeile“ von 1997. Dabei sollen tragfähige Regelungen zu Schank- und Speisewirtschaften / Vergnügungsstätten durch die Steuerung und den teilweisen Ausschluss weiterer Schank- und Speisewirtschaften / Vergnügungsstätten getroffen werden.

Des Weiteren soll auch eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung mit einer Straßenbahn im Linienbetrieb erfolgen. Der Bebauungsplan ersetzt das dafür erforderliche Planfeststellungsverfahren.

Bei der vorgesehenen funktionalen und gestalterischen Neuordnung des öffentlichen Raumes der historischen Stadtachse Dom - St. Ulrich soll das historisch gewachsene Verkehrsnetz mit der vorhandenen Erschließungsqualität - nach Möglichkeit ohne Einbahnstraßenregelungen - erhalten bleiben. Das Verkehrs-/Gestaltungskonzept basiert dabei u.a. auf folgenden verkehrlichen und städtebaulichen Zielvorstellungen:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Ziel- und Quellverkehr,
- Herausnahme des MIV-Durchgangsverkehrs,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität,
- Verkehrsberuhigung des Straßenzuges der Hallstraße,
- Ausbildung einer Straßenbahn im Linienbetrieb.

D.4.1. Städtebauliches Ziel / Art der baulichen Nutzung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 470 wird eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung angestrebt, bei der die Nutzungsart und Nutzungsmischung innerhalb des Plangebietes verträglich gesteuert werden soll. Städtebauliche Spannungen auf die vorhandene Wohnnutzung sollen minimiert und ein Ausgleich zwischen den verschiedenen Funktionsansprüchen der Bewohner, Touristen, Besucher, Gastronomen und Einzelhändler geschaffen werden. In diesem Zusammenhang sollen die bisher vorhandenen Nutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Gewerbe, Verwaltung und Wohnen gestärkt und gesichert werden. Daneben sollen die Wohnbedürfnisse der städtischen Bevölkerung (ca. 900 Bewohner entlang der Achse Maximilian- / Karolinenstraße) sowie die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen auch weiterhin gewährleistet werden. Nächtliche Überaktivität der Gastronomieszene droht derzeit das Wohnen zu verdrängen.

Die getroffenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (Mischgebiet, Allgemeines Wohngebiet und Flächen für Gemeinbedarf) stellen auf eine Sicherung der derzeitigen Nutzungsspektren in den überplanten Innenstadtbereichen im Umfeld der Stadtachse vom Dom bis St. Ulrich ab. Mit den Nutzungsfestsetzungen soll der Charakter des jeweiligen Gebietes unter Berücksichtigung der darüber hinaus ausgeschlossenen Nutzungen gestärkt und insbesondere die zentrumsnahe innerstädtische Wohnfunktion sowie weitere sensible Nutzungen wie Bildungsstätten, kulturelle und kirchliche Einrichtungen vor unverträglichen Belästigungen oder Störungen geschützt werden, ohne dabei den urbanen, innerstädtischen Charakter des Plangebietes zu negieren.

Bei dem Bebauungsplan Nr. 470 handelt es sich bezüglich der Vorgaben zur Art der baulichen Nutzung im Wesentlichen um einen bestandssichernden Bebauungsplan, durch den ungewollte Gebietsverschlechterungen oder -veränderungen künftig vermieden werden sollen. Zur Dokumentation der Situation und der Entwicklungstendenzen im Umfeld der Maximilianstraße wurde neben den kontinuierlich stattfindenden Einschätzungen der Fachämter im Jahr 2009 eine vollständige Bestandsaufnahme der Gastronomiebetriebe und Vergnügungsstätten im Plangebiet vorgenommen.

Um städtebaulichen Missständen und Fehlentwicklungen entgegenzuwirken und die o.g. Verdrängung der Wohnnutzung oder gar eine Verstärkung des in Ansätzen bereits eingetretenen Abdriftens des Gebiets in Richtung Vergnügungsviertel auszuschließen, werden insbesondere nach Gebietscharakter differenzierte Regelungen zur Zulässigkeit bzw. Unzulässigkeit von Schank- und Speisewirtschaften und zum Ausschluss von Vergnügungsstätten getroffen.

Die Bandbreite von (gastronomischen) Einrichtungen im Rahmen der Begrifflichkeiten Schank- und Speisewirtschaften sowie Vergnügungsstätten ist groß und gleichzeitig einer stetigen Veränderung entsprechend dem Zeitgeist unterworfen.

Als Vergnügungsstätten sind neben Spielhallen, vor allem Diskotheken und Einrichtungen mit regelmäßigen musikalischen oder erotischen Darbietungen, auch sog. „Amüsierbetriebe“ anzusehen. Bei letzteren müssen die regelmäßig stattfindenden Darbietungen im Vordergrund stehen und den besonderen Charakter der Gaststätte ausmachen. Die Größe der für die entsprechende Nutzung oder speziellen Darbietungen herangezogenen Räumlichkeiten oder Einrichtungen (Räume für Spielautomaten, Tanzfläche, Bühne, usw.) spielt hierbei eine wesentliche Rolle. Eine „Kneipe“ in der hin und wieder eine Musikgruppe auftritt oder sich eine Tanzfläche in untergeordneter Größe befindet ist jedoch keine Vergnügungsstätte. Auch durch die Verkürzung der Sperrzeiten ist die Trennlinie zwischen Schank- und Speisewirtschaften sowie Vergnügungsstätten weniger eindeutig geworden.

Im Plangebiet würden zusätzliche Vergnügungsstätten, nicht zuletzt aufgrund ihres Störpotentials, sukzessive zu einer weiteren negativen Gebietsveränderung und insbesondere nicht steuerbaren Veränderung der Nutzungsart mit einer Verdrängung v.a. der Wohnnutzung führen. Aus diesem Grund sind Vergnügungsstätten im gesamten Plangebiet, wie es auch schon in den bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplänen innerhalb des Plangebiets der Fall war, unzulässig. Lediglich für bestehende Vergnügungsstätten - ausgenommen Spielhallen aus den o.g. Gründen (Gefahr des Abdriftens in Vergnügungsviertel) - wird in den Mischgebieten MI 1 und MI 2 mit der Festsetzung i.S. des § 1 Abs. 10 BauNVO ein erweiterter Bestandsschutz geregelt, so dass für die Betreiber in gewissem Umfang die Möglichkeit besteht, sich geänderten Marktbedingungen anzupassen. Zulässig sind dabei Änderungen und Nutzungsänderungen. Erweiterungen und Erneuerungen sind unzulässig, da sich bestehende Vergnügungsstätten, als grundsätzlich unzulässige Nutzungen im Plangebiet, flächenmäßig nicht über den Bestand hinaus entwickeln sollen. Zudem kann durch die Unzulässigkeit von Erneuerungen langfristig eine Entspannung der städtebaulichen Konfliktsituation erreicht werden.

Schank- und Speisewirtschaften hingegen reichen vom Café über das klassische Restaurant bis hin zur sog. Kneipe oder Cocktailbar. Sie dienen neben dem Ausschank bzw. Konsum von Getränken und Speisen dem „geselligen Beisammensein“, oft auch im Zusammenhang mit Unterhaltungsmusik. Es ist festzustellen, dass die Unterhaltungsmusik im Laufe der letzten Jahre und Jahrzehnte ein wesentlicher Aspekt der Kneipenkultur geworden ist. Dabei ist es nicht unüblich, dass die (Hintergrund-) Musik auch in einer Kneipe oder Bar zeitweise von einem eigenen Disk Jockey abgespielt wird. Selbst wenn sich in einer solchen Gaststätte eine Tanzfläche in untergeordneter Größe befindet, so ist gemäß der o.g. Kriterien dabei noch nicht von einer Vergnügungsstätte auszugehen.

Für Schank- und Speisewirtschaften werden innerhalb des ca. 19,9 ha großen Plangebietes, angepasst an die unterschiedlichen Bau- und Nutzungsstrukturen, differenzierte Regelungen getroffen. Grundsätzlich sind in den Wohngebieten (WA) neue Schank- und Speisewirtschaften ausgeschlossen. Für die Mischgebiete (MI) wurde eine Feinsteuerung des § 6 der BauNVO in Bezug auf die Gastronomienutzung vorgenommen, wobei in den Bereichen des MI 1 neue Schank- und Speisewirtschaften generell unzulässig sind. In den Bereichen des MI 2 dagegen, sind Schank- und Speisewirtschaften, welche das Wohnen nicht wesentlich stören, nur in den Erd- und Untergeschossen (Ausnahme Fl.Nr. 20, Gemarkung Augsburg) allgemein zulässig.

Die Beschränkung auf Erd- und Untergeschosse dient einerseits einer, dem innerstädtischen Charakter des Plangebiets angemessenen Belegung der straßenseitigen Erdgeschosszonen und andererseits dem Schutz der für eine Wohnnutzung sinnvollen Obergeschosse. Eine gastronomische Nutzung von Untergeschossen verdrängt keine Wohnnutzung und stört diese auch üblicherweise nicht.

Auch für bestehende Schank- und Speisewirtschaften gilt die Anwendung des § 1 Abs. 10 BauNVO im MI 1 sowie im WA. Dabei sind Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen ebenfalls ausschließlich auf das UG bzw. EG beschränkt, um nicht mit dem Ruhebedürfnis der Wohnbevölkerung oder den städtebaulichen Interessen am Erhalt einer ausgewogenen Nutzungsstruktur in Konflikt zu geraten. Erweiterungen sind im WA und im MI 1 unzulässig, da sich bestehende Schank- und Speisewirtschaften flächenmäßig nicht über den Bestand hinaus entwickeln sollen.

Vor allem im südlichen Teil der Maximilianstraße, um den Herkulesbrunnen bis zum Ulrichsplatz haben sich in den letzten Jahren verstärkt unterschiedlichste Gastronomiebetriebe aus der Bar- und Club-Szene, aber auch Massen- und Schnellgastronomie angesiedelt. Gerade in diesem Bereich ist jedoch gleichzeitig mit ca. 700 Bewohnern (ca. 78 % der Gesamtzahl entlang der Achse Maximilian-/Karolinenstraße) der größte Wohnungsbesatz in der sog. „Kaisermeile“ zu verzeichnen. Konflikte zwischen Anwohnern und Besuchern der Gastronomiebetriebe aufgrund von Lärm, Verschmutzung aber auch unangemessener Gestaltung der zahlreichen Freischankflächen haben in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen. Eine Weiterentwicklung der Gastronomienutzung in quantitativer sowie qualitativer Form (z.B. Umwandlung von Schank- und Speisewirtschaften zu Vergnügungsstätten) soll hier nicht mehr stattfinden. Über den Bestand hinaus sind weitere Gastronomiebetriebe (Schank- und Speisewirtschaften wie auch Vergnügungsstätten) unzulässig.

Nachdem die Achse Maximilianstraße/Karolinenstraße das historische und auch heutige Zentrum der drittgrößten Stadt Bayerns darstellt, ist es nicht Ziel der Planung jegliche gastronomische Nutzung für die Zukunft auszuschließen. Dieser Bereich soll auch weiterhin in einem umfeldverträglichen Maß das Flair einer Großstadt verströmen, wozu grundsätzlich neben einer Belegung durch Anwohner und Ladengeschäfte auch gastronomische Einrichtungen, vom Tagescafé über Restaurants bis zur Cocktail- oder Lounge-Bar, gehören.

Gerade der zentrale Bereich um den Merkurbrunnen stellt sowohl stadträumlich als auch in Bezug auf die bestehende Nutzungsvielfalt ein urbanes Zentrum der Stadt dar. Hier befindet sich, v.a. nach der Realisierung der zukünftig geplanten Straßenbahnlinie durch die südliche Maximilianstraße, ein Knotenpunkt des schienengebundenen ÖPNV sowie des Fußgängerverkehrs, als Schnittstelle zwischen der nord-süd-gerichteten „Kaisermeile“ und der ost-west-gerichteten Verbindungsachse vom Königsplatz über die Bgm.-Fischer-Straße und den Judenberg in die Altstadt, bis zur City-Galerie. Vielfältige Cafés, Restaurants und Kneipen prägen u.a. diesen bedeutenden Platz um den historischen Merkurbrunnen. In den warmen Jahreszeiten werden die großzügigen Außenbewirtschaftungsflächen auf der Ostseite gerne von Einheimischen wie Besuchern der Stadt angenommen. Hier öffnet sich entlang der linearen Abfolge der Randbebauung der „Kaisermeile“, allein durch das Hervortreten der östlichen Bebauung der Wintergasse, ein attraktiver innerstädtischer Platzraum. Eine im Wortsinn „herausragende“ Bedeutung kommt dadurch der Nordfassade des Gebäudes Maximilianstraße Nr. 41 (Fl.Nr. 20, Gemarkung Augsburg) zu.

Nachdem in diesem Bereich um den Merkurbrunnen auch vergleichsweise wenig Wohnnutzung besteht, soll hier die allgemeine Zulässigkeit von Schank- und Speisewirtschaften mittels der Festsetzung eines MI 2 gewährleistet sein. Dem an dieser Stelle wichtigen raumbildenden Baukörper der Maximilianstraße Nr. 41 wird durch die Möglichkeit einer gastronomischen Nutzung auch im ersten Obergeschoss statt im Untergeschoss Rechnung getragen. Dies umso mehr, als eine Außenbewirtschaftung an dieser Stelle aufgrund verkehrlicher Belange (Wendeplatz) nur in reduziertem Umfang möglich ist.

Weitere MI 2-Bereiche sind im nördlichen Plangebiet, beidseits der Karolinenstraße und des Perlachbergs festgesetzt. Die oben beschriebenen Probleme mit einer störenden Häufung von Gastronomiebetrieben sind an dieser Stelle aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsstruktur (überwiegend Läden und Geschäfte, wenig Wohnungsbesatz) nicht zu verzeichnen. Hier handelt es sich, auch aufgrund der Lage des Quartiers entlang der Verkehrsachse Karlstraße/Leonhardsberg, eher um ein klassisches Mischgebiet, in dem Schank- und Speisewirtschaften üblicherweise allgemein zulässig sind.

Darüber hinaus ist der Bereich des Damenhofs als MI-2 festgesetzt. Der Bereich des Damenhofs innerhalb der historischen Fuggerhäuser steht mit seinen angelagerten Räumen und Höfen als besonderes Touristenziel in hohem öffentlichem Interesse. Die Architektur des Renaissance-Innenhofs wird bereits seit längerem in geeigneter Weise gastronomisch genutzt, was nicht zuletzt auch der öffentlichen Wahrnehmung dieses Kulturguts dient. Eine in Zukunft mögliche bessere räumliche Verknüpfung der touristischen Schwerpunkte Damenhof und Maximilianstraße kann zur Aufwertung beider Bereiche beitragen, weshalb mit dem

Damenhof auch die Zugangsbereiche über den Zofenhof und das Frontgebäude zur Maximilianstraße in ein MI 2 einbezogen wurden. Nachdem es sich in diesem Bereich südlich des Merkurbrunnens um einen im weiteren Verlauf der Maximilianstraße besonderen, „atypischen“ Fall handelt und keine Auswirkungen auf Wohnnutzungen zu erwarten sind, sollen auch hier Schank- und Speisewirtschaften allgemein zulässig sein.

Die im Mischgebiet allgemein und im Allgemeinen Wohngebiet ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind im gesamten Plangebiet ausgeschlossen, da diese hinsichtlich ihres Flächenbedarfs bzw. Emissionsspektrums nicht mit dem geplanten Konzept, der Wohnnutzung und dem historischen Bestand vereinbar sind.

Bordelle, bordellartige Betriebe, Wohnungsprostitution und Spielhallen (entsprechend des Grundsatzbeschlusses des Stadtrats vom 14.04.2011) sind im gesamten Plangebiet unzulässig, um potentielle Störungen der Wohnnutzung zu vermeiden und die Gebietscharakteristik der Baugebiete zu wahren.

Mit den getroffenen Festsetzungen sollen vor allem mögliche städtebauliche Spannungen in Bezug auf die vorhandene Wohnnutzung minimiert und ein Einklang zwischen den verschiedenen Funktionsansprüchen der Bewohner, Touristen, Besucher und Einzelhändler geschaffen werden.

D.4.2. Gestaltung der Maximilianstraße

Die Neugestaltung der Maximilianstraße soll den gesamten Straßenraum in Form und Ausstattung auf den Standard eines urbanen Erlebnisraumes bringen und durch hochwertige Gestaltung der Oberflächen, Beleuchtung und gastronomischer Einrichtungen eine hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger schaffen.

Der Querschnitt der Maximilianstraße wird grundsätzlich symmetrisch in drei Teile gegliedert mit einem mittleren Fahrbahnbereich und zwei seitlichen gleich breiten Gehwegen. Mit dieser Anordnung berücksichtigt die Gestaltung das hochwertige historische Ensemble von europäischem Rang. Der mittlere Bereich nimmt auf ca. 18 m Breite die eigentliche Fahrbahn inklusive Straßenbahngleise auf, sowie beidseitig je eine Reihe Längsparker. Als Belag ist hier vorgesehen, das bestehende Großsteinpflaster wiederzuverwenden. Die Gehwege auf der Ostseite wie auf der Westseite weisen eine großzügige durchgängige Breite von ca. 7 m auf. Hier ist ein Plattenbelag vorgesehen, der mit dem Großsteinpflaster harmoniert.

Fahrbahn und Gehwegbereiche werden lediglich durch eine „weiche Trennung“ voneinander geschieden. Statt der heutigen Hochborde wird die Unterschiedlichkeit der Flächen im Wesentlichen durch den Materialwechsel markiert. Die Längsparkierungen werden unauffällig in das Straßenbild integriert, ebenso werden die Radfahrer auf der Straße entlang der Längsparker mitgeführt, ohne dass hierfür eigene Markierungen oder Flächen dargestellt werden müssen. Dadurch kann der Straßenraum der Maximilianstraße besser als eine einzige zusammenhängende Fläche wahrgenommen werden. Damit wird dem historischen Umfeld sowie einer zeitgemäßen Gestaltung für innerstädtische Straßen- und Platzsituationen entsprochen.

Die zu Plätzen aufgeweiteten Abschnitte der Maximilianstraße vor den Ulrichskirchen, auf Höhe des Herkulesbrunnens und um den Merkurbrunnen werden als städtebauliche Schwerpunkte der Neugestaltung betrachtet. Dadurch wird eine regelmäßige und zugleich abwechslungsreiche Abfolge von Platzräumen und Straßenräumen entlang der Achse der Maximilianstraße erzielt, durch welche die architektonischen Höhepunkte sowie die Brunnenanlagen des Straßenzugs inszeniert werden.

Im Zentrum der Maximilianstraße wird eine neue Platzsituation um den Herkulesbrunnen herum angelegt, indem ein großzügiger Plattenbelag beide Straßenseiten miteinander verbindet. Der zentrale Bereich um den Merkurbrunnen stellt sowohl stadträumlich als auch in Bezug auf die bestehende Nutzungsvielfalt ein urbanes Zentrum der Stadt dar. Um diese Bedeutung auch optisch hervorheben zu können, wird der Bereich um den Merkurbrunnen unter Einbeziehung der MIV-Wendemöglichkeit am nördlichen Ende der Maximilianstraße als zusammenhängende zentrale Platzfläche gestaltet. Durch die Verwendung von Großsteinpflaster auf der gesamten Platzfläche kann eine einheitliche Prägung dieses urbanen Bereiches ermöglicht werden. Der Merkurbrunnen liegt somit künftig wieder mittig auf der eigentlichen Platzfläche, die durch umlaufende, als Bewegungsbereiche für Fußgänger fungierende, Gehwegbereiche gefasst wird. Das durchgehende Großsteinpflaster entlang der Straßengleise verknüpft die südliche Maximilianstraße mit dem nördlich des Platzbereiches um den Merkurbrunnen anschließenden Straßenabschnitt bis zum Rathausplatz sowie darüber hinaus und deutet damit die große innerstädtische Achse vom Dom bis St. Ulrich an.

Der Ulrichsplatz als südlicher Abschluss der Maximilianstraße erhält ebenfalls eine Gliederung, die den historischen und heutigen Platzcharakter herausstellt. Hier wird vor allem die Westseite des Platzes mit einem Plattenbelag versehen und weitgehend den Fußgängern vorbehalten. Somit entsteht dort eine sehr großzügige Platzfläche, die neben Außen-gastronomie auch für Veranstaltungen gut nutzbar ist. Der Vorbereich der Ulrichskirchen wird dadurch ebenfalls erheblich aufgewertet, und der Zugang zu den Kirchen wird wesentlich erleichtert. Die eher gering genutzte

Zufahrt zur Weiten Gasse wird in die Platzgestaltung integriert. Als Markierung für die Straßenbahntrasse und für den Kfz-Verkehr von und zum Milchberg verläuft das Großsteinpflaster seitlich über den Ulrichsplatz.

Die Trassierung einer Straßenbahnlinie im historisch gewachsenen Charakter des Straßenzuges der sog. Kaisermeile stellt hohe Anforderungen an die Gestaltung der Gehwegbereiche und Fahrbahnen insbesondere im Hinblick auf die Auswahl der Straßenbeläge und Ausstattungselemente. Um der besonderen städtebaulichen Situation Rechnung zu tragen, können keine eigenen Straßenbahn-Gleiskörper sowie Fahrgastunterstände an den Haltestellen Ulrichsplatz und Merkurbrunnen vorgesehen werden. Aufgrund der hohen gestalterischen Anforderungen ist ein niveaugleicher Ausbau erforderlich, mit einem weitgehenden Verzicht auf funktionsbindende Einbauten. Die Haltestellenbereiche werden u. a. mit einem Hochbord für eine sichere Nutzung durch mobilitätsbeeinträchtigte Personen barrierefrei ausgebildet.

Der geplante Straßenausbau berücksichtigt die jeweils vorgesehene straßenverkehrliche Ordnung. Sie beeinflusst die Wahl der optischen Abgrenzung zwischen den Verkehren durch Rinnenkanten und Materialwechsel. Die technisch erforderlichen Ausbaustandards orientieren sich an den erhöhten gestalterischen Anforderungen im Ensemble Altstadt sowie an der angestrebten hohen Erlebnis- und Aufenthaltsqualität.

Für Fußgänger und Radfahrer verbessert sich neben den ihnen zugewiesenen, großzügigeren Flächenanteilen auch der Geh- bzw. Fahrkomfort. Im gesamten Bereich der Maximilianstraße werden die Hochborde rückgebaut und durch 3 cm niedrige Borde und Rinnenkanten zur Trennung zwischen den Bereichen für IV/ÖPNV und Fußgänger ersetzt. Somit kann an jeder Stelle barrierefrei die Fahrbahn überquert werden. Die Radfahrer werden im verkehrsberuhigten Bereich der Maximilianstraße neben den Längsparkern auf dem geschnittenen und dadurch nivellierten Großsteinpflaster geführt.

Für die Oberbeläge werden im Rahmen der weiteren Objektplanung Varianten entwickelt. Ziel ist für die Gehwegbereiche einen Belag mit hohem Geh-Komfort zu realisieren. Für die Fahrbahnbereiche soll das vorhandene Großsteinpflaster wieder verwendet werden. Die übrigen Belagsmaterialien werden auf dieses Pflaster abgestimmt.

Die im Wesentlichen symmetrische und niveaugleiche Straßengliederung, die Längsparkierung und die Hervorhebung der Abfolge von Platz- und Straßenräumen berücksichtigt neben einer Vielzahl funktionaler und technischer Aspekte auch die in Kap. D.3.7. genannten Empfehlungen der Architekturwerkstatt Maximilianstraße.

Die lediglich vereinzelt innerhalb des Plangebiets vorhandenen Gehölze, unterliegen grundsätzlich der Baumschutzverordnung der Stadt Augsburg. Im Einmündungsbereich der Margaretenstraße in die Remboldstraße überschneidet sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans mit der „Verordnung zum Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich des Altstadtrings“. Dieser „Grünzug“ wird durch die Planung jedoch nicht tangiert.

Das Gestaltungskonzept Maximilianstraße vom 08.06.2011 wird dem Bebauungsplan nachrichtlich beigefügt (siehe Anlage F.3.).

Im Bebauungsplan wird der Straßenraum der Maximilianstraße sowie der zu- und abführenden Straßen und Gassen als öffentliche Verkehrsfläche mit der jeweils vorgesehenen Zweckbestimmung planungsrechtlich gesichert, wobei dabei zwischen folgenden Zweckbestimmungen unterschieden wird:

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Geschwindigkeit als Zonenregelung 10, 20 oder 30 km/h,
- Trennung zwischen Fußgänger und Fahrverkehr (inkl. Radverkehr) erforderlich, wobei diese weich (Niederbord, Zeile, Rinne) oder hart (Bordstein) ausgebildet werden kann.

Verkehrsberuhigter Bereich

- Geschwindigkeit als Schrittgeschwindigkeit,
- Mischverkehrsfläche ohne eigenständige Gehwege; Parken nur auf ausgewiesenen Flächen,
- Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Fußgängerbereich

- Vorrang von Fußgängern vor allen anderen Verkehrsteilnehmern,
- Verbot / Einschränkung der Zufahrt für andere Verkehrsteilnehmer,
- Straßenraumgestaltung an Bedürfnisse des fußläufigen Verkehrs angepasst.

D.4.3. Werbeanlagen, Gestaltung an Gebäuden und im öffentlichen Raum

Werbeanlagen haben große Wirkung auf die Stadtgestaltung. Sie stehen, besonders in diesem einzigartigen Ensemble, im Spannungsfeld zwischen Stadtgestaltung, Architektur und Denkmalpflege einerseits sowie Auffälligkeit, Wirksamkeit und Einprägsamkeit andererseits. Werbung ist ein dynamisches und multifunktionales Instrument der Wirtschaft, das sich gerade in der Maximilianstraße besonderen Grundprinzipien, v.a. auch aus denkmalpflegerischer Sicht, unterwerfen muss. So wurde mit den entsprechenden Festsetzungen die zulässige Werbung an Gebäuden detailliert geregelt. Um den durch das Plangebiet abgegrenzten historischen Stadtkern von zusätzlichen, störenden Werbeanlagen freizuhalten, wurden weitere Werbeanlagen im Plangebiet grundsätzlich ausgeschlossen.

Auch Festsetzungen zur Gestaltung an Gebäuden und der Gestaltung im öffentlichen Raum sollen dazu beitragen, insgesamt ein harmonisches Stadtbild zurückzugewinnen. Grundsätzliches Ziel der Gebäudegestaltung ist es, den historischen Charakter der Massivbauten mit Lochfassade zu wahren. Dem dienen auch die Festsetzungen zur Farbgebung und Materialwahl für die Gebäudefassaden. Der lokalen Bautradition entsprechend sind Fassadenverkleidungen aus Naturstein, Holz, Metall oder Kunststoff für Augsburg untypisch und störend und demzufolge auch nicht zulässig.

Grundsätzlich sind Änderungen an den Gebäuden innerhalb des Planbereichs erlaubnispflichtig nach Art. 6 DSchG. Diese Erlaubnis muss bei der Unteren Denkmalschutzbehörde beantragt werden.

Großer Wert ist insbesondere im Bereich der „Kaisermeile“ auf die Möblierung des öffentlichen Raums zu legen. Der Ausschluss von Einfriedungs- und Abgrenzungselementen dient der Freihaltung des Straßenraums für eine einheitliche und durchgängig qualitätvolle Gestaltung. Mit der Festschreibung von Mindestdurchgangshöhen bei Markisen, Auslegern und Nasenschildern werden neben der stadträumlichen Gestaltung auch Sicherheitsaspekte geregelt.

In Ergänzung zu den Festsetzungen des BP Nr. 470 und zum Gestaltungskonzept für die Neugestaltung der Maximilianstraße sollen für den Bereich Rathausplatz, Maximilianstraße und Ulrichplatz differenzierte Regelungen für das Erscheinungsbild dieses öffentlichen Raums von europäischer Bedeutung getroffen werden.

Durch steuernde Regulierung sollen das hochwertige Straßenbild und die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Raums auch über die Festsetzungsmöglichkeiten des Bebauungsplans hinaus gesichert werden, damit sich vor allem die Einrichtungen der Außengastronomie und der beweglichen Werbeanlagen harmonisch und funktional schlüssig in den neugestalteten Straßenraum einfügen. Die Gestaltungsrichtlinie ermöglicht dazu der Verwaltung eine detaillierte, schnelle, einheitliche und gerechte Behandlung von Anträgen für kommerzielle Einrichtungen im öffentlichen Raum.

D.4.4. Aktuelle Verkehrsbelastung

D.4.4.1. ÖPNV

Der Innenstadtbereich Milchberg – Maximilianstraße wird zurzeit durch die Buslinien 32 und 36, die die östlichen Stadtteile Augsburgs bedienen, erschlossen. Die Buslinien fahren gemeinsam mit dem Individualverkehr im Straßenraum, es bestehen keine eigenen barrierefreien Haltestellen. Der Ein- und Aussteigevorgang erfolgt über die vorhandene Gehwegfläche.

Die Buslinie 32 besitzt derzeit eine Haltestelle am Moritzplatz, in der Hallstraße, am Ulrichsplatz und bei St. Margaret und verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt. Haltestellen der Buslinie 36 liegen am Moritzplatz, am Ulrichsplatz und bei St. Margaret. Die Linie 36 verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt.

Über die Bgm.-Fischer-Straße und die „Kurze Maximilianstraße“ verkehren zudem die Straßenbahnlinien 1 und 2 jeweils im 5-Minuten-Takt innerhalb des Plangebietes. Der in der südlichen Maximilianstraße vorhandene Gleiskörper wird lediglich für in den Betriebshof einrückende bzw. aus diesem ausrückende Straßenbahnen genutzt.

D.4.4.2. MIV

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 470 umfasst mit der Maximilianstraße, dem Milchberg und der Hallstraße wesentliche Teile der Straßeninfrastruktur der südlichen Innenstadt. Im Rahmen einer Analyse der Querschnittsbelastungen des Straßennetzes in der Augsburger Innenstadt wurden durch das Tiefbauamt der Stadt Augsburg in Zusammenarbeit mit dem Büro gevas Humberg & Partner die Verkehrsmengendaten für den Bestand (Status Quo) und verschiedene Prognosefälle ermittelt.

Zudem wurde als Vorbereitung auf die Auslobung des Ideenwettbewerbs Innenstadt im Mai und Juni 2008 eine umfangreiche Verkehrserhebung entlang eines Kordons um die Innenstadt mit insgesamt 25 Zählstellen und einer weiteren Zählstelle im Innenstadtbereich durchgeführt.

Dabei wurden nicht nur alle Fahrzeuge gezählt, die die Kordongrenzen durchfahren, sondern zur Ermittlung des Anteils des Durchgangsverkehrs auch die Fahrzeugführer nach ihrem Ausgangs- und Zielort sowie dem Zweck ihrer Fahrt stichprobenhaft befragt. Der Kordon umfasst den Bereich zwischen der Senkelbach- und Thommstraße im Norden, dem Oblatterwall, der Jakoberwall- und Forsterstraße im Osten, der Rote-Torwall-, Eserwall-, Stettenstraße im Süden und der Wertach im Westen.

Aus den im Zuge der Verkehrserhebungen gewonnenen Erkenntnissen ergeben sich für die maßgebenden Straßen innerhalb des Plangebietes folgende aktuelle Verkehrsbelastungen (Analyse-0-Fall):

Maximilianstraße südlich Hallstraße	8.700 Kfz/24 h
Maximilianstraße nördlich Hallstraße	6.200 Kfz/24 h
Milchberg	9.350 Kfz/24 h
Margaretenstraße	11.150 Kfz/24 h
Hallstraße	9.000 Kfz/24 h
Kitzenmarkt	2.900 Kfz/24 h

Die Fahrzeugströme auf der Maximilianstraße sind dabei nicht symmetrisch verteilt, vielmehr ist der nach Süden gerichtete Strom etwa doppelt so stark (ca. 5.850 Kfz/24 h), wie der nach Norden (ca. 2.850 Kfz/24 h) gerichtete. Der Durchgangsverkehr in West-Ost-Richtung, also beispielsweise auf der Relation Hallstraße - Maximilianstraße - Milchberg ist wesentlich stärker als in der umgekehrten Richtung.

Der tatsächlich auf die Maximilianstraße gerichtete Zielverkehr, also diejenigen Fahrten, die einen Parkplatz anfahren bzw. in die nördliche Maximilianstraße (Fußgängerzone) einfahren, stellt nur einen relativ geringen Anteil an der Summe der einfahrenden Fahrzeuge dar. Dagegen nimmt der störende Durchgangsverkehr einen erheblichen Anteil am Gesamtverkehr ein. Ziel der laufenden Planungen (Mobilitätsdrehscheibe, etc.) zur Neuordnung des innerstädtischen Verkehrsnetzes und Stärkung des ÖPNV ist es, den Durchgangsverkehr auf den leistungsfähigen Innenstadtring zu verlagern.

Mit den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen besteht bereits seit Jahren bei den Anliegern der Maximilianstraße Unzufriedenheit. Insbesondere seitens der Anwohnerschaft wurden der große Anteil des Durchgangsverkehrs sowie die Negativerscheinungen des abendlichen Freizeitverkehrs kritisiert.

Die aus der Kordonerhebung gewonnenen Ergebnisse wurden in das städtische Verkehrsmodell eingearbeitet. Unter Berücksichtigung der im Zuge des bereits rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 500 geplanten Veränderungen der innerstädtischen Verkehrsführung (z.B. Unterbrechung der Achse Konrad-Adenauer-Allee/Fuggerstraße, Sperrung der

Verbindung von Schießgraben- zur Hallstraße) konnten auf diese Weise Umlegungen, bezogen auf die derzeitigen Verkehrsmengen durchgeführt werden. Die Ergebnisse hierzu finden sich in Kapitel D.4.5.2 „Motorisierter Individualverkehr“. Hier sind auch die ebenfalls gutachterlich ermittelten genauen Auswirkungen der geplanten veränderten innerstädtischen Verkehrsführung und die damit zusammenhängenden Auswirkungen auf die Verteilung der Verkehre innerhalb des Stadtgebietes abgebildet und näher ermittelt.

D.4.5. Verkehrskonzept

D.4.5.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Als Aufgabenträger für den ÖPNV stellt die Stadt Augsburg einen Nahverkehrsplan auf und schreibt die darin aufgeführten Zielvorstellungen regelmäßig fort. Der Stadtrat hat am 27.04.2006 den städtischen Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2006 - 2011 beschlossen und in diesem wesentliche Änderungen der ÖPNV-Struktur im Stadtgebiet definiert. Zentrale Bausteine hierfür sind der Umbau des Hauptbahnhofes zur Mobilitätsdrehscheibe, der Umbau des Königs- und Theodor-Heuss-Platzes, der Neubau der Linien 5 und 6 sowie die Verlängerung der Linie 1. Zudem soll das derzeitige Betriebsgleis im südlichen Teil der Maximilianstraße im Zuge der Umgestaltung der Maximilianstraße für den Linienverkehr ausgebaut werden.

Als Folge hat der Stadtrat am 22.07.2009 die Führung einer Straßenbahnlinie in der Maximilianstraße, im Abschnitt zwischen Margaretenstraße über Ulrichsplatz bis Merkurbrunnen, beschlossen. Mit einem weiteren Stadtratsbeschluss am 19.05.2010 wurde die Führung einer Straßenbahnlinie durch die Maximilianstraße nochmals bekräftigt. Durch die Straßenbahn in der Maximilianstraße soll die Erreichbarkeit der südlichen Altstadt durch den öffentlichen Personennahverkehr künftig nachhaltig verbessert werden. Mit der aktuellen Planung werden die Voraussetzungen für einen gesicherten Linienbetrieb dieser Straßenbahnlinie geschaffen.

Um der städtebaulich sensiblen Situation in dem historisch bedeutenden Straßenraum gerecht zu werden, kann die Straßenbahn nur ohne eigenen Gleiskörper in der Fahrbahn geführt werden. Die Gleislage ist dabei so gewählt, dass sie unter geringen Abweichungen im gesamten Verlauf weitestgehend der Trasse des bestehenden zweispurigen Betriebsgleises folgt. Die demzufolge auch künftig nahezu mittig im Straßenraum liegende Straßenbahn wird durch ein- und ausparkende Pkw bzw. durch Lieferverkehr nicht beeinträchtigt. Die Breite der Fahrbahn, sowie die großzügigen Fußgänger- und Platzbereiche gewährleisten, dass eine Behinderung der Gleistrasse auch bei der vielfältigen Nutzung des Straßenraums (z.B. durch Veranstaltungen) lediglich auf Ausnahmefälle begrenzt bleibt.

Im Bereich des Milchberges und der Margaretenstraße werden die Gleise infolge der nur beschränkten Straßenbreite gemeinsam mit dem MIV in der Fahrbahn mitgeführt.

Die Haltestellen in den Platzbereichen (Ulrichsplatz, Merkurbrunnen / Moritzplatz) sind versetzt angeordnet, wodurch eine flexible, sinnvolle Nutzung der Plätze möglich ist. Damit ein sicherer Ein- und Ausstieg in die Straßenbahnen gewährleistet ist, werden die Haltestellenbereiche barrierefrei ausgebaut. Die Ausbildung des Einstiegs ist in diesem Zusammenhang über ein profiliertes Granit-Hochbord vorgesehen, dass sich an den Einstiegshöhen von Niederflurwagen orientiert. Nach Abwägung der zahlreichen bei der Umgestaltung des Straßenraumes zu beachtenden Belange muss jedoch auf die Errichtung von Fahrgastständen und Überdachungen verzichtet werden, da diese mit den angestrebten hohen Anforderungen an die städtebauliche Gestaltung, der Einzigartigkeit und Bedeutung des Ensembles „Maximilianstraße“ nicht vereinbar sind. Bei der genauen Ausstattung, Gestaltung und Materialwahl der Haltestellen sind im Rahmen der weiteren Objektplanung die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen.

Mit der Aufnahme des Straßenbahnverkehrs im Linienbetrieb werden die heute noch in der Maximilianstraße verkehrenden Buslinien 32 und 36 künftig über das Rote Tor geführt werden. Ein paralleler ÖPNV-Busbetrieb in der Maximilianstraße ist nicht mehr erforderlich.

Im nördlichen Teil des Plangebiets ab dem Moritzplatz werden die heutigen ÖPNV-Verbindungen und deren Infrastrukturanlagen nicht verändert.

D.4.5.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Derzeit laufen im Stadtgebiet bereits mehrere Planungen (vor allem im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe) zur Neuordnung der innerstädtischen Verkehrsanlagen mit dem Ziel einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und somit einer Entlastung der Innenstadt von Verkehr. Nach dem städtischen Verkehrsmodell ist durch die in diesem Zusammenhang neu geplante innerstädtische Verkehrsführung die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Quell- und Zielverkehr auch weiterhin sichergestellt, während ein Teil des Durchgangsverkehrs hingegen auf andere leistungsfähigere Straßen verlagert wird.

So wird durch den bereits begonnenen Umbau des Königsplatzes eine Unterbrechung der direkten Zufahrt von der Schießgrabenstraße über die ehemaligen Wallanlagen in die Hallstraße umgesetzt, um den störenden Schleichverkehr durch die südliche Innenstadt (Hallstraße, südliche Maximilianstraße, Milchberg) wirkungsvoll zu unterbinden und insbesondere die Hallstraße mit der sensiblen Schulnutzung zu entlasten.

Da zukünftig auch keine reguläre Ausfahrtmöglichkeit über den Königsplatz in Richtung Norden mehr möglich sein wird, kann auch der Schleichverkehr in der Gegenrichtung (Milchberg, südliche Maximilianstraße, Hallstraße) effektiv unterbunden werden.

Bei der geplanten veränderten innerstädtischen Verkehrsführung erfolgt die Anbindung der südlichen Innenstadt künftig über eine Reihe von Straßen, auf die sich der Quell- und Zielverkehr verteilt (Konrad-Adenauer-Allee, Kitzenmarkt, Margaretenstraße - Milchberg, Am Schwall - Predigerberg, untergeordnet auch über die Spitalgasse). Aus Richtung Westen bzw. Nord-Westen ist die südliche Innenstadt künftig sowohl über eine Abbiegemöglichkeit in den Kitzenmarkt als auch über einen U-Turn aus der Schießgrabenstraße in die Konrad-Adenauer-Allee anfahrbar. Da die Konrad-Adenauer-Allee künftig auch in beide Richtungen befahrbar sein wird, stehen diese zwei Routen auch für die Ausfahrt aus dem Quartier zur Verfügung.

Unabhängig von den geplanten Veränderungen im innerstädtischen Straßennetz, muss die Maximilianstraße auch weiterhin für den Quell- und Zielverkehr befahrbar bleiben. Die Maximilianstraße übernimmt demzufolge künftig nur noch eine reine Erschließungsfunktion für die südliche Innenstadt. Mit der im rechtsverbindlichen BP Nr. 500 geplanten veränderten innerstädtischen Verkehrsführung können die in der Maximilianstraße für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmengen von ca. 10.800 Kfz/24 Std. (ohne Umsetzung der verkehrslenkenden Maßnahmen) auf künftig nur noch ca. 9.650 Kfz/24 Std. verringert werden.

Die künftige reine Erschließungsfunktion der Maximilianstraße erleichtert den Rückbau der Fahrbahn zugunsten beidseitig breiterer Gehwege und Platzflächen, die zu hochwertigen Aufenthaltsbereichen entwickelt werden können. Durch die im Zuge der aktuellen Planung für die Maximilianstraße angestrebte Rücknahme und Neuordnung der Verkehrsflächen soll die Verkehrsberuhigung in diesem Straßenraum zusätzlich gefördert werden. Das aktuelle Verkehrskonzept sieht vor, die künftig nur noch der Erschließung dienende Maximilianstraße als „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ mit niveaugleichem Ausbau von Bürgersteigen und Fahrbahn sowie einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h auszubilden. In diesem Zusammenhang soll künftig durchgehend nur noch jeweils eine MIV-Spur in jede Richtung geführt werden. Südlich des Merkurbrunnens wird eine Wendemöglichkeit (Wenderadius ca. 22 m) für den MIV vorgesehen, deren Dimensionierung vor allem auf den Lieferverkehr, Touristikbusse und Müllfahrzeuge ausgelegt ist.

Auch für den Milchberg sieht das aktuelle Verkehrskonzept eine Ausbildung als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ und eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 20 km/h vor. Infolge des räumlich sehr beengten Straßenraums wird der MIV auch weiterhin zusammen mit der Straßenbahn auf der Fahrbahn geführt. Um starke Höhenversprünge im Straßenraum vermeiden zu können, wird die Bordsteinkante nur 6 cm hoch angelegt.

Die Straßen und Gassen von und zur Maximilianstraße sollen, soweit es ihre Breite zulässt, künftig in beide Richtungen befahrbar sein. Bei gleichzeitiger Herausnahme des Durchgangsverkehrs und durch die Neugestaltung bedeutet dies, dass z.B. die momentane Einbahnregelung in der Heilig-Grab-Gasse aufgegeben und auf das vom Forum Innenstadt empfohlene Linksabbiegeverbot aus der Maximilianstraße in den Milchberg verzichtet werden kann. Dadurch sind die meisten Zielorte im Plangebiet ohne Umwegefahrten direkt erreichbar. Der Ziel- und Quell-Verkehr wird gleichmäßiger und verträglicher über das örtliche Straßennetz verteilt.

In der Hallstraße können die für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmengen mit der im Zuge des BP Nr. 500 geplanten veränderten innerstädtischen Verkehrsführung (Schließung direkte Verbindung von Schießgraben- in Hallstraße) von ca. 10.600 Kfz/24 Std. (ohne Umsetzung der verkehrlenkenden Maßnahmen) auf künftig nur noch ca. 2.340 Kfz/24 Std. verringert werden. Die künftig vom Durchgangsverkehr befreite Hallstraße kann demzufolge zu einem Campus für die beiderseits angrenzenden Schulen aufgewertet werden. Zur Gestaltung dieses Campus wird ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt. Dabei wird eine weitere Verringerung des Quell- und Zielverkehrs in diesem Bereich angestrebt.

Um vor St. Ulrich und Afra bzw. vor der westseitigen Bebauung am Ulrichsplatz eine multifunktionale, zusammenhängende Platzfläche schaffen zu können, ist eine Änderung der Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich erforderlich. Hier soll der Verkehr aus der Weiten Gasse am Rande einer neuen Platzfläche zuerst nach Norden und dann in östlicher Richtung auf die Maximilianstraße geführt werden. Diese verkehrlich untergeordnete Fahrbahn wird gestalterisch in die Platzgestaltung integriert.

Die Umsetzung der im rechtsverbindlichen BP Nr. 500 für den gesamten Innenstadtbereich geplanten veränderten Verkehrsführung hat sowohl Auswirkungen auf die Verkehrsführung und die Verteilung der Verkehrsbelastung im direkten Planbereich des BP Nr. 470 als auch auf die Verkehrsbelastung im umgebenden städtischen Straßennetz.

Als Grundlage für die Ermittlung der Verkehrsmengen im städtischen Straßennetz sowie für die Leistungsfähigkeitsberechnungen der einzelnen Knotenpunkte wurde von der Stadt in Zusammenarbeit mit gevas humberg & partner, München im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum BP Nr. 500 ein Verkehrsmodell aufgebaut. Dieses Verkehrsmodell dient als Werkzeug, um das aktuelle Verkehrsgeschehen möglichst präzise nachzubilden und um zukünftige Entwicklungen aufgrund der Veränderung von verhaltensspezifischen, strukturellen oder verkehrlichen Rahmenbedingungen mit ausreichender Genauigkeit abschätzen zu können.

Das städtische Verkehrsmodell umfasst die gesamte Region Augsburg, wobei die sichere Aussagefähigkeit bisher auf das Stadtgebiet Augsburg begrenzt ist. Die Verkehrsmengen und die Verkehrsnachfrage wurden bislang nur für den motorisierten Individualverkehr ermittelt und dargestellt, mittelfristig ist ein intermodales Modell mit MIV und ÖPNV vorgesehen, um auch Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern abbilden zu können. Dazu werden in weiteren Schritten die Nahverkehrspläne für die Stadt und die Region eingearbeitet.

Aufbauend auf das städtische Verkehrsmodell wurden verschiedene Analyse- und Prognose-Fälle für den aktuellen Zustand des städtischen Straßennetzes und zukünftige Planungen (u.a. Prognose 2025) erstellt. Die Ergebnisse der untersuchten Fälle haben gezeigt, dass es in einigen innerstädtischen Straßenzügen infolge der geplanten veränderten innerstädtischen Verkehrsführung zwar zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens kommt, die Leistungsfähigkeit des städtischen Straßennetzes aber auch weiterhin gewährleistet ist. Für einige der künftig stärker frequentierten Straßen (z.B. Mittlerer und Oberer Graben) soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung von heute 50 km/h auf künftig 30 km/h vorgesehen werden.

Basierend auf den im städtischen Verkehrsmodell für die maßgebenden Planfälle ermittelten Verkehrsmengen wurde auch die Leistungsfähigkeit der für die Abwicklung des Quell- und Zielverkehrs der südlichen Innenstadt maßgebenden Knotenpunkte in Nachbarschaft des Plangebiets durch Berechnungen untersucht. Für den Theodor-Heuss-Platz wurde in diesem Zusammenhang aufgrund dessen Komplexität sowie dem Zusammenspiel zwischen Fußgängern, Radfahrern, ÖPNV und MIV im Rahmen des BP Nr. 500 eine zusätzliche Verkehrsfluss-Simulationen erstellt. Aufgrund der Entflechtung der Hauptverkehrsströme von MIV und ÖPNV, die sich künftig nicht mehr gegenseitig behindern, konnte die Leistungsfähigkeit des Hauptknotens für die prognostizierte Verkehrsbelastung nachgewiesen werden. Mit den zwei Linksabbiegemöglichkeiten in die Konrad-Adenauer-Allee und den Kitzenmarkt wird eine ausreichende Erschließung der südlichen Innenstadt gewährleistet.

Die Verkehrsführung im nördlichen Plangebiet wird grundsätzlich nicht verändert. Sowohl die heutigen Fußgängerbereiche um den Rathausplatz, als auch die Bedeutung der Verkehrsachse Karlstraße-Leonhardsberg werden beibehalten. Die Karolinenstraße wird als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen, da sie als Geschäftsstraße die Fortsetzung der Maximilianstraße nach Norden bildet und wichtiger Bestandteil der Achse von St. Ulrich und Afra zum Dom ist.

D.4.5.3. Touristikbusse, Taxen, Wirtschaftsverkehr

Im Bereich der Weiten Gasse ist eine Haltestelle für Touristikbusse vorgesehen. Hier soll ein zeitlich begrenzter Halt für Ein- und Ausstieg ermöglicht werden. Über diese Haltestelle kann auch nach Umgestaltung der Maximilianstraße ein zentrumsnahes Ein- und Aussteigen für Bustouristikkäste sichergestellt werden. Die Touristen können dabei künftig vom Ulrichsplatz aus entlang der neu gestalteten Maximilianstraße die Innenstadt erreichen.

Im Bereich des Hotels „Drei Mohren“ sowie südlich der Hallstraße werden auf der Westseite der Maximilianstraße jeweils drei Taxistandplätze ausgewiesen. Am östlichen Ende der Hallstraße sind auf der Südseite für die „Nachtnutzung“ zudem noch 7 Taxi-Nachrückstellplätze vorgesehen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, weitere Stellplätze am östlichen Auftakt der Hallstraße während der Nacht für eine Taxi-Nutzung vorzuhalten, sodass die Zahl der Taxi-Nachrückstellplätze auf bis zu 20 erhöht werden kann.

Die Planung weist hinsichtlich Wartezonen und Stellplätzen zwar grundsätzlich ein hohes Maß an Flexibilität auf, aufgrund der zahlreichen Nutzungsansprüche an den Straßenraum (Parken, Taxistände, etc.) sowie aus stadtgestalterischen Gründen sind für die einzelnen Nutzungen jedoch nur beschränkte Kapazitäten vorhanden.

Mit der geplanten Umgestaltung des Straßenraumes und der neuen innerstädtischen Verkehrsführung (BP Nr. 500) ist auch weiterhin eine leistungsfähige Anbindung der Anlieger in der südlichen Innenstadt ohne unverhältnismäßige Umwegefahrten sichergestellt. Dabei werden für einige Verkehrsbeziehungen die Wegstrecken künftig kürzer, während sich für andere Verkehrsbeziehungen teilweise etwas längere Wege ergeben. Durch den Verzicht der im Status Quo in einigen Straßen und Gassen beidseits der Maximilianstraße vorhandenen Einbahnstraßenregelungen werden letztendlich jedoch keine unangemessenen Umwegefahrten im Zuge der geplanten Umgestaltung ausgelöst.

D.4.5.4. Ruhender Verkehr

Im Bereich der Maximilianstraße als einzigartigem Ensemble von europäischer Bedeutung bestehen vielfältige Nutzungsansprüche an den Straßenraum. Neben städtebaulichen Zielvorgaben im Bereich der Stadtgestaltung, der Erlebnis- und Aufenthaltsqualität sind verkehrliche Belange der Erschließung und der Unterbringung des ruhenden Verkehrs zu bewältigen. Von besonderer Bedeutung sind hierbei insbesondere auch die Platzflächen am Merkur- und Herkulesbrunnen sowie am Ulrichsplatz. Die teilweise miteinander konkurrierenden Nutzungsansprüche an den Straßenraum müssen weitestgehend kompatibel gelöst werden.

Im Bestand befinden sich im Bereich der Maximilianstraße derzeit 183 öffentliche PKW-Stellplätze inklusive der 7 Behindertenstellplätze. Zudem bestehen in der Maximilianstraße 16 Taxistellplätze.

In Lage und Anzahl der Stellplätze wird der ruhende Verkehr soweit wie möglich stadtverträglich in die Straßenraumgestaltung integriert. Allein die möglichst konfliktfreie Trassierung der Straßenbahn im Linienbetrieb führt durch die Beachtung erforderlicher Rückstoßflächen ein- und ausparkender PKW bereits zu einer Verringerung der Stellplatzanzahl. Dementsprechend lagen dem Beschluss zur Entwurfsplanung i. V. mit der Straßenbahnlinie vom 27.02.2006 hochgerechnet ca. 141 PKW-Stellplätze (inkl. Taxen) zwischen Moritzplatz und Milchberg zugrunde.

Bei der vorgesehenen, mit den vielfältigen Nutzungsansprüchen kompatiblen Unterbringung des ruhenden Verkehrs können zukünftig ca. 100 öffentliche PKW-Stellplätze im Straßenraum der Maximilianstraße als Längsparker beidseits der Straße angeordnet werden.

Die Unterbringung weiterer Stellplätze wird außerhalb des Straßenraums der Maximilianstraße an dezentralen Standorten angestrebt. Weit fortgeschritten sind hierbei die Planungen der neuen Parkgarage des Hotels „Drei Mohren“, wo über den bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplatzbedarf hinaus öffentlich zugängliche Stellplätze vorgesehen sind.

Eine Unterbringung weiterer öffentlich zugänglicher Stellplätze bietet sich auch im Zusammenhang mit den konkreten Planungen zu einer Wiederbebauung des Grundstücks in der Innenkurve des Milchbergs mit dem „Haus der Kirche“ der evangelischen Kirche an. In jedem Fall werden hier zur Verminderung des Parkdrucks Stellplätze für Nutzungen angeboten, die bisher am Ulrichsplatz keine eigenen Stellplätze nachweisen konnten.

Darüber hinaus werden zurzeit intensive Überlegungen zum Bau einer Quartiersgarage auf dem ehemaligen Hasenbräugelände vorangetrieben.

Als eine allerdings erst mittelfristige Option ist eine Überplanung des Grundstücks der Berufsschule am Predigerberg denkbar, bei der eine öffentlich nutzbare Tiefgarage das Parkplatzangebot weiter erhöhen kann.

Die vorgesehene stadtverträgliche Unterbringung von Stellplätzen mit dem Ziel einer räumlich ausgewogenen Versorgung der Innenstadt mit Parkraum ermöglicht eine Straßenraumgestaltung von hoher Erlebnis- und Aufenthaltsqualität und eine Wiederherstellung des einzigartigen Ensembles unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche. Mit den kurz- bis mittelfristig möglichen dezentralen Stellplatzangeboten außerhalb des Straßenraums, die zum Teil bereits vor Abschluss der Umbaumaßnahmen der Maximilianstraße zur Verfügung stehen können, wird im Vergleich zu heute eine etwa vergleichbare Menge von Stellplätzen im Plangebiet ermöglicht.

Die Parkplätze im Straßenraum der Maximilianstraße sollen auch weiterhin teilweise/zeitweise als Anliegerparkplätze ausgewiesen, bzw. durch die Stadt bewirtschaftet werden.

Für Hotels, Pensionen und weitere Beherbergungsbetriebe wird der Stellplatzschlüssel abweichend von der geltenden Stellplatzsatzung der Stadt Augsburg analog dem erforderlichen Stellplatznachweis der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) des Landes Bayern geregelt. Demnach ist hier 1 Stellplatz je 6 Betten nachzuweisen. Aufgrund der zentralen Lage und der hervorragenden Erreichbarkeit des Plangebiets kann davon ausgegangen werden, dass die Übernachtungsgäste größtenteils mit dem Zug - und im weiteren mit ÖPNV und Taxen - anreisen. Im Übrigen gilt im Plangebiet die Stellplatzsatzung der Stadt Augsburg vom 20.12.2010.

Neben den PKW-Stellplätzen werden im nördlichen und südlichen Abschnitt des Straßenraumes der Maximilianstraße auch noch eigenständige Stellplätze für Motorräder auf der Ostseite der Straße vorgesehen.

Die geplante stadtverträgliche Unterbringung von Stellplätzen mit dem Ziel einer räumlich ausgewogenen Versorgung der Innenstadt mit Parkraum ermöglicht eine Straßenraumgestaltung von hoher Erlebnis- und Aufenthaltsqualität und eine Aufwertung des einzigartigen Ensembles der Maximilianstraße unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche.

Im nördlichen Plangebiet um Rathausplatz, kurze Maximilianstraße und Karolinenstraße erfolgt keine Veränderung der öffentlichen Stellplätze.

D.4.5.5. Fußgänger und Radfahrer

Im Zuge der Umgestaltung des gesamten Straßenraumes soll insbesondere auch die Situation für Fußgänger und die Aufenthaltsqualität in der Maximilianstraße deutlich verbessert werden. So werden die Gehwegbereiche in nahezu symmetrischer Ausbildung auf beiden Straßenseiten deutlich verbreitert. Eine Belebung dieser Bereiche ist durch die bereits bestehende Außengastronomie sowie die vielfältigen Nutzungen der Erdgeschossbereiche gewährleistet.

Für die Fußgänger und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert sich auch der Gehkomfort. Im gesamten Bereich der Maximilianstraße werden die Hochborde rückgebaut und durch Pflasterinnen mit Tiefbord (Bordsteinhöhe 3 cm) zur Trennung zwischen Fahrverkehr und Fußgängerbereichen ersetzt. Somit kann die Fahrbahn an jeder Stelle ohne Höhenversatz überquert werden. Der Bodenbelag der Gehwegbereiche wird im Rahmen der weiteren Objektplanung endgültig festgelegt. Dabei wird angestrebt, einen ebenen Belag mit hohem Gehkomfort zu verwenden.

Mit der Anordnung einer beidseitigen Längsparkierung und nachdem die südliche Maximilianstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h vorgesehen ist, können die Radfahrer künftig konfliktfrei mit dem MIV seitlich auf der Fahrbahn mitgeführt werden. Die konkrete Gestaltung dieses Radfahrstreifens wird im Rahmen der weiteren Objektplanung festgelegt, wobei auch hier ein Belag mit hohem Komfort für die Radfahrer zum Einsatz kommen soll. Nach dem aktuellen Gestaltungskonzept ist die Verwendung von geschnittenem Großsteinpflaster für die Fahrbahnrandbereiche vorgesehen, wodurch auch eine natürliche Kanalisierung des Radverkehrs im Fahrbahnrandbereich ermöglicht werden kann.

Im Bereich des künftig auch auf 20 km/h geschwindigkeitsreduzierten Milchbergs kann der Radverkehr ebenfalls weitestgehend konfliktfrei mit dem MIV seitlich auf der Fahrbahn geführt werden.

An verschiedenen Stellen im künftigen Straßenraum der Maximilianstraße sind dezentrale Abstellplätze für Fahrräder vorgesehen. Im Zusammenhang mit diesen dezentralen Fahrradabstellplätzen können auch Ladestationen für E-Fahrräder u. a. eingerichtet werden.

D.4.6. Planungsalternativen

In der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ und im Siegerentwurf des Ideenwettbewerbs „Innenstadt Augsburg“ wurde als Alternative zu einer Führung der Straßenbahn durch die Maximilianstraße eine Trasse über Forsterstraße und Oberen Graben vorgeschlagen.

Hintergrund dieses Vorschlags waren Überlegungen zum Verzicht auf die Gleise in der Maximilianstraße, wodurch dort ein größerer städtebaulicher Gestaltungsspielraum möglich gewesen wäre.

Die vorgeschlagene Trasse über Forsterstraße und Oberen Graben wurde von den Stadtwerken unter baulichen und betrieblichen Gesichtspunkten untersucht. Aus verkehrlichen und fördertechnischen Gründen wurde dabei in Nord-Süd-Richtung ein eigener Gleiskörper vorgesehen. Es stellte sich heraus, dass es grundsätzlich technisch möglich ist, eine Straßenbahnlinie im Oberen Graben zu führen. Auch die Durchfahrung des Voggeltors in einer Richtung ist realisierbar.

Allerdings wäre je nach Ausführung des Gleiskörpers und des Straßenquerschnitts teilweise mit erheblichen Nachteilen für den Kfz-Verkehr und den Radverkehr zu rechnen. So hätte die Straßenbahn in den Knotenpunktbereichen mit der Barfüßergasse und dem Leonhardsberg Auswirkungen auf die Anzahl, Lage und Länge der Abbiegespuren, was zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit führen würde. Dies ist insbesondere auch unter dem Aspekt der Verkehrsverlagerung durch die geplante Neuordnung des innerstädtischen Verkehrs (z.B. Augsburg-Boulevard) negativ zu bewerten.

Durch die Gleistrasse müsste je nach Ausgestaltung des Querschnittes auf einer oder auf beiden Straßenseiten der Parkstreifen entfallen. Der Parkdruck in den angrenzenden Wohngebieten würde sich dadurch nochmals deutlich erhöhen. Aus den genannten Gründen wurde die Führung einer Straßenbahnlinie im Oberen Graben seitens der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH und der Bauverwaltung kritisch gesehen und empfohlen, diese Überlegung nicht weiter zu verfolgen.

Für die Gestaltung der Maximilianstraße wurden im Rahmen des zweistufigen städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs „Kaisermeile“ verschiedene Konzepte entwickelt. Bei der Weiterentwicklung der Planung des Wettbewerbssiegers wurden unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem integrierten städtebaulich-verkehrsplane-rischen Wettbewerb für den Umbau des Königsplatzes (Ideenwettbewerb „Innenstadt Augsburg“), für die Trassenführung der Straßenbahn im Straßenraum sowie für die Gestaltung der Maximilianstraße unterschiedliche Varianten entwickelt.

Für die frühzeitige Beteiligung im Jahr 2009 wurde eine Gestaltungsplanung mit breiten Bürgersteigen an der Ostseite und Senkrechtparkplätzen an der Westseite erstellt.

Zu Beginn des Jahres 2010 fand eine von den Architektenverbänden BDA und SAIV, der Bayerischen Architektenkammer und dem Augsburger Club organisierte Architekturwerkstatt „Maximilianstraße“ statt. Im Ergebnis wiesen die Teilnehmer auf den herausragenden europäischen Rang des Denkmalensembles der Maximilianstraße und ihre Bedeutung als „gute Stube“ der Stadt hin. Um störende Beeinträchtigungen des Gesamteindrucks der Straße künftig zu vermeiden, empfahlen sie u.a. den Erhalt des historischen Großsteinpflasters, eine Neuordnung der Stellplätze (vor allem Verzicht auf Senkrechtparkplätze) sowie Regelungen zur Gestaltung von Werbeanlagen und Außengastronomie.

Neben dem Ergebnis der Architektenwerkstatt hat auch eine Vielzahl von weiteren Anregungen und Abstimmungen zur Fortentwicklung der Gestaltungsplanung geführt. Mit der Anordnung von Längsparkern geht die größere Angleichung der Bürgersteigbreiten einher, um auch auf der Westseite eine ebenfalls hohe Aufenthaltsqualität sowie ausreichende Flächen für die Außengastronomie der dort vorhandenen Schank- und Speisewirtschaften herzustellen. Zudem können die Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebildet und zugleich harmonisch in die Straßenraumgestaltung eingebunden werden. Die sichere und eindeutige Führung der Fahrradfahrer kann nun auf beiden Straßenseiten gewährleistet werden. Die ausgedehnten „Rückstoßflächen“ der ehemals westlichen Senkrechstellplätze, welche sich nicht mit der Gleistrasse überdecken

durften, konnten entfallen. Die Breite der Bürgersteige mit Längsparkierung erfüllt die Anforderungen an den Brandschutz. Hinsichtlich der Stellplatzanzahl unterscheidet sich die beidseitige Längsparkierung nicht von der einseitigen Senkrechtparkierung. Die letztendlich gewählte Variante mit einer mittigen Führung der Gleistrasse und einer nahezu symmetrischen Gestaltung des Straßenraums der Maximilianstraße wird den hohen und vielfältigen funktionalen und stadtgestalterischen Anforderungen an den Straßenraum am besten gerecht.

D.4.7. Ver- und Entsorgung

D.4.7.1. Ver- und Entsorgungsleitungen

Aufgrund der innerstädtischen Lage des Planbereichs sind eine Vielzahl von Ver- und Entsorgungsleitungen, insbesondere auch verschiedenste Hauptversorgungsleitungen zahlreicher Sparten vorhanden, die ggf. teilweise einer Anpassung an die neue Situation bedürfen. Die tatsächlich erforderlich werdenden Umbau- bzw. Verlegemaßnahmen werden im Rahmen der weiteren Objektplanung mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt und konkretisiert.

D.4.7.2. Niederschlagswasserentsorgung

Grundsatz der Niederschlagswasserbehandlung ist unter wasserwirtschaftlichen Aspekten die Vermeidung weiterer Bodenversiegelung und die Erhaltung bzw. Förderung der Versickerfähigkeit von Flächen. Dies dient neben der Grundwasserneubildung der Entlastung des Kanalnetzes und der Kläranlage sowie der Verringerung von Abflussspitzen in Gewässern. Eine Oberflächenversiegelung ist auf ein zielgerechtes Mindestmaß auszulegen.

Nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser muss daher im Interesse eines vorsorgenden Umweltschutzes im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben und den einschlägigen technischen Regelwerken soweit möglich dem Untergrund zugeführt werden. Im Großteil des Plangebiets stehen jedoch keine Grünbereiche zur Verfügung, die eine Entwässerung über die belebte Bodenzone zulassen. Das auf den befestigten Verkehrsbereichen bzw. den Gleistrassen anfallende Oberflächenwasser wird demzufolge wie bisher über Straßensinkkästen bzw. Gleisentwässerungskästen der bestehenden städtischen Kanalisation zugeführt.

D.4.8. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Planung sowie die Realisierung der Maßnahmen für den ÖPNV sowie für die Straßenbaumaßnahmen werden von der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH und der Stadt Augsburg getragen. So ist die Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH Kostenträger für die Maßnahmen zur Errichtung der neuen Straßenbahnlinie (incl. Straßenbelag jeweils 1 m beidseits der Gleisachse) einschließlich Ausbau der Haltestellen. Die Straßenbauarbeiten, wie die Anpassung der Straßenprofile und die Erneuerung und Umgestaltung der Oberflächenbefestigung einschließlich Entwässerung, Beleuchtung, etc. gehen zu Lasten der Stadt Augsburg.

Für die aktuelle Umbauplanung, die sowohl den reinen Umbau des Straßenraumes als auch der Gleis- und Haltestellenanlagen umfasst, ist auf Basis des Entwurfs der Objekt- und Ausführungsplanung eine Kostenberechnung (Stand 30.05.2011) aufgestellt worden. Demnach belaufen sich die Kosten auf insgesamt ca. 19,4 Millionen Euro brutto. Diese untergliedern sich in die Aufwendungen der Stadtwerke für den Straßenbahnbau in Höhe von ca. 9,1 Millionen Euro und in Aufwendungen der Stadt für den Straßenbau in Höhe von ca. 10,3 Millionen Euro. Die Baunebenkosten, die voraussichtlichen passiven Schallschutzmaßnahmen und die Mehrwertsteuer sind in dieser Kostenberechnung enthalten.

Die Baukosten für den Umbau der Hallstraße können erst nach dem geplanten Realisierungswettbewerb für den neu zu gestaltenden „Hallstraßen-Campus“ des Holbein-Gymnasiums ermittelt werden.

Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, welche konkreten Straßenausbaubeiträge nach der Straßenausbaubeitragssatzung, d. h. dem kommunalen Abgabengesetz (KAG) anfallen werden. Sobald die Ausgleichbeiträge in den Sanierungsgebieten abgerechnet sein werden, gilt auch hier die Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Augsburg.

Die Aufwertung der Maximilianstraße ist grundsätzlich förderfähig aus Mitteln der Städtebauförderung. Der genaue Umfang der Förderung wird im weiteren Verlauf der Durchführung der geplanten Maßnahmen geklärt.

D.5. Umweltbericht

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen muss gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1 a BauGB zwingend eine Umweltprüfung durchgeführt werden.

Dabei sind die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu ermitteln und in einem Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten. Dieser Umweltbericht ist gemäß § 2 a BauGB der Begründung zur Bauleitplanung als gesonderter Teil beizufügen. Entsprechend dem Stand des Verfahrens sind in dem Umweltbericht die auf Grund der Umweltprüfung ermittelten und bewerteten Belang des Umweltschutzes darzulegen. Aus der planfeststellungsersetzenden Funktion des vorliegenden Bebauungsplanes (vgl. Kap. D.1.) ergeben sich gemäß § 17 UVPG dabei für die Umweltprüfung und den Umweltbericht keine über die Regelungen der §§ 2 und 2 a BauGB hinausgehenden Anforderungen.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden zudem gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erneut während der öffentlichen Auslegung der Planung beteiligt. Die bei den Beteiligungen eingegangenen umweltrelevanten Stellungnahmen und Anregungen wurden bei der Ausarbeitung des Umweltberichts entsprechend berücksichtigt.

Darüber hinaus wurden die vorliegenden Gutachten und Aussagen aus den vorangegangenen Planungen (insbesondere dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Straßenbahnlinie zwischen Margaretenstraße und Merkurbrunnen) als auch die im Rahmen des aktuellen Bebauungsplanverfahrens erstellten Gutachten bzw. fortgeschriebenen Untersuchungen ausgewertet und berücksichtigt. Eine detaillierte Auflistung der verwendeten Unterlagen ist Kap. D. 5.3.1 zu entnehmen.

Grundsätzlich handelt es sich hier, abgesehen von der planungsrechtlichen Sicherung der Straßenbahn im Linienbetrieb um einen bestandssichernden einfachen BP, der nicht alle Umweltbelange – z. B. natur- und artenschutzrechtliche Aspekte - berührt.

D.5.1. Einleitung

D.5.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele der Planung

Siehe hierzu Kapitel D.1. "Anlass der Planung", D.2 "Beschreibung des Planbereiches" und D. 4. „Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen der Planung“.

D.5.1.2. Darstellung der im Fachrecht festgelegten Umweltziele und deren Berücksichtigung

Lärmaktionsplan

Mit dem Einvernehmen der Regierung von Schwaben ist der Lärmaktionsplan der Stadt Augsburg im Mai 2010 in Kraft getreten. Im Lärmaktionsplan werden u. a. folgende Lärmminderungsmaßnahmen formuliert:

- Förderung des ÖPNV,
- Förderung des Radverkehrs,
- Ausbau des Fußgängerverkehrs,
- Reduzierung der Geschwindigkeit in Sammelstraßen.

Diese wesentlichen Ziele des Lärmaktionsplans spiegeln sich auch in der aktuellen Planung zur Umgestaltung der Maximilianstraße wider (z. B. Ausbildung einer Straßenbahnlinie, Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Maximilianstraße, Attraktivitätssteigerung der Gehweg-/Aufenthaltsbereiche).

Mit der Verringerung des Durchgangsverkehrs kann grundsätzlich auch eine Reduktion des Straßenverkehrslärms erzielt werden. Hinsichtlich des Fahrbahnbelages erfolgt eine Wiederverwendung des historisch prägenden, großformatigen Kopfsteinpflasters. Diesbezüglich wird den städtebaulichen, stadtgestalterischen Interessen an der Planung der Vorzug eingeräumt, gegenüber einer Ausführung beispielsweise mit einem schalltechnisch günstigeren Asphaltbelag. Mit der planungsrechtlichen Sicherung einer Straßenbahn in Linienbetrieb in der Maximilianstraße kann eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV mit einer nachhaltigen Verschiebung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV erzielt werden. Im Hinblick auf die gesamtstädtisch positiven Auswirkungen dieser Maßnahme (Verringerung MIV-Durchgangsverkehr, etc.) können höhere Lärmwerte für einige unmittelbar betroffene Anlieger in Kauf genommen werden.

Luftreinhalteplan

Im Dezember 2004 wurde vom Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG) der Luftreinhalte-/Aktionsplan für die Stadt Augsburg in Kraft gesetzt. Aufgrund der in den Folgejahren erneut aufgetretenen Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte wurde eine Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans erstellt, die im Mai 2009 in Kraft gesetzt wurde. Im Luftreinhalte-/Aktionsplan werden u. a. folgende Maßnahmen formuliert:

- Einführung einer Umweltzone in der Innenstadt,
- Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbots für den Bereich der Umweltzone (ausgenommen Lieferverkehr).

Mit diesen Maßnahmen soll eine Verringerung der PM₁₀-Belastung und Verringerung der NO₂-Konzentrationen im Stadtgebiet erzielt werden. Bei der aktuellen Planung werden keine weiteren Luftschadstoff-Belastungen entstehen, welche neue Betroffenheiten im Sinne der 39. BImSchV erzeugen. Auf der Achse Maximilianstraße-Margaretenstraße ergibt sich im Zuge der Umgestaltung durchwegs sogar eine Entlastung bei der Feinstaubkonzentration. Die Planung steht demzufolge auch mit den Zielen des Luftreinhalte-/Aktionsplans der Stadt Augsburg im Einklang.

Weitere Informationen zu im Fachrecht festgelegten Umweltzielen und deren Berücksichtigung enthalten die Kapitel D.3. "Planungsrechtliche Ausgangssituation" und D.4. "Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen der Planung".

D.5.2. Beschreibung und Bewertung der ermittelten Umweltauswirkungen

D.5.2.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Zur Bestandsaufnahme siehe auch Kapitel D.2. "Beschreibung des Planbereiches".

Im Gebiet besteht eine Lärmvorbelastung, insbesondere verursacht durch Verkehrs- und Gewerbelärm, in den Sommermonaten auch durch Freiluftveranstaltungen und Außenbewirtung. Zudem sind auch hohe Luftschadstoffbelastungen im Planumgriff vorhanden. Der Planbereich liegt in der Umweltzone, die die erweiterte Innenstadt umfasst und die Reduzierung der Feinstaubbelastung zum Ziel hat.

Denkmalpflegerische Aspekte innerhalb des Planbereiches sind insofern betroffen, als das gesamte Gebiet im Ensemble Altstadt liegt und etliche Einzelgebäude eingetragene Denkmale in der Denkmalliste der Stadt Augsburg sind.

Im Plangebiet befindet sich mit dem „Vorderen Lech“ (Lechkanal) ein kurzer Teilabschnitt eines offenen Gewässers. Wasserwirtschaftliche Vorgaben, Hinweise oder Bedenken hierzu bestehen jedoch nicht.

Es liegen keine Hinweise auf besondere Artenvorkommen für das Plangebiet vor.

D.5.2.2. Entwicklungsprognose des Umweltzustandes bei Durchführung und Nichtdurchführung der Planung

Bei der vorgesehenen Sicherung des gesamten überplanten Areals für eine überwiegend gemischte Nutzung und teilweise Wohnnutzung könnte es ohne den Ausschluss bestimmter Nutzungen im Plangebiet zu städtebaulichen Fehlentwicklungen und einer konflikträchtigen Entwicklung in Richtung Vergnügungsviertel kommen, die auch die bereits vorhandene Wohnnutzung in Mitleidenschaft zieht und somit die Sanierungsziele der südlichen Altstadt untergräbt. Bei Nichtdurchführung der Planung wären zusätzliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Wohnnutzung durch weitere Schank- und Speisewirtschaften, Vergnügungsstätten, Spielhallen, etc. zu erwarten.

Zusätzliche Beeinträchtigungen durch Immissionen aus dem Straßenbahnbetrieb der neuen Linie wären hingegen nicht zu befürchten. Diese Immissionen werden allerdings durch die festgesetzten Maßnahmen zu Erschütterungsschutz und Schallschutz minimiert. Andererseits würden sich die mit der Durchführung der Planung verbundenen positiven Auswirkungen auf die Verkehrsberuhigung im südlichen Innenstadtbereich nicht einstellen. Auch lassen sich mit der Umsetzung der Planung erhebliche städtebauliche Aufwertungen des markanten innerstädtischen Straßenzugs realisieren.

Nachfolgend werden mögliche Umweltauswirkungen der beiden Planungsalternativen (Nichtdurchführung der Planung / Durchführung der Planung) bezogen auf die einzelnen Schutzgüter dargestellt.

Schutzgut Mensch

Beurteilungsgegenstand für das Schutzgut Mensch sind die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen sowie die Erholungs- und Freizeitfunktionen eines Gebietes. Das Plangebiet im Zentrum der Stadt Augsburg ist von unterschiedlichen Verkehrsflächen (Straßen und Plätze, Geh- und Radwege, Straßenbahn inkl. Haltestellen) geprägt. Angrenzend an diese Verkehrsflächen bestehen überwiegend Wohn- und Geschäftshäuser, die im Erdgeschoß vor allem durch Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen genutzt werden, sowie für Ausbildung und Erziehung, Museen und Verwaltung.

Das Plangebiet hat - trotz der bestehenden Vorbelastung durch verkehrs- und nutzungsbedingte Immissionen - eine hohe Bedeutung für die Wohnfunktion. Der Innenstadtbereich hat zudem aufgrund seiner Geschichte, seiner Baudenkmäler und seines besonderen Stadtbildes große Bedeutung als Erholungs-, Versorgungs- und Einkaufsbereich für Anwohner und Besucher. Durch die geplante hochwertige Gestaltung des Straßenraumes wird die Aufenthaltsqualität für die Anwohner und Besucher erheblich verbessert.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden einerseits keine zusätzlichen Belastungen für die Anwohner des Straßenzuges Maximilianstraße, Milchberg und Margaretenstraße durch Emissionen der neuen Straßenbahnlinie verursacht. Andererseits wären mit einem Verzicht auf die Planung auch in mehreren Straßen keine Entlastungswirkungen infolge von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf das Wohn- und sonstige Umfeld zu erwarten. Zudem würde sich ohne die Planung auch keine Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Stadtachse Dom - St. Ulrich infolge der geplanten gestalterischen Aufwertung des markanten Straßenzuges der Maximilianstraße ergeben. Es wäre eine Verfestigung der städtebaulichen Missstände und Fehlentwicklungen und ein weiteres Abdriften des Gebietes in Richtung Vergnügungsviertel zu erwarten, sofern keine Regelungen zu Schank- / Speisewirtschaften und Vergnügungsstätten getroffen würden.

Lärmimmissionen:

Verhaltensbezogener Lärm:

Grundlage für die Aussagen zum verhaltensbezogenen Lärm in der Maximilianstraße sind u.a. eine schalltechnische Untersuchung des Büros EM Plan vom Oktober 2009 sowie die Ergebnisse einer Messung des Umweltamtes aus dem Jahr 2008. Unter Berücksichtigung der in diesem Zusammenhang gewonnenen Erkenntnisse ist davon auszugehen, dass in der heutigen Situation die gebietstypischen nächtlichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm für die am Straßenraum unmittelbar anliegenden allgemeinen Wohngebiete (40 dB(A)) und Mischgebiete (45 dB(A)) teilweise erheblich überschritten werden. Die in der Maximilianstraße vorhandene Geräuschkulisse wird dabei insbesondere durch Passanten sowie Außengastronomie, Raucher vor Innengastronomie bzw. auf Einlass wartendes Publikum im Bereich vor Gastronomiebetrieben verursacht.

Diese bestehenden Konflikte können durch das Instrument des Bebauungsplanes nicht abschließend gelöst werden. Verbesserungen diesbezüglich sind auf der Grundlage des Immissionsschutzrechts, des Gaststättenrechts bzw. des allgemeinen Sicherheitsrechts zu erzielen. Ein im Baurecht beispielsweise für Schank- und Speisewirtschaften einschließlich Außengastronomie geltender Bestandsschutz kann lediglich über das Immissionsschutzrecht, das Gaststättenrecht sowie das Ordnungsrecht überwunden und unmittelbar neu geregelt werden. In diesem Zusammenhang kann sich ein Gaststättengewerbe grundsätzlich nur soweit entfalten, wie anerkannte Lärmschutzwerte eingehalten werden und sonstige negative Auswirkungen auf die Allgemeinheit unterbleiben. Verstöße hiergegen können nicht auf der Ebene des Bebauungsplans gelöst werden, sondern durch konkrete ordnungsrechtliche Maßnahmen.

Der Bebauungsplan übernimmt hier im Sinne der Abschichtung von Konfliktlösungen die Aufgabe, allgemein für die Zukunft die Entwicklung der Schank- und Speisewirtschaften sowie der Vergnügungsstätten zu steuern, und damit mittelfristig eine verträgliche Nutzungsmischung wiederherzustellen. Durch den weitgehenden Ausschluss neuer Gastronomie und Vergnügungsstätten vor allem im sensiblen Bereich des von Wohnnutzung stärker geprägten südlichen Plangebiets kann einer weiteren Verschlechterung der verhaltensbezogenen Lärmbelastung wirksam vorgebeugt werden.

Der Bebauungsplan enthält keine Regelungen zu Außenbewirtungs- und Außenbestuhlungsflächen, da es sich hierbei ohnehin um Nutzungen auf öffentlichen Verkehrsflächen handelt, die grundsätzlich eine Sondernutzungserlaubnis bedürfen. Die Vergabe einer derartigen Erlaubnis muss jeweils im Einzelfall geprüft werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Verträglichkeit mit benachbarten schutzbedürftigen Nutzungen konkret untersucht und bewertet.

Verkehrslärm:

Grundlage für die Aussagen zum Verkehrslärm-Immissionsschutz sind die Verkehrsmengendaten des städtischen Verkehrsmodells, auf deren Basis die durchgeführten Untersuchungen (schalltechnische und lufthygienische Untersuchung, EM Plan, 13.01.2011) erfolgten. Die beiden betrachteten Verkehrsszenarien bilden die zu erwartende künftige Entwicklung ohne (Prognose-0-Fall) und mit Realisierung des Bebauungsplans Nr. 470 (Prognose-Planfall) ab.

Bei Nichtdurchführung der Planung ergäben sich beiderseits der Straßenbahnlinie keine zusätzlichen Lärmbelastungen. Dies gilt ebenso für den östlichen Bereich des Ulrichsplatzes in Bezug auf den Straßenverkehr.

Andererseits würden sich für die von der Lärmerhöhung betroffenen Gebäude keine Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen ableiten lassen. Insbesondere in Bereichen mit erheblicher Belastung (bei Beurteilungspegeln von 70 dB(A) am Tage bzw. von 60 dB(A) in der Nacht), kann die praktische Umsetzung dieses Anspruchs eine wesentliche Verbesserung des subjektiven Lärmempfindens bedeuten. Dies gilt vor allem für den Bereich des Milchbergs, der bereits heute stark lärmbelastet ist.

Weiterhin würde bei Nichtdurchführung der Planung die Einführung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Maximilianstraße und am Milchberg sowie des verkehrsberuhigten Bereichs in der Hallstraße nicht umgesetzt werden können. Insofern ist bei Durchführung der Planung eine weitere qualitative Verbesserung der Lärmsituation zu erwarten.

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans erfolgt eine Reihe von baulichen Maßnahmen an Verkehrswegen, die in den Anwendungsbereich der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) fallen. Werden, bedingt durch das Vorhaben, die dort genannten Grenzwerte der Lärmvorsorge erstmalig oder weitergehend überschritten, und liegt eine wesentliche Änderung i. S. der 16. BImSchV vor, so sind Maßnahmen der Lärmvorsorge erforderlich.

Aus schalltechnischer Sicht relevant ist im Wesentlichen die verkehrliche Neuordnung durch die Umgestaltung des Straßenraums in der Maximilianstraße ab dem Moritzplatz bis zur Margaretenstraße. In der Maximilianstraße müssen die vorhandenen Straßenbahngleise für die Nutzung im Linienbetrieb umgebaut werden. Gleichzeitig wird der vorhandene Straßenraum angepasst. Hierdurch ergeben sich Änderungen in der Gleis- sowie Straßenführung vom Moritzplatz über den Milchberg bis zur Remboldstraße.

Die Hallstraße wird hingegen durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs auch lärmtechnisch so erheblich entlastet, dass dort keine Betroffenheiten ausgelöst werden.

Flankierend zur vorgesehenen Neugestaltung der Maximilianstraße wird im Bereich des Predigerbergs auf Höhe der Berufsschule eine neue Platzsituation geschaffen, die mit Anpassung des Straßenverlaufs in diesem Bereich realisiert und als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen wird. Dort entstehen ebenfalls keine Betroffenheiten durch Verkehrslärm.

Im nördlichen Plangebiet werden im durch den Bebauungsplan Nr. 470 keine erheblichen Änderungen in den Verkehrsflächen vorgenommen. Daher entstehen dort keine neuen planungsbedingten Betroffenheiten.

Betroffenheiten aus dem Schienenverkehr:

Durch die vorgenommenen erheblichen baulichen Eingriffe ergibt sich ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen beiderseits der Maximilianstraße, des Milchbergs und der Margaretenstraße.

Bedingt durch die Einführung des Linienbetriebs nehmen die Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr tags im Bereich von etwa 14 bis 17 dB(A) zu, im Nachtzeitraum liegt die Zunahme etwa bei 2 bis 6 dB(A). Im Tagzeitraum ergeben sich Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV in der Maximilianstraße im Nahbereich des Herkulesbrunnens, an der Ulrichsschule und am östlichen Ulrichsplatz. Am Milchberg und an der Margaretenstraße besteht durchgängig beiderseits Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Im Nachtzeitraum ergibt sich

neben dem Milchberg und der Margaretenstraße mehrheitlich auch an den Gebäuden in der Maximilianstraße ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Der signifikante Zuwachs der Schalleinwirkung wird durch den geplanten erstmaligen Linienbetrieb der Straßenbahn verursacht. Sicherheitshalber wurde der Schallberechnung als maximale Frequenzierung die Befahrung durch eine Linie im 5-Minuten-Takt zugrunde gelegt.

Im Bereich allgemeiner Wohngebiete am Straßenrand werden somit durchweg die Kriterien der 16. BImSchV erfüllt, was das Erfordernis von Schallschutzmaßnahmen anbelangt. Mehrheitlich ist dies auch bei den Mischgebieten entlang der Maximilianstraße der Fall. Insgesamt sind aufgrund des neu einzurichtenden Schienenverkehrs 93 Gebäude grundsätzlich anspruchsberechtigt auf die Implementierung von Schallschutzmaßnahmen.

Betroffenheiten aus dem Straßenverkehr:

Mit Ausnahme der Ostseite des Ulrichsplatzes nehmen die Schallimmissionen tags bis zu etwa 1 dB(A) ab, im Nachtzeitraum liegt die Reduzierung bei 2 dB(A). Die Pegelminderungen ergeben sich aus der insgesamt stagnierenden Verkehrsmenge des MIV in Verbindung mit dem Wegfall des Buslinienbetriebs (Linien 32 und 36).

Am östlichen Ulrichsplatz sind Pegelzunahmen von rd. 1 dB(A) zu erwarten. Die Beurteilungspegel erreichen dort etwa 70 dB(A) tags und bis zu ca. 61 dB(A) nachts. Die Zunahme ist beschränkt auf den Bereich mit deutlich geänderter Verkehrsführung und eine Folge des Näherrückens der Fahrspuren des MIV's an die dort gelegene Wohnbebauung. Insgesamt sind aufgrund des Straßenverkehrs fünf Gebäude grundsätzlich anspruchsberechtigt auf Schallschutzmaßnahmen.

Betroffenheiten aus dem Summenpegel des Verkehrs:

Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage der Lärmvorsorge werden dort ausgelöst, wo eine wesentliche Änderung des Verkehrswegs erfolgt und zudem eine Überschreitung der Grenzwerte der Lärmvorsorge gegeben ist. Dies ist der Fall, wenn die Beurteilungspegel einen Wert von 70 dB(A) am Tage bzw. von 60 dB(A) in der Nacht erreichen, bzw. der Beurteilungspegel oberhalb dieses Niveaus zunimmt. Betroffen davon sind punktuell insgesamt 33 Gebäude in der Margaretenstraße, der Maximilianstraße, dem Milchberg und am Ulrichsplatz.

Aktive Schallschutzmaßnahmen, wie etwa Schallschutzwände oder die Ausbildung der Straßenbahntrasse als Schottergleisbett oder als Rasengleis kommen aus verkehrlichen, städtebaulich-funktionalen und gestalterischen Gründen für die Maximilianstraße, den Milchberg und die Margaretenstraße nicht in Betracht. Daher sind zum Schutz der betroffenen Gebäude passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Bemessung der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen erfolgt gemäß 24. BImSchV auf der Grundlage des Bebauungsplans Nr. 470. Die jeweiligen Fassaden, Pegel und Überschreitszeiträume sind den Anlagen 1 bis 4 der schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

Die Gebäude, an denen grundsätzlich ein planungsbedingter Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen ausgelöst wird, sind in der Anlage F.4.1 auflistet. Die schutzbedürftigen Fassaden anspruchsberechtigter Gebäude, für die ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht, sind in der Anlage F.4.2. grün gekennzeichnet. Darüber hinaus wird auf den inhaltlich identischen Lageplan im Maßstab 1:500 verwiesen, welcher der schalltechnischen Untersuchung vom 13.01.2011 beigelegt ist.

Luftschadstoffsituation:

Die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung erfolgt nach der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV. Als maßgebliche Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr werden die Feinstaub-Partikel (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) behandelt.

Basierend auf der lufthygienischen Untersuchung des Büro EM Plan vom 13.01.2011 wird im Folgenden ein Überblick über die wesentlichen Auswirkungen des Bebauungsplans gegeben:

Der Grenzwert der 39. BImSchV für den Jahresmittelwert von PM₁₀ von 40 µg/m³ wird im Prognose-0-Fall und im Planfall selbst unter der konservativen Annahme, dass geplante Maßnahmen zur Luftreinhaltung - wie die im Luftreinhaltplan niedergelegten - bis zum Prognosehorizont zu keiner Reduktion der Hintergrundbelastung führen, in allen Straßenabschnitten unterschritten.

Für NO₂ ergibt sich im Planfall am Milchberg eine Konzentration von 42 µg/m³ für den Jahresmittelwert, womit der Grenzwert von 40 µg/m³ um 2 µg/m³ überschritten wird. In allen anderen betrachteten Abschnitten wird der Grenzwert deutlich eingehalten.

Unter unvermindertem Ansatz der heutigen Hintergrundbelastung ist davon auszugehen, dass die Anzahl von 35 zulässigen Überschreitungen des Tagesmittels von 50 µg/m³ für PM₁₀ im Prognosehorizont 2025 im Planfall am Milchberg um 26 überschritten wird. In den übrigen Straßenzügen ist davon auszugehen, dass die Anzahl der zulässigen Überschreitungen nicht, bzw. nur in meteorologisch ungünstigen Jahren, erreicht wird.

Grundsätzlich wird erwartet, dass die nicht-verkehrsbedingte Hintergrundbelastung der Innenstadt langfristig sinken wird, so dass für das Prognosejahr 2025 von einer Reduktion von ca. 5 % für PM₁₀ und NO₂, jeweils bezogen auf das Jahr 2010, auszugehen sein wird. Auch aus der Verschärfung der Abgasnormen ab 2014 können positive Impulse für eine Senkung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen abgeleitet werden. Nach der unlängst novellierten 1. BImSchV soll der Feinstaubausstoß von häuslichen Kleinf Feuerungsanlagen bis zum Jahr 2025 halbiert werden. Nicht zuletzt ist auch durch die seit 2009 vom CO₂-Ausstoß abhängige Kfz-Besteuerung zu erwarten, dass die Kfz-Flotte langfristig in diesem Zusammenhang weniger NO₂ emittiert.

Gegenüber dem Prognose-0-Fall ergibt sich im Planfall sowohl bei Feinstaub, als auch bei Stickstoffdioxid auf der Achse Maximilianstraße - Margaretenstraße durchweg eine Entlastung. Diese liegt bei PM₁₀ in der Größenordnung von ca. 3 - 5 %, bei NO₂ um 8 %. Ursächlich ist dies zurückzuführen auf die Verlegung der Buslinien 32 und 36 und ihre Ersetzung durch die Straßenbahnlinie.

Die Weite Gasse profitiert vom Wegfall der Linien 32 und 36 nicht, entsprechend bleiben die Verkehrsmengen und Konzentrationswerte nahezu unverändert.

Der nördliche Bereich des Plangebiets ist von der innerstädtischen Hintergrundbelastung durch Luftschadstoffe, wie Feinstaub und Stickstoffdioxid betroffen. Dort kann ebenfalls eine langfristige Besserung durch die allgemeine Reduzierung der Hintergrundbelastung vorausgesetzt werden. Durch die Planung wird keine Änderung der Belastungssituation im Nordteil zwischen Moritzplatz und Hohem Weg verursacht.

Erschütterungen:

Für das vor dem Bebauungsplanverfahren betriebene Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Straßenbahnlinie zwischen Margaretenstraße und Merkurbrunnen wurde vom Büro Möhler + Partner, Augsburg eine erschütterungstechnische Untersuchung / Beweissicherung (vom Juni 2006) durchgeführt. Ergänzend hierzu wurde auf Grundlage der aktuellen Planung eine fachliche Stellungnahme (Schreiben vom 02.11.2010) sowie eine neue erschütterungstechnische Untersuchung (vom Mai 2011) zur neuen Gleistrasse durch das Büro Möhler + Partner abgefasst. Dabei wurde festgestellt, dass die geplante Nutzung der Straßenbahngleise in der Maximilianstraße im Linienbetrieb zu Einwirkungen von Erschütterungen und Sekundärluftschall auf die bestehende Bebauung führt. Die Beurteilung dieser Einwirkungen erfolgte anhand der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 und der Immissionsrichtwerte „Innen“ der TA Lärm.

In Teilbereichen des geplanten Trassenverlaufs ergeben sich Abstände von weniger als 10 m zwischen der nächstgelegenen Gleisachse und dem Gebäude. Dies ist insbesondere im Bereich der nördlichen Maximilianstraße, am Ulrichsplatz und am Milchberg der Fall. Ohnehin dürften eine Mehrzahl der Gebäude Holzbalkendecken aufweisen und somit gegenüber Erschütterungseinwirkungen aus oberirdischem Schienenverkehr empfindlich sein, so dass auch außerhalb eines Abstands von 10 m die Immissionen aus Erschütterungen zu bewerten waren. Die Einwirkungen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall wurden anhand von Beweissicherungsmessungen bei Straßenbahnvorbeifahrten und im Falle eines Verrückens der zukünftigen Gleislage auch durch eine Abschätzung auf Basis von messtechnisch ermittelten frequenzabhängigen Abstandsabhängigkeiten im Stadtbereich von Augsburg für eine maximal denkbare Frequentierung mit zwei Straßenbahnlinien im 5-Minuten-Takt prognostiziert. Dies stellt sicher, dass der vorzusehende Erschütterungsschutz auch dann hinreichend ist, wenn neben einer festen Linie im 5-Minuten-Takt zusätzlich Straßenbahnverkehre im Falle von Netzstörungen oder baustellenbedingten Gleissperrungen auf die zentral gelegene Gleistrasse der Maximilianstraße umgeleitet werden müssen.

Im Ergebnis der durchgeführten Untersuchung halten die Erschütterungseinwirkungen des Linienbetriebs in der bestehenden Bebauung die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Mischgebiete bzw. für allgemeine Wohngebiete tags und nachts ein. Die Immissionsrichtwerte für Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden oder bei Körperschallübertragung gemäß TA Lärm, Abschnitt 6.2., werden für den Beurteilungszeitraum Tag und Nacht ebenfalls eingehalten. Für den Beurteilungszeitraum Nacht ist jedoch mit einer Überschreitung des Spitzenpegelkriteriums bei Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden oder bei Körperschallübertragung gemäß TA Lärm zu rechnen. Kurzzeitige Pegelspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte um nicht mehr als 10 dB(A) überschreiten.

Für die Ausführungsplanung der Trasse, die in Teilbereichen von ihrer jetzigen Lage abrückt, wurde anhand des erschütterungstechnischen Gutachtens geprüft, welche Maßnahmen geeignet sind, die Einhaltung der Anforderungen gemäß TA Lärm zu erzielen. Die Anforderungen an den Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall können beispielsweise mit folgendem Aufbau eingehalten werden, der auch entsprechend festgesetzt wurde:

- kontinuierlich gelagerte Schiene (Rillenprofil Ri60) eingebettet in Betontragplatte mit Schienenfußlagerung auf Einfederungsmatte 16 mm mit mittlerer Steifigkeit (15 kN/mm/m; z.B. Edilon ERS LR 60R1-MS); Betontragplatte (2,20 m x 26 cm) ausgelegt als Masse-Feder-System auf Gleisbettmatten 25 mm (z.B. Edilon Trackelast MFS/RPU/Blue, dynamische Steifigkeit 0,018 N/mm³).

Bei Abweichungen von o.g. Schienenprofil oder der Dimensionierung der Betontragplatte sind entsprechende Anpassungen des Aufbaus vorzunehmen, um ein gleichwertiges System zu erhalten. Außerdem sind in den Bereichen mit Abständen von mehr als 10 m zwischen jeweiligem Gebäude und nächstgelegenen Gleis die Anforderungen an die erschütterungsmindernden Maßnahmen geringer, so dass hier vom o.g. Aufbau abgewichen werden kann. Grundsätzlich ist durch Vorkehrungen technischer oder konstruktiver Art sicherzustellen, dass in den bestehenden Baukörpern hinsichtlich der Einwirkungen durch Erschütterungen die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für

- allgemeine Wohngebiete (WA)
 - tags $KB_{FTr} = 0,07$ und $KB_{Fmax} = 3$
 - nachts $KB_{FTr} = 0,05$ und $KB_{Fmax} = 0,2$
- Kerngebiete (MK)
 - tags $KB_{FTr} = 0,10$ und $KB_{Fmax} = 5$
 - nachts $KB_{FTr} = 0,07$ und $KB_{Fmax} = 0,3$
- Gewerbegebiete
 - tags $KB_{FTr} = 0,15$ und $KB_{Fmax} = 6$
 - nachts $KB_{FTr} = 0,10$ und $KB_{Fmax} = 0,4$

und hinsichtlich der Einwirkungen des sekundären Luftschalls die Immissionsrichtwerte für Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden oder bei Körperschallübertragung gemäß TA Lärm, Abschnitt 6.2 vom 26. August 1998,

tags	35 dB(A)
nachts	25 dB(A)

nicht überschritten werden. Kurzzeitige Pegelspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um nicht mehr als 10 dB(A) überschreiten.

Entlang der übrigen Straßenbahntrassen in der Bürgermeister-Fischer-Straße, der Strecke kurze Maximilianstraße-Rathausplatz-Karolinenstraße sowie am Perlachberg bleibt die heutige Situation bestehen.

Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV):

Die Beurteilung der elektromagnetischen Verträglichkeit des Straßenbahnbetriebes erfolgt anhand der 26. BImSchV. Für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau der Straßenbahnlinie in der Maximilianstraße wurde durch das Büro ELBAS bereits ein Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV-Gutachten vom 16.05.2006) erstellt. Ergänzend hierzu wurde durch dieses Büro eine erneute Begutachtung (EMV-Gutachten vom 11.11.2010) auf Grundlage der aktuellen Planung durchgeführt. Im Ergebnis dieser Untersuchung konnte festgestellt werden, dass die zulässigen Werte für den Personenschutz um ein Vielfaches unterschritten werden. Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind daher nicht zu erwarten.

Eine Beeinflussung von Computermonitoren kann hingegen nicht vollumfänglich und in allen Gebäuden ausgeschlossen werden. Möglichen derartigen Beeinträchtigungen, die vom Gesetzgeber nicht durch Grenzwerte reglementiert werden, könnte beispielsweise bereits durch eine günstigere Wahl des Gerätestandortes Abhilfe geschaffen werden. Zudem wird sich mit der aktuell laufenden Umstellung der Netzspannung der Straßenbahnoberleitung das magnetische Feld künftig um ca. 20 % verringern.

Entlang der übrigen Straßenbahntrassen in der Bürgermeister-Fischer-Straße, der Strecke kurze Maximilianstraße-Rathausplatz-Karolinenstraße sowie am Perlachberg bleibt die heutige Situation bestehen.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Abgesehen von einigen wenigen Gehölzbeständen in den Randbereichen der Hallstraße, der Margaretenstraße, des Zeugplatzes und des Elias-Holl-Platzes sind die überplanten Verkehrsflächen infolge ihrer vollflächigen Versiegelung nahezu vegetationsfrei. In einigen Innenhöfen und verbleibenden Freibereichen der an den Straßenraum angrenzenden Baustrukturen findet sich punktuell Vegetationsbestand. Die Margaretenstraße grenzt im Osten unmittelbar an den Grüngürtel am Stadtgraben an.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass faunistische und floristische Lebensräume im Plangebiet nur in eingeschränktem Umfang und nur für spezialisierte Arten in Nischen (wie z.B. Hofräume, offene Dachstühle) vorhanden sind. Lediglich im Bereich des unmittelbar an das Planareal anschließenden Stadtgrabens können vor allem Ubiquisten (Tier- und Pflanzarten mit einer hohen Anpassungsfähigkeit an unterschiedliche Standortfaktoren) die verfügbaren Lebensräume trotz des hohen Störpotenzials durch Hauptstraßen, städtisches Wegenetz, sowie Nutzung der Grünflächen zur Naherholung und als Spielflächen nutzen.

Die im Plangebiet ohnehin nur sehr eingeschränkt vertretene Flora setzt sich aus heimischen und z.T. auch fremdländischen Baumarten sowie aus intensiv genutzten, gepflegten Rasen-/ Wiesenflächen zusammen. Nur im Bereich des unmittelbar angrenzenden Stadtgrabens entstehen bei spontanem Gehölzaufwuchs dichte Gehölzverbände, in deren Schutz sich Wildkräuter (zumeist Ruderalarten = stickstoffliebende Pflanzen) angesiedelt haben.

Im Plangebiet sind keine FFH-Gebiete und europäischen Vogelschutzgebiete gemeldet. Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes oder Art. 13 d des bayerischen Naturschutzgesetzes bestehen innerhalb des Planbereiches ebenfalls nicht. Eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung ist nicht erforderlich, da in keine Lebensräume eingegriffen wird.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden sich für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt keine anderen Auswirkungen als bei Durchführung der Planung ergeben, da in beiden Varianten die ohnehin nur in sehr eingeschränktem Umfang bestehenden Vegetationsbestände bzw. sonstigen Habitate keine nachhaltige Veränderung erfahren. Im Zuge der Realisierung der Planung kann im Übergangsbereich von Maximilianstraße zum Milchberg durch Pflanzung eines Großbaumes die Zahl der Straßenbäume erhöht werden.

Schutzgut Boden

Für den Großteil des Plangebietes liegt bereits eine intensive bauliche Nutzung mit einem hohen Versiegelungsgrad vor, so dass grundsätzlich von einem erheblich anthropogen überprägten Bodengefüge auszugehen ist. Darüber hinaus führten die Bombardierungen während des Zweiten Weltkrieges zu künstlichen Auffüllungen, die ebenfalls einen weitgehend gestörten Bodenaufbau zur Folge haben.

Als natürlicher Boden ist im Plangebiet üblicherweise von kiesigem Lechschotter, z.T. tonig-kiesigem bzw. sandig-kiesigem Schluff, auszugehen. Infolge der vorliegenden anthropogenen Überprägung ist dieser natürlich anstehende Boden im Planareal bereits deutlich verändert. Nach einem Bodengutachten der Fa. SINUS Consult, Augsburg, vom 17.06.2001 ist auf ca. 80 bis 120 cm Tiefe von künstlich aufgefülltem Boden mit schluffig-sandigem Kies und zwischengelagertem Ziegelbruch auszugehen. Die Regenerationsfähigkeit der unter den teilweise offen verfugten Pflasterflächen liegenden Böden ist nur gering, da es sich um unbelebte Böden (ohne die hierzu erforderlichen Mikroorganismen) handelt. Demzufolge werden Einschwemmungen über das versickernde Niederschlagswasser im Boden eingelagert. Eine Pufferung durch ton- bis lehmhaltige Böden ist im Untergrund zum Teil gegeben.

Altlasten, Kampfmittel

Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen keine besonderen Hinweise auf Altlasten / Kampfmittel im Plangebiet vor. Unabhängig davon kann ein Vorkommen von Altlasten / Kampfmitteln innerhalb des gesamten Planareals insbesondere aufgrund der Kriegseinwirkungen jedoch nicht definitiv ausgeschlossen werden.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden sich infolge des bereits nahezu vollflächig versiegelten Planareals mit anthropogen überprägten Böden, keine anderen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden einstellen, als bei Durchführung der Planung.

Schutzgut Wasser

Im Plangebiet befindet sich mit dem Lechkanal „Vorderer Lech“ ein Oberflächengewässer. Wasserschutzgebiete sind durch die Planung nicht betroffen.

Entsprechend den Darstellungen der Grundwasserkarte der Stadt Augsburg liegt der höchste Grundwasserstand für den Bereich Maximilianstraße bei deutlich über 10 m unter der Geländeoberkante.

Infolge der bereits vorhandenen nahezu vollständigen Versiegelung des Plangebietes, kann davon ausgegangen werden, dass durch die geplanten Umgestaltungsmaßnahmen keine nennenswerten Auswirkungen auf den Grundwasserkörper ausgelöst werden. Der Bachlauf des „Vorderen Lechs“ wird durch die Planung nicht verändert. Für die Nichtdurchführung und Durchführung der Planung sind für das Schutzgut Wasser demzufolge identische Auswirkungen zu erwarten.

Schutzgut Luft/Klima

Hinsichtlich der lufthygienischen Auswirkungen der Planung wird auf die Auswirkungen zum Schutzgut Mensch verwiesen.

Stadtklimatologisch muss aufgrund der hohen Bau- und Versiegelungsdichte im gesamten Plangebiet im Sommer von einer starken Erwärmung verbunden mit einer ausgeprägten lokalen Thermik ausgegangen werden. Lokale Entlastungen sind kleinräumig nur im Bereich des östlichen Endes der Margaretenstraße gegeben, da die unmittelbar an den Planbereich angrenzenden Grünstrukturen im Bereich des Stadtgrabens lokal-klimatisch wirksam sind und damit zur Staubfilterung oder zur Abkühlung in den Abend- und Morgenstunden beitragen.

Grundsätzlich wirkt sich der breite Straßenraum der Maximilianstraße positiv auf das Bioklima aus, da dadurch der Luftaustausch und die Abkühlung / Verfrachtung der Luftschadstoffe begünstigt wird. Demgegenüber wird das Bioklima im Bereich des Straßenzuges Margaretenstraße-Milchberg am negativsten eingestuft, da der enge Straßenraum mit hoher Verkehrsbelastung hier nur schlecht durchlüftet werden kann.

Im nördlichen Teil des Plangebiets wechseln für die Belüftung günstige Platzbereiche mit schmalen Straßenräumen ab, die nur gering oder gar nicht befahren werden. Eine Ausnahme bildet die Verkehrsachse Karlstraße-Leonhardsberg. Die Dimensionen der Plätze und Straßenzüge werden nirgendwo im Plangebiet verändert.

Für die Nichtdurchführung und Durchführung der Planung sind für das Schutzgut Klima identische Auswirkungen zu erwarten. Die Luftqualität verbessert sich sowohl bei Feinstaub, als auch bei Stickstoffdioxid auf der Achse Maximilianstraße – Margaretenstraße, vor allem, da die heutigen Buslinien nach Einrichtung des Straßenbahnliniensbetriebs verlegt werden.

Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bei der Maximilianstraße handelt es sich um einen Straßenraum von europäischem Rang, in welchem sich die geschichtliche Bedeutung und Stadtgestalt Augsburg in besonderem Maße widerspiegeln. Das gesamte Plangebiet liegt innerhalb des Ensembles Altstadt Augsburg, das den gesamten historischen Stadtraum der ehemaligen Freien Reichsstadt Augsburg umfasst. Darüber hinaus sind im Plangebiet eine Vielzahl von in der Denkmalliste der Stadt Augsburg eingetragenen Einzeldenkmälern (z. B. St. Peter am Perlach, Perlachturm, Rathaus, Weberhaus, St. Katharina, St. Moritz, ehem. Zollamt, Schaezlerpalais, St. Ulrich und Afra, zahlreiche Bürgerhäuser und Gewölbekeller, die sich bis in die Bereiche der Gehsteige und Fahrbahn erstrecken können) vorhanden. Zudem sind auch die historisch bedeutenden Brunnenanlagen Augustusbrunnen, Merkurbrunnen und Herkulesbrunnen in die Denkmalliste eingetragen, deren Wasserzuführungen und baulichen Substruktionen im Straßenbereich zu vermuten sind.

Bauliche Eingriffe in die bestehende zum Großteil denkmalgeschützte Gebäudesubstanz bzw. die sonstigen vorhandenen Einzeldenkmäler und Kulturgüter (Brunnen, etc.) sind mit Ausnahme von Gewölbekellern im Straßenraum und den Substruktionen der Brunnen mit der Planung nicht verbunden. Diesbezüglich sind außer bei unterirdischen Anlagenteilen keine negativen Auswirkungen bei Durchführung der Planung zu erwarten. Durch Erschütterungen während der Bauzeit können Risse und Gebäudeschäden entstehen. Demzufolge ist eine Beweissicherung der Gebäude vor Baubeginn sinnvoll.

Aufgrund der hohen archäologischen Relevanz des Planareals ist im gesamten Plangebiet von einem äußerst dichten Bestand archäologischer Denkmäler auszugehen. Zu archäologischen Überresten des mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Baubestands bestehen überwiegend bildliche Überlieferungen durch historische Stadtpläne und Einzelansichten, die eindeutige Identifizierungen und Lokalisierungen zulassen. Darüber hinaus ist insbesondere mit bisher nicht lokalisierten Denkmälern der römischen Zeit, des frühen und hohen Mittelalters zu rechnen.

In früheren Teilgutachten wurden vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bereits folgende Erkenntnisse erlangt:

- Maximilianstraße südlich des Herkulesbrunnens
Überreste des reichsstädtischen Siegelhauses von Elias Holl (abgerissen 1809) und seines mittelalterlichen Vorgängerbaus;
Überreste der daran anschließenden Häuserzeile in der Straßennmitte (abgerissen 1809).

- Maximilianstraße zwischen Herkules- und Einmündung des Apothekergäßchens
Überreste der mittelalterlichen Platzanlage des Weinmarktes, möglicherweise mit hochmittelalterlicher Bebauung.
- Maximilianstraße ab Einmündung des Apothekergäßchens in nördlicher Richtung
Überreste des 1632 abgetragenen reichsstädtischen Tanzhauses und seiner mittelalterlichen Vorgängerbauten.
- Maximilianstraße östlich des Chors von St. Moritz
Möglicherweise Teilbereich des im frühen Mittelalter einsetzenden Friedhofs um die ehemalige Augustiner-Chorherrnkirche.
- Ulrichsplatz und Milchberg
Möglicherweise Teilbereich eines großen Gräberfeldes, das teilweise bereits im 4. Jhd. n. Chr. einsetzt. Mehrere Hundert Gräber sind bereits freigelegt und dokumentiert worden, die genaue Ausdehnung nach Norden ist nicht bekannt.

Bei der Umgestaltung der Straße und besonders beim Bau der Straßenbahnlinie sind auch großflächige Eingriffe in Bodendenkmäler unvermeidbar. Mit archäologischen Befunden aus römischer Zeit, aus dem Mittelalter und der frühen Neuzeit muss gerechnet werden. Kritische Bodeneingriffstiefen liegen in der Maximilianstraße teilweise bereits schon bei ca. 0,30 m unter Oberkante Pflaster und sind regelmäßig mindestens ca. 1,50 m bis 1,60 m stark. Verschiedene, bereits von den jüngeren, wohl spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Schichten versiegelte Strukturen reichen auch bis in Tiefen von ca. 2,90 m unter den Straßenbelag.

Die geplante Umgestaltung der Verkehrs- und Platzflächen im Zuge der angestrebten Aufwertung der Achse Maximilianstraße - Karolinenstraße sowie die Maßnahmen im Bereich der Hallstraße werden sich aus stadtgestalterischer Sicht grundsätzlich positiv auf die in Nachbarschaft der Verkehrsflächen zahlreich vorhandenen Baudenkmäler auswirken und zu einer nachhaltigen Aufwertung der Aufenthaltsqualität in diesem historisch bedeutenden Straßenraum beitragen. Die Bodendenkmäler werden allerdings abhängig von Eingriffstiefe und -fläche erheblich beeinträchtigt oder sogar vollständig zerstört.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Sachgüter (z. B. bestehende Infrastrukturanlagen) sind bei Durchführung der Planung nicht zu erwarten. Bei Nichtdurchführung der Planung würden sowohl die überwiegenden positiven Effekte als auch die in Einzelfällen möglichen negativen Auswirkungen auf die Kultur- und Sachgüter unterbleiben.

Schutzgut Orts- und Landschaftsbild

Das Orts- und Landschaftsbild im Plangebiet wird durch die vorhandenen Verkehrs- und Platzflächen sowie die angrenzende historische Bebauung geprägt, die von einer Vielzahl teilweise bedeutender Einzelbaudenkmäler bestimmt wird. Durch die Planung werden die ortsbildprägenden Strukturen nicht nachhaltig verändert. Die hochwertige, an die charakteristische Situation und die geschichtliche Bedeutung angepasste Neugestaltung der Straßen- und Platzräume trägt zu einer Aufwertung des Erscheinungsbildes des städtischen Gesamtensembles im Bereich der markanten Stadtachse vom Dom bis St. Ulrich bei.

Ohne Durchführung der Planung würde die angestrebte Aufwertung des europaweit bedeutenden Straßenraums der Maximilianstraße ebenso unterbleiben wie eine Aufwertung der Hallstraße.

Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden, soweit beurteilungsrelevant, bei den jeweiligen Schutzgütern mit erfasst (z. B. verkehrsbedingte Emissionen bei den Schutzgütern Mensch und Lufthygiene etc.). Darüber hinaus sind nach aktuellem Kenntnisstand keine Wechselwirkungen ersichtlich, bei denen relevante Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten wären.

D.5.2.3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Für das Plangebiet werden folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgeschlagen:

Lärmschutz

Zum Schutz vor schädlichen Geräuscheinwirkungen sind entsprechend den Ausführungen unter dem Schutzgut Mensch (Lärm) an den betroffenen Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Eine detaillierte Auflistung der betroffenen Gebäudefassaden ist den Ausführungen unter dem Schutzgut Mensch sowie der schalltechnischen Untersuchung des Büros EM Plan vom 13.01.2011 zu entnehmen. Darüber hinaus wird der derzeitige Kopfsteinpflasterbelag in der Weiten Gasse durch einen glatten Plattenbelag ersetzt. Der Milchberg wird ab der Einmündung Afragäßchen in Gussasphalt ausgebildet.

Lufthygiene

Die Verbesserung der Infrastruktur des ÖPNV und die geplante Umgestaltung des Straßenraumes tragen zu einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs und auch zu einer intensiveren ÖPNV-Nutzung im Stadtzentrum und demzufolge zu einer Minderung der Schadstoffbelastungen durch Kfz bei. Insbesondere der durch den Linienbetrieb der Straßenbahn künftig in der Maximilianstraße entfallende motorisierte öffentliche Personennahverkehr (Buslinie 32 und 36) wirkt sich ebenfalls günstig auf die Lufthygiene aus.

Erschütterungen

Zum Schutz angrenzender Gebäude vor Erschütterungen und Sekundärluftschall ist für die Straßenbahntrasse eine erschütterungsmindernde Bauweise (Masse-Feder-System) vorgesehen. Aufgrund der besonders sensiblen Umgebung der geplanten Linienführung mit zahlreichen Baudenkmalern werden im Bebauungsplan konkrete Festsetzungen getroffen.

Boden / Altlasten / Kampfmittel

Vor Beginn von Erdarbeiten sollte grundsätzlich eine detaillierte Luftbildauswertung und Kampfmittelabklärung im Plangebiet erfolgen. Bei Bedarf sind entsprechende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr durchzuführen. Bei Erdarbeiten ist sorgfältig darauf zu achten, ob eventuell künstliche Auffüllungen, Altablagerungen u. ä. angetroffen werden. In diesem Fall ist umgehend das Umweltamt der Stadt Augsburg einzuschalten sowie eine Untersuchung des Bodens, insbesondere zur Gefährdungsabschätzung bzw. zur Entsorgung durchzuführen.

Wasser

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser werden durch Regelungen zur Reduzierung des oberflächennahen Abflusses von Niederschlagswasser auf befestigten Flächen (z. B. durch Ausbau nach Möglichkeit mit wasserdurchlässigen Belägen) minimiert. Grundsätzlich sollte zur Erhaltung der Grundwasserneubildungsrate versucht werden, das anfallende Oberflächenwasser unschädlich zu versickern.

Kultur- und Sachgüter

Zum Schutz der entlang des Straßenraums vorhandenen Baudenkmäler und Ensembles muss sichergestellt werden, dass das Bodenniveau in den gebäudenahen Bereichen nicht erhöht wird und die Entwässerung jeweils von den Gebäuden wegführt.

Zum Schutz der Bodendenkmäler müssen Bodeneingriffe auf das unvermeidbar notwendige Mindestmaß beschränkt werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn von Beginn der Planung an die Höhen so abgestimmt und festgehalten werden, dass keine Sachzwänge entstehen können, die zu eigentlich vermeidbaren tieferen Bodeneingriffen führen. Für die Überplanung von Bodendenkmälern sind in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde Bodenuntersuchungen vorzunehmen. Für alle Bodeneingriffe ist daraufhin eine Erlaubnis nach Art. 7 DSchG bei der Unteren Denkmalschutzbehörde einzuholen und deren fachliche Vorgaben sind zu beachten. Für die Durchführung der erforderlichen Ausprobungen ist ausreichend Zeit bei geeigneter Witterung einzuplanen. Sofern sich im Verlauf der Baumaßnahmen darüber hinaus unvorhergesehene Befunde oder Funde einstellen, werden in Absprache mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege entsprechende Schutz- oder Bergemaßnahmen ergriffen (z. B. Eingrenzung des Baufeldes, Reduzierung der Eingriffstiefen und wo unvermeidbar Durchführung von Fundbergungen, Befunddokumentationen, Rettungsgrabungen etc.).

Eingriffs-/Ausgleichsregelung

Nachdem in dem nahezu vollflächig versiegelten Plangebiet bereits vor der aktuellen Planung erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild erfolgt sind bzw. im Innenbereich nach § 30 Abs. 3 i. V. mit § 34 BauGB in dieser Größenordnung auch zulässig waren, ist unter Anwendung des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB kein naturschutzrechtlicher Ausgleich mit einer vorherigen Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung im Sinne von § 1 a Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich

D.5.2.4. Planungsalternativen

Siehe hierzu Kapitel D.4.5. „Planungsalternativen“.

D.5.3. Zusätzliche Angaben

D.5.3.1. Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Grundlage für die Beurteilung der zu erwartenden entscheidungsrelevanten Umweltauswirkungen waren, neben Angaben aus der Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit zum Projekt „Neubau einer Straßenbahnlinie in Verbindung mit Neugestaltung Margaretenstraße, Milchberg und Ulrichsplatz, ...“, des Büros für Stadtplanung GbR Maximilian und Claudia Meinel vom 05.07.2006, die nachfolgenden Fachgutachten:

- EMV-Gutachten zu Planfeststellung Milchberg und Maximilianstraße, ELBAS Ingenieurgesellschaft mbH vom 16.05.2006;
- EMV-Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 470, ELBAS Ingenieurgesellschaft mbH vom 11.11.2010;
- Erschütterungstechnische Untersuchung / Beweissicherungsmessungen „Kaisermeile, Abschnitt Milchberg“, Büro Möhler & Partner vom Juni 2006 einschl. ergänzender Stellungnahme Büro Möhler & Partner vom 02.11.2010;
- Erschütterungstechnische Untersuchung, Büro Möhler & Partner, Bericht Nr. 05-3283 vom Mai 2011;
- Bodengutachten der Fa. SINUS Consult, Augsburg, vom 17.06.2001;
- Verkehrsmodell – Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“, Bericht von gevas humberg & partner von Mai 2010;
- Mobilitätsdreh Scheibe Augsburg – Leistungsfähigkeit Kennedy-Platz, Bericht von gevas humberg & partner vom Mai 2010;
- Verkehrsdaten MIV im Prognose-0-Fall vom 30.04.2010 und Planfall vom 01.10.2010 und 04.10.2010, Tiefbauamt Stadt Augsburg;
- Verkehrsdaten Straßenbahnlinie sowie Buslinienbelegung (Linien und Regionalbusse) im Prognose-0-Fall und Planfall 2025, Stadtwerke Augsburg vom 20.09.2010;

- Schalltechnische Messung zum Umgebungslärm in der Maximilianstraße, Umweltamt Augsburg aus dem Jahr 2008;
- Schalltechnische Untersuchung „Gaststätten in der Innenstadt“, Bericht Nr. 2009 250 von EM Plan vom Oktober 2009;
- Schalltechnische Untersuchung zum BP Nr. 470, Bericht Nr. 2010 238-S von EM Plan vom 13.01.2011;
- Lufthygienische Untersuchung zum BP Nr. 470, Bericht Nr. 2010 238-L von EM Plan vom 13.01.2011;

Zudem wurden die Stellungnahmen folgender Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange berücksichtigt:

- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle Thierhaupten, Schreiben vom 24.11.2009 und 03.03.2011;
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Referat A III München, Schreiben vom 18.11.2009 und 11.02.2011;
- Regierung von Schwaben, Abfallrechtsbehörde, Schreiben vom 03.11.2009 und 07.02.2011;
- Untere Denkmalschutzbehörde, Schreiben vom 24.11.2009 und 07.02.2011;
- Untere Immissionsschutzbehörde, Schreiben vom 24.12.2009 und 07.03.2011;
- Bezirk Schwaben, Bezirksheimatpflege, Schreiben vom 01.04.2011;
- Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, Schreiben vom 16.03.2011;
- Römisches Museum/Stadtarchäologie, Schreiben vom 04.02.2011;

Darüber hinaus liegen derzeit keine Hinweise auf fehlende Kenntnisse oder technische Lücken vor, die das Auftreten zusätzlicher oder unerwarteter Umweltauswirkungen befürchten ließen. Eine sachgerechte Prüfung aller relevanten Umweltbelange ist damit gewährleistet.

D.5.3.2. Beschreibung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Da nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, dass sich im Zuge der Baumaßnahmen im Straßenraum der Maximilianstraße und des Milchbergs Beeinträchtigungen der angrenzenden Bebauung ergeben (z. B. durch Verdichtungsarbeiten), wird im Umfeld des Straßenraums vor Baubeginn eine Beweissicherung mit Aufnahme aller vorhandenen Schäden durchgeführt. Damit wird eine Erfassung eventuell mit der Baumaßnahme verbundener Schäden gewährleistet. Die Zahl der zu beweisichernden Gebäude sowie der genaue Umfang der Aufnahme werden im weiteren Verlauf zwischen Planer, Bauherr und Gutachter festgelegt.

Nach erfolgtem Umbau der Straßenzüge ist für den Zeitpunkt des Prognose-Planfalls (Jahr 2025) ein Abgleich der zu diesem Zeitpunkt aktuellen Verkehrszahlen im Plangebiet mit den prognostizierten Werten vorgesehen, um das Erfordernis eventuell weiterer verkehrlicher Maßnahmen prüfen zu können.

Für den Einbau der geplanten Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall sind Messungen vor und nach den Baumaßnahmen durchzuführen, um das Erfordernis eventuell ergänzender Maßnahmen hierzu prüfen zu können.

Darüber hinaus sind für das Plangebiet keine Prognoseunsicherheiten oder Besonderheiten gegeben, die ein weiteres Monitoring erfordern.

D.5.3.3. Zusammenfassung

Ziel der Planung ist insbesondere eine nachhaltige Aufwertung des markanten innerstädtischen Straßenzuges Maximilianstraße / Karolinenstraße mit einer Steuerung der Nutzungsart und Nutzungsmischung beiderseits dieser Verkehrswege sowie eine Umsetzung der Ergebnisse des Ideenwettbewerbs „Kaisermeile“ von 1997. Eine im Hinblick auf Funktionalität und Stadtbild hochwertige Neugestaltung ist hier vorgesehen. Zur langfristigen Sicherung der urbanen Nutzungsmischung aus Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Bildungs- und Kultureinrichtungen wird eine Steuerung der Schank- und Speisewirtschaften sowie der Vergnügungstätten mit Schwerpunkt auf einer Bestandsfestsetzung und eine Gliederung in Baugebiete mit differenzierten Zulässigkeiten vorgenommen. Des Weiteren soll auch eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung mit einer Straßenbahn im Linienbetrieb erfolgen. Der Bebauungsplan ersetzt das dafür erforderliche Planfeststellungsverfahren. Das Verkehrs- und Gestaltungskonzept basiert dabei u.a. auf folgenden verkehrlichen und städtebaulichen Zielvorstellungen:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Zielund Quellverkehr,
- Herausnahme des MIV-Durchgangsverkehrs,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität,
- Verkehrsberuhigung des Straßenzuges der Hallstraße,
- Ausbildung einer Straßenbahn im Linienbetrieb.

Mit dem vorliegenden Umweltbericht wurden die mit der Planung verbundenen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter ermittelt und bewertet.

Eine Gegenüberstellung der durch die geplante Umgestaltung des Straßenraums und Errichtung der Straßenbahnlinie verursachten Umweltauswirkungen gegenüber der Nichtdurchführung der Planung zeigt, dass sich infolge der bereits vorhandenen starken Versiegelung und Überbauung des Plangebietes bei den meisten Schutzgütern keine negative Veränderung einstellt. Mögliche nachteilige Umweltauswirkungen ergeben sich aus der erhöhten Lärmbelastung durch den Betrieb der neuen Straßenbahnlinie bzw. stellenweise durch die geplante Veränderung der Verkehrsführung sowie in geringem Maß durch Erschütterungen infolge des künftigen Straßenbahnbetriebes.

Andererseits ergibt sich durch die Verbesserung des ÖPNV ein wesentlicher, über den Planbereich hinaus wirkender Synergieeffekt zur Umweltentlastung. Langfristig ist zu erwarten, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit dem Ziel Stadtmitte zu Gunsten der Nutzung des ÖPNV sinken wird und sich dies besonders bezüglich der Luftqualität günstig auswirken wird.

Zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse besteht an den durch Verkehrslärm besonders beeinträchtigten Gebäudefassaden grundsätzlich ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Zum Schutz vor Erschütterungen und Sekundärluftschall werden an der neu zu bauenden Straßenbahntrasse erschütterungsmindernde Maßnahmen umgesetzt.

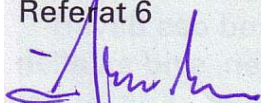
Darüber hinaus sind durch den Bebauungsplan keine umweltrelevanten Veränderungen zu erwarten, da sich keine wesentliche Änderung für die planungsrechtliche Nutzung des Gebietes ergibt.

D.6. Städtebauliche Statistik

Plangebietsfläche

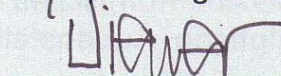
Flächen	in ha	in %
Bauflächen	ca. 12,84	64,5
Mischgebiet	ca. 7,18	36,1
Allgemeines Wohngebiet	ca. 1,61	8,1
Flächen für den Gemeinbedarf	ca. 4,05	20,4
Verkehrsflächen	ca. 7,01	35,2
Hauptverkehrsflächen, öffentlich	ca. 1,35	6,8
Fußwege / Fuß- und Radwege, öffentlich	ca. 0,07	0,4
Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“, öffentlich	ca. 2,70	13,6
Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“, öffentlich	ca. 1,23	6,2
Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“, öffentlich	ca. 1,66	8,2
Sonstige Flächen	ca. 0,04	0,2
Wasserfläche	ca. 0,04	0,2
Gesamtfläche	ca. 19,89	100,0

Für die Planung:
Referat 6



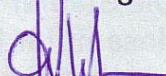
Gerd Merkle
Berufsmäßiger Stadtrat

Stadtplanungsamt



Norbert Diener
Amtsleiter

Planungsbüro



Arnold Consult AG
Büro Heinhaus
Büro Schrammel

E. Textliche Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

E.1. Altlasten

Bei Erdarbeiten ist sorgfältig darauf zu achten, ob eventuell künstliche Auffüllungen, Altablagerungen u. ä. angetroffen werden. In diesem Fall ist umgehend das Umweltamt der Stadt Augsburg einzuschalten sowie eine Untersuchung des Bodens, insbesondere zur Gefährdungsabschätzung bzw. der Entsorgung durchzuführen.

E.2. Umlegung der Versorgungsnetze

Im Zusammenhang mit der Umlegung von Anlagen für die Elektrizitäts-, Gas-, Wasserversorgung sowie den Fernmeldeanschluss ist mit den zugehörigen Vertretern der einzelnen Sparten bei den Stadtwerken bzw. der LEW/TeINet oder der Deutschen Telekom rechtzeitig Kontakt aufzunehmen.

E.3. Denkmalschutz

Da im gesamten Plangebiet mit dem Vorhandensein von archäologischen Fundstellen zu rechnen ist, muss für alle Eingriffe in den Boden, Erdbehebungen und bauliche Einrichtungen im Bereich des Bebauungsplans eine denkmalrechtliche Genehmigung beantragt werden (Art. 7 und 15 DSchG). Die Stadtarchäologie/Abt. Römisches Museum und das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Schwaben, sind an allen Verfahren zu beteiligen.

In der Genehmigung nach Art. 7 DSchG ist festzuschreiben, dass jegliche Bodeneingriffe in den betreffenden Bereichen, auch für alle Maßnahmen zur Erschließung, kann erst dann durchgeführt werden, wenn mit geeigneten Untersuchungen die archäologische Situation geklärt ist und in den betroffenen Bereichen die Rettungsgrabungen abgeschlossen sind.

Sämtliche Veränderungen an den Fassaden der Gebäude im Plangebiet sind erlaubnispflichtig nach dem Denkmalschutzgesetz und vorab einvernehmlich mit den Denkmalbehörden abzustimmen.

E.4. Brandschutz

Hinsichtlich des Brandschutzes sind die entsprechenden Richtlinien und gesetzlichen Vorschriften zu beachten.

Im Sinne des vorbeugenden Brandschutzes sind für das Plangebiet folgende Empfehlungen zu beachten:

- Die Versorgung mit Löschwasser ist entsprechend den Grundsätzen der DVGW-Regel W 405, „Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung“, Stand 2/2008 für das Wasserversorgungsunternehmen festzulegen.
- Die Ausstattung mit Hydranten ist entsprechend der DVGW 331 „Auswahl, Einbau und Betrieb von Hydranten“, Stand 11/2006 auszulegen.

E.5. Barrierefreiheit

Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zur Barrierefreiheit sowie die entsprechenden Richtlinien und gesetzlichen Vorschriften hierzu zu beachten.

F. Anlagen

F.1. Luftbild

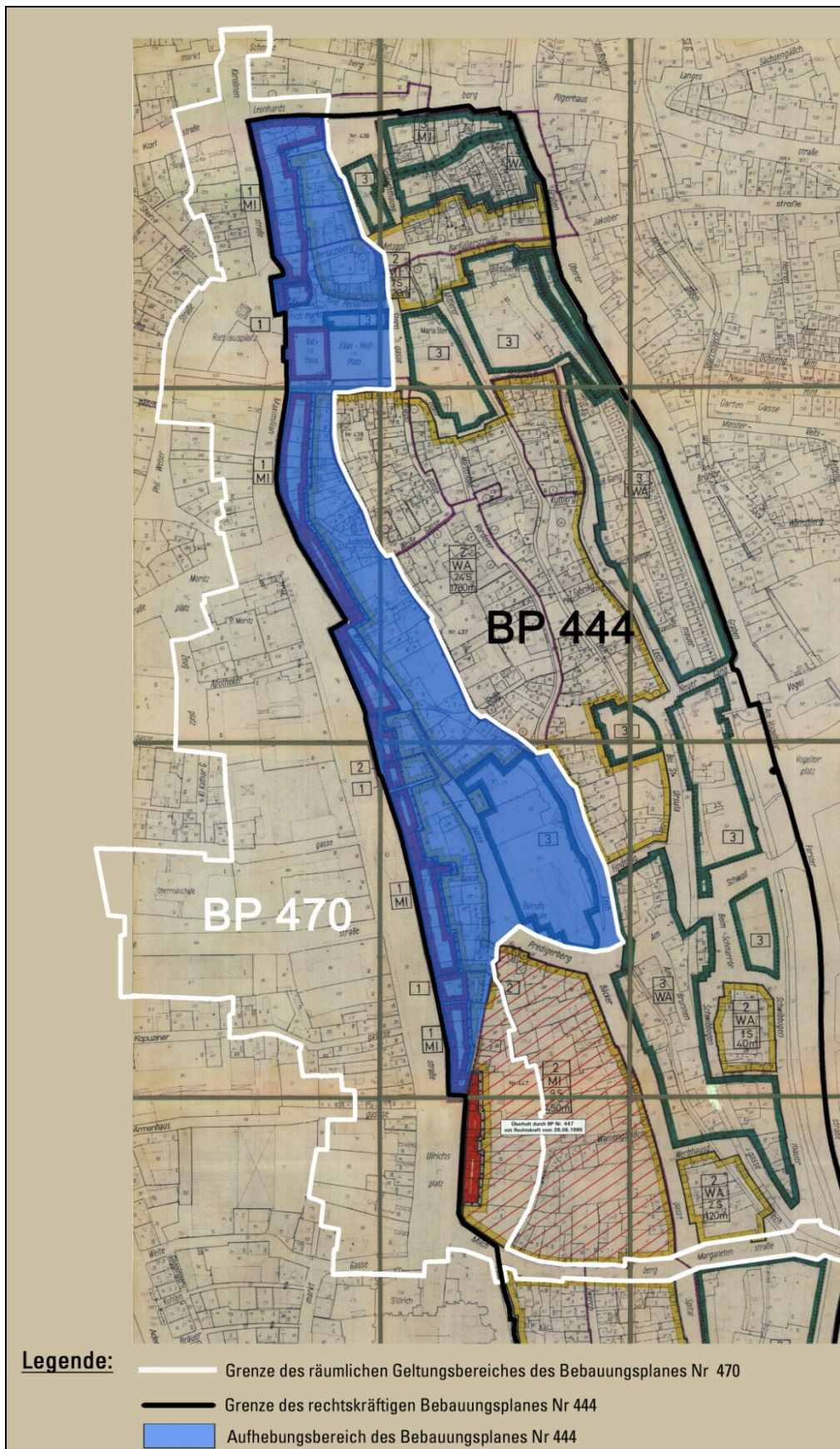


Bildflug von 2009

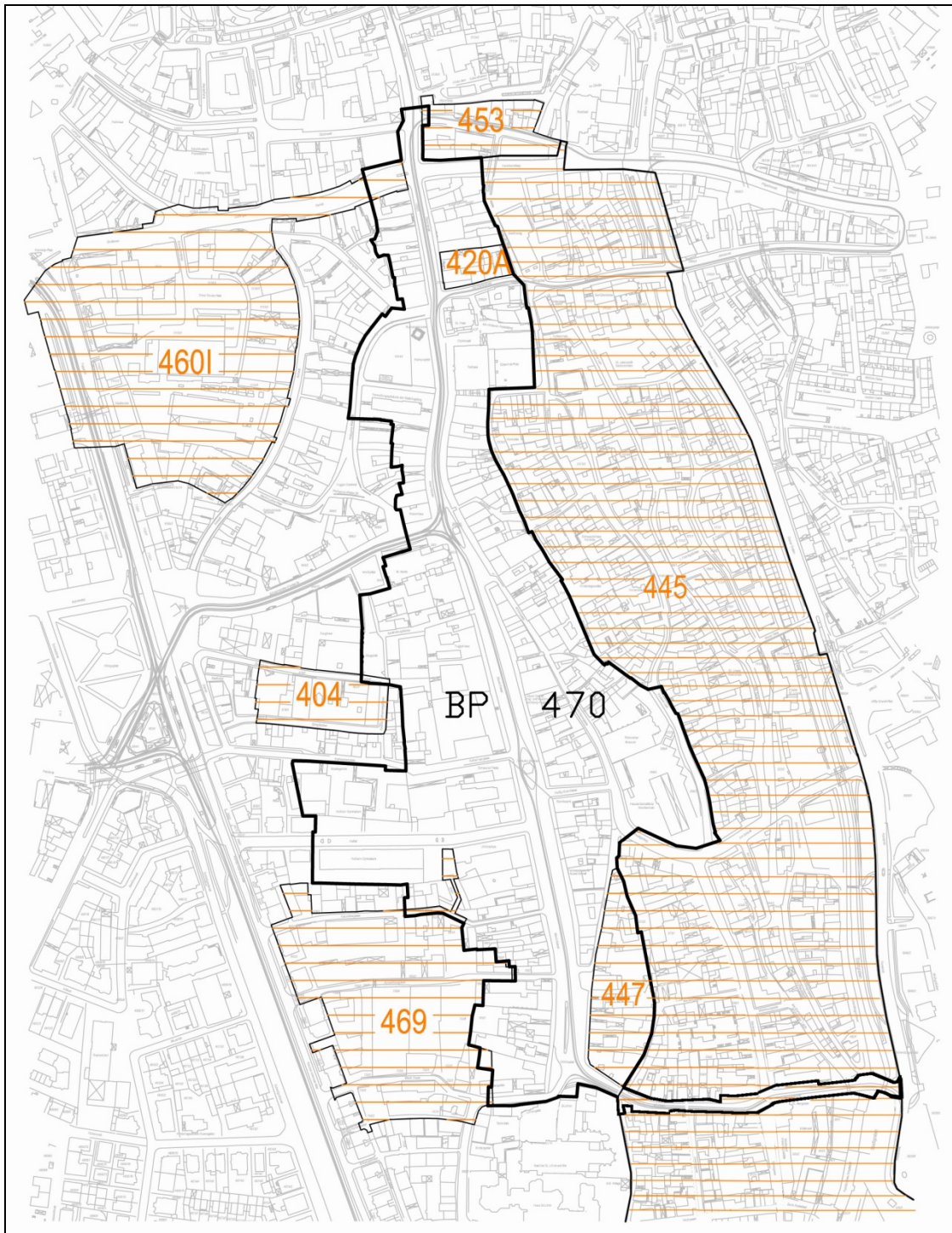
Luftbild ohne Maßstab

F.2. Planungsrechtliche Ausgangssituation

F.2.1. Beiplan „Aufhebungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 444“



F.2.2. Beiplan „Zu ändernde Bebauungspläne“



Legende:

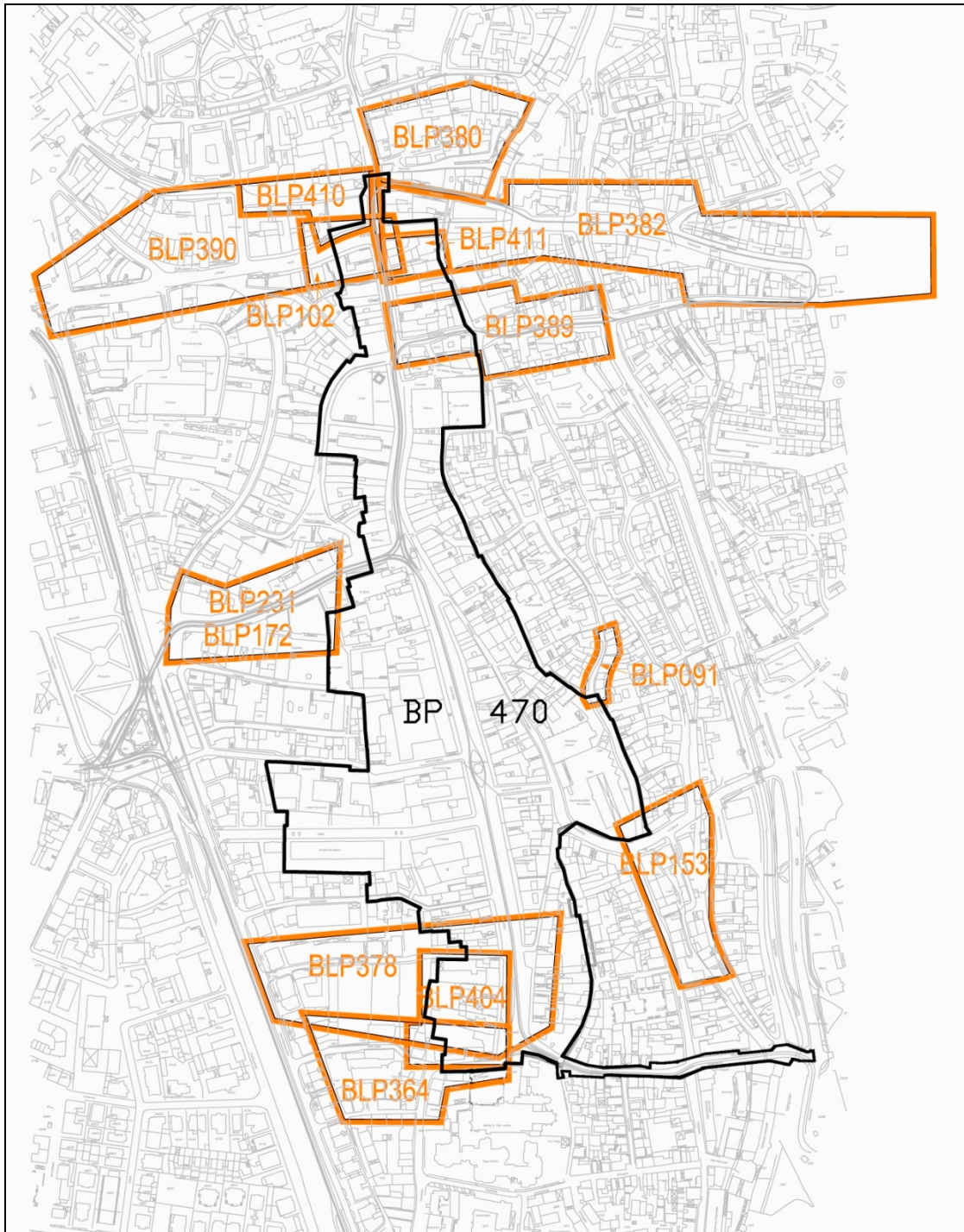


Umgriff Bebauungsplan Nr. 470



Rechtsverbindliche Bebauungspläne

F.2.3. Beiplan „Aufzuhebende Baulinienpläne“



Legende:

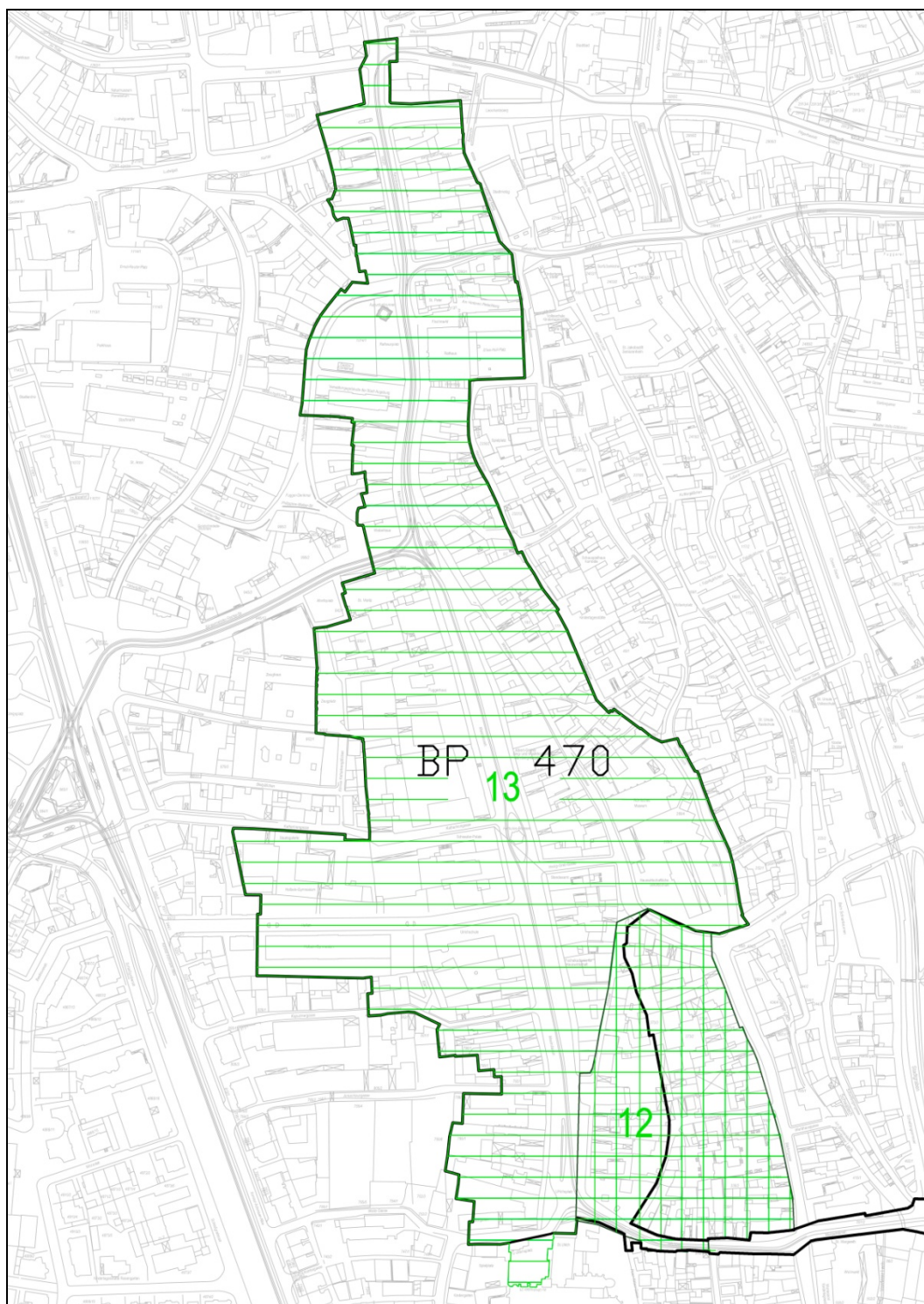


Umgriff Bebauungsplan Nr. 470



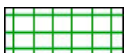


Baulinienpläne

F.2.4. Beiplan „Sanierungsgebiete“



Legende:

-  Umgriff Bebauungsplan Nr. 470
-  Sanierungsgebiet Nr. 13
-  Sanierungsgebiet Nr. 12

F.3. Beiplan „Gestaltungskonzept“



Ohne Maßstab

F.4. Anspruch auf passiven Schallschutz

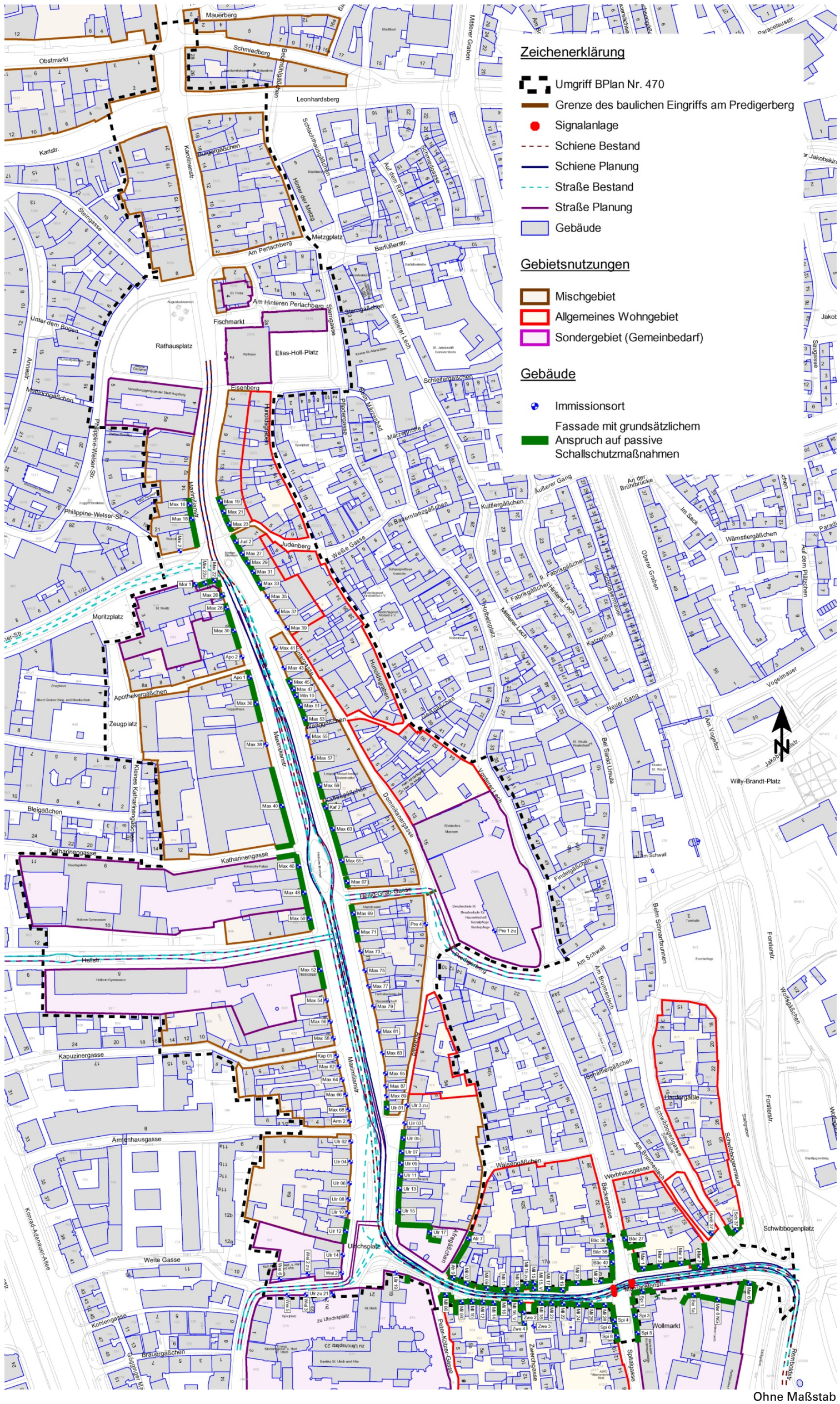
F.4.1. Liste der grundsätzlich anspruchsberechtigten Gebäude

Nr.	Straße und Hausnummer (Immissionsort-Nr.)	Anspruch aus		
		Schiene	Straße	Summe
1	Afragäßchen 7 (Afr 7)	X		
2	Afragäßchen 9 (Afr 9)	X		X
3	Am Brunnenlech 37 (AmB 37)	X		
4	Apothekergäßchen 1 (Apo 1)	X		
5	Beim Rabenbad 1a (Bei 1a)	X		
6	Bäckergasse 27 (Bäc 27)	X		
7	Bäckergasse 36 (Bäc 36)	X		
8	Bäckergasse 38 (Bäc 38)	X		
9	Bäckergasse 40 (Bäc 40)	X		
10	Judenberg 2 (Jud 2)	X		
11	Kaffeegängchen 2 (Kaf 2)	X		
12	Margaretenstraße 1 (Mar 1)	X		X
13	Margaretenstraße 3 (Mar 3)	X		
14	Margaretenstraße 5 (Mar 5)	X		
15	Margaretenstraße 7 (Mar 7)	X		
16	Margaretenstraße 8 (Mar 8)	X		X
17	Margaretenstraße 8 NG (Mar 8 NG)	X		
18	Maximilianstraße 16 (Max 16)	X		
19	Maximilianstraße 18 (Max 18)	X		
20	Maximilianstraße 19 (Max 19)	X		
21	Maximilianstraße 21 (Max 21)	X		
22	Maximilianstraße 22 (Max 22)	X		X
23	Maximilianstraße 22a (Max 22a)	X		
24	Maximilianstraße 23 (Max 23)	X		
25	Maximilianstraße 26 (Max 26)	X		
26	Maximilianstraße 27 (Max 27)	X		
27	Maximilianstraße 28 (Max 28)	X		
28	Maximilianstraße 29 (Max 29)	X		
29	Maximilianstraße 30 (Max 30)	X		
30	Maximilianstraße 31 (Max 31)	X		
31	Maximilianstraße 33 (Max 33)	X		
32	Maximilianstraße 36 (Max 36)	X		
33	Maximilianstraße 40 (Max 40)	X		
34	Maximilianstraße 45 (Max 45)	X		
35	Maximilianstraße 46 (Max 46)	X		X

Nr.	Straße und Hausnummer (Immissionsort-Nr.)	Anspruch aus		
		Schiene	Straße	Summe
36	Maximilianstraße 47 (Max 47)	X		
37	Maximilianstraße 48 (Max 48)	X		X
38	Maximilianstraße 50 (Max 50)	X		
39	Maximilianstraße 51 (Max 51)	X		
40	Maximilianstraße 52 (Max 52)	X		
41	Maximilianstraße 53 (Max 53)	X		
42	Maximilianstraße 59 (Max 59)	X		
43	Maximilianstraße 63 (Max 63)	X		X
44	Maximilianstraße 65 (Max 65)	X		X
45	Maximilianstraße 67 (Max 67)	X		X
46	Maximilianstraße 69 (Max 69)	X		
47	Maximilianstraße 71 (Max 71)	X		
48	Milchberg 06 (Mil 06)	X		X
49	Milchberg 07 (Mil 07)	X		X
50	Milchberg 08 (Mil 08)	X		X
51	Milchberg 09 (Mil 09)	X		X
52	Milchberg 10 (Mil 10)	X		X
53	Milchberg 11 (Mil 11)	X		X
54	Milchberg 12 (Mil 12)	X		X
55	Milchberg 13 (Mil 13)	X		X
56	Milchberg 14 (Mil 14)	X		X
57	Milchberg 15 (Mil 15)	X		
58	Milchberg 15 zu (Mil 15 zu)	X		
59	Milchberg 15, V (Mil 15, V)	X		
60	Milchberg 16 (Mil 16)	X		X
61	Milchberg 16, V (Mil 16, V)	X		
62	Milchberg 17 (Mil 17)	X		
63	Milchberg 18 (Mil 18)	X		
64	Milchberg 19 (Mil 19)	X		X
65	Milchberg 20 (Mil 20)	X		
66	Milchberg 21 (Mil 21)	X		X
67	Milchberg 22 (Mil 22)	X		X
68	Milchberg 23 (Mil 23)	X		X
69	Milchberg 24 (Mil 24)	X		X
70	Milchberg 26 (Mil 26)	X		X
71	Milchberg 28 (Mil 28)	X		X
72	Moritzplatz 1 (Mor 1)	X		
73	Moritzplatz 2 (Mor 2)	X		
74	Schwibbogengasse 37 (Sch 37)	X		
75	Spitalgasse 1 (Spi 1)	X		

Nr.	Straße und Hausnummer (Immissionsort-Nr.)	Anspruch aus		
		Schiene	Straße	Summe
76	Spitalgasse 3 (Spi 3)	X		
77	Spitalgasse 4 (Spi 4)	X		
78	Spitalgasse 5 (Spi 5)	X		
79	Spitalgasse 6 (Spi 6)	X		
80	Spitalgasse 8 (Spi 8)	X		
81	Ulrichsplatz 01 (Ulr 01)	X		
82	Ulrichsplatz 05 (Ulr 05)	X		X
83	Ulrichsplatz 07 (Ulr 07)	X	X	X
84	Ulrichsplatz 09 (Ulr 09)	X	X	X
85	Ulrichsplatz 11 (Ulr 11)	X	X	X
86	Ulrichsplatz 12 (Ulr 12)	X		X
87	Ulrichsplatz 13 (Ulr 13)	X	X	X
88	Ulrichsplatz 15 (Ulr 15)	X	X	X
89	Ulrichsplatz 17 (Ulr 17)	X		
90	Ulrichsplatz 19 (Ulr 19)	X		
91	Wintergasse 10 (Win 10)	X		
92	Zwerchgasse 2 (Zwe 2)	X		
93	Zwerchgasse 4 (Zwe 4)	X		

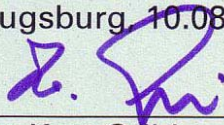
F.4.2. Lageplan der grundsätzlich anspruchsberechtigten Fassaden



G. Verfahrensvermerke

Änderungs-, Aufhebungs-, Aufstellungsbeschluss und Erlass einer Veränderungssperre	30.04.2009
Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 20	15.05.2009
Bekanntmachung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Amtsblatt Nr. 41/42	16.10.2009
Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	vom 26.10.2009 mit 27.11.2009
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	20.10.2009
Billigungs- und Auslegungsbeschluss	16.12.2010
Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung im Amtsblatt Nr. 3/4	28.01.2011
Benachrichtigung und erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	28.01.2011
Öffentliche Auslegung	vom 07.02.2011 mit 11.03.2011
Satzungsbeschluss	28.07.2011
Mitteilung der Würdigung der Stellungnahmen durch den Stadtrat an die Verfasser	01.08.2011

Stadt Augsburg
Augsburg, 10.08.2011

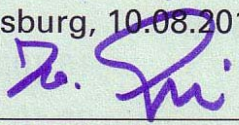


Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister



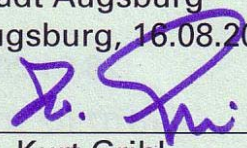
H. Weitere Verfahrensvermerke

Die Bebauungsplansatzung, bestehend aus der Planzeichnung, der Zeichenerklärung und den textlichen Festsetzungen, in der Fassung vom 08.06.2011 wird hiermit ausgefertigt.

Stadt Augsburg
Augsburg, 10.08.2011

Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister



Inkrafttreten / Bekanntmachung im Amtsblatt Nr.32 am 12.08.2011

Stadt Augsburg
Augsburg, 16.08.2011

Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister

