



Bebauungsplan Nr. 470
„Beiderseits der Maximilianstraße“

Zusammenfassende Erklärung –
Entwurf nach § 10 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB)

Die nachfolgende zusammenfassende Erklärung beschreibt die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan berücksichtigt wurden. Zudem wird erklärt, aus welchen Gründen die vorliegende Planung nach Abwägung mit den geprüften anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

Anlass und Ziele der Planung, Umweltprüfung

Die Maximilianstraße ist ein einzigartiges Ensemble aus prachtvollen Bauwerken der unterschiedlichsten Epochen und zählt als städtebaulich markantester Innenstadtbereich Augsburgs zu einem der schönsten, sowie kulturell und historisch wertvollsten Straßenräumen mit europaweiter Bedeutung. In jüngster Vergangenheit ist jedoch eine verstärkte Ansiedlung von Gastronomiebetrieben, insbesondere Massen- und Schnellgastronomie, sowie von Bars / Clubbetrieben und Spielhallen entlang dieser Achse zu beobachten, die dazu beiträgt, dass Nutzungskonflikte mit der ebenfalls in diesem Bereich vorhandenen Wohnnutzung stetig zunehmen.

Mit der Planung soll insbesondere eine nachhaltige Aufwertung des bedeutenden 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 verfolgt werden. Dabei werden tragfähige Regelungen durch eine umfassende Steuerung der vielfältigen, teilweise konkurrierenden Nutzungsansprüche u.a. durch den weitgehenden Ausschluss neuer Schank- und Speisewirtschaften / Vergnügungsstätten bzw. durch Regelungen für bestehende Betriebe getroffen.

Des Weiteren soll auf Grundlage der aktuellen Beschlusslage des Stadtrates auch eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung mit einer Straßenbahn im Linienbetrieb erfolgen.

Bei der beabsichtigten 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- und Gestaltungskonzept basiert dabei u.a. auf folgenden verkehrlichen und städtebaulichen Zielvorstellungen:

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

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. In diesem Zusammenhang wurden insbesondere Empfehlungen aus der vom 20.01. bis 22.01.2010 veranstalteten Architekturwerkstatt „Maximilianstraße“ berücksichtigt.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neugestaltung und Aufwertung der Maximilianstraße war die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 470 „Beiderseits der Maximilianstraße“ erforderlich. Dieser ersetzt auch das ansonsten gemäß § 28 Abs. 3 PBefG für die geplanten Straßenbahnanlagen erforderliche Planfeststellungsverfahren.

Um den zu erwartenden Eingriff beurteilen zu können, wurden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen einschließlich biologischer Vielfalt, Boden, Wasser, Luft / Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter betrachtet und bewertet. Hierzu wird auf die allgemeine Zusammenfassung der Ergebnisse der Umweltprüfung im Umweltbericht zum Bebauungsplan verwiesen.

Verfahren und umweltrelevante Stellungnahmen

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 26.10.2009 mit 27.11.2009 und während der öffentlichen Auslegung vom 07.02.2011 mit 11.03.2011 sowie bei der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gingen folgende relevanten Stellungnahmen zu Umweltbelangen ein:

Verkehrskonzept, Immissionsschutz

- Regierung von Schwaben, SG Schienenverkehr, Schreiben vom 15.03.2011
- Untere Immissionsschutzbehörde, Schreiben vom 24.12.2009 und 07.03.2011
- IHK Schwaben, Schreiben vom 26.11.2009 und 11.03.2011
- Handwerkskammer für Schwaben, Schreiben vom 26.11.2009
- HBE Handelsverband Bayern e.V., Schreiben vom 27.11.2009 und 11.03.2011
- Polizeipräsidium Schwaben-Nord, Schreiben vom 25.11.2009 und 26.02.2011
- Untere Denkmalschutzbehörde, Schreiben vom 24.11.2009 und 07.02.2011
- Referat 8, Schreiben vom 01.12.2009 und 18.03.2011
- Bürgeramt / Ordnungsbehörde, Schreiben vom 13.03.2010
- Behindertenbeirat der Stadt Augsburg, Schreiben vom 10.03.2011
- Evangelisch-Lutherisches Kirchengemeindeamt, Schreiben vom 26.11.2009 und 25.02.2011
- Katholisches Pfarramt St. Ulrich und Afra, Schreiben vom 26.11.2009
- Holbein Gymnasium, Schreiben vom 23.11.2009
- Elternbeirat Holbein Gymnasium, Schreiben vom 24.11.2009
- Ulrichschule Sonderpädagogisches Förderzentrum I Augsburg Süd/West, Schreiben vom 01.03.2011
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ACDF, Schreiben vom 12.11.2009 und 10.03.2011
- Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr ANA, Schreiben vom 27.11.2009 und 11.03.2011
- Verkehrsclub Deutschland VCD, Schreiben vom 27.11.2009
- Lokale Agenda 21, Schreiben vom 26.11.2009 und 09.03.2011
- Bürgeraktion Pferseer „Schlössle“ e.V., Schreiben vom 27.11.2009
- Architekturforum Augsburg e.V., Schreiben vom 27.11.2009
- Schwäbischer Architekten- und Ingenieurverein SAIV, Schreiben vom 26.11.2009 und 09.03.2011
- BDA Bayern, Schreiben vom 26.11.2009 und 09.03.2011
- Bayerische Architektenkammer, Schreiben vom 24.11.2009 und 09.03.2011
- Aktionsgemeinschaft Maximilianstraße e.V., Schreiben vom 20.11.2009
- Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und öffentlichen Auslegung

Vorgebrachte wesentliche Anregungen und Hinweise:

- Anregungen und Hinweise zum Thema Verkehr (MIV, ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer) vor allem in Bezug auf die Aspekte Verkehrsreduzierung, verkehrslenkende Maßnahmen, Parkplatzsituation, Leistungsfähigkeit des ÖPNV sowie Erforderlichkeit eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts.
- Anregungen und Hinweise zur Erforderlichkeit/Durchführung immissionschutzfachlicher Untersuchungen und Maßnahmen (Lärm, Luftthygiene, Erschütterungen, elektromagnetische Einwirkungen).

Die in Verbindung mit der Verkehrskonzeption des bereits rechtsverbindlichen BP Nr. 500 geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen gewährleisten eine spürbare Entlastung der südlichen Innenstadt vom Durchgangsverkehr (insbesondere auf der Achse Hallstraße - Maximilianstraße - Milchberg), während weiterhin eine vollständige Erreichbarkeit und leistungsfähige Abwicklung des Ziel-

und Quellverkehrs der südlichen Innenstadt sichergestellt bleibt. Wesentliches Ziel der Planung ist eine Attraktivitätssteigerung der südlichen Innenstadt durch eine massive Entlastung vom MIV-Durchgangsverkehr und eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Netzes in Verbindung mit einer Verschiebung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes durch einen Straßenbahnlinienbetrieb in der Maximilianstraße.

Zur Gewährleistung einer Straßenraumgestaltung von hoher Erlebnis- und Aufenthaltsqualität wird eine stadtverträgliche Unterbringung von Stellplätzen mit dem Ziel einer ausgewogenen dezentralen Versorgung der Innenstadt mit Parkraum ermöglicht. Mit einer deutlichen Reduzierung des MIV-Durchgangsverkehrs werden für die Hallstraße die Voraussetzungen für eine nachhaltige Aufwertung dieses Straßenraumes zu einem verkehrsberuhigten „Hallcampus“ geschaffen.

Die Auswirkungen der geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen auf die Verkehrsführung in der südlichen Innenstadt sowie auf die Verkehrsbelastung im umgebenden städtischen Straßennetz wurden im Zusammenhang mit den im Rahmen des bereits rechtsverbindlichen BP Nr. 500 geplanten Umbau- / Anpassungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsgutachterbüro gevas humberg & Partner, München durch den Aufbau eines Verkehrsmodells für die Stadt Augsburg ermittelt. Darin wird das aktuelle Verkehrsgeschehen abgebildet und zukünftige Entwicklungen infolge veränderter verhaltensspezifischer, struktureller oder verkehrlicher Rahmenbedingungen mit ausreichender Genauigkeit abgeschätzt. Es wurden verschiedene Analyse- und Prognose-Fälle für den aktuellen Zustand des städtischen Straßennetzes und zukünftige Planungen (u.a. Prognose 2025) erstellt. Nach den Ergebnissen der untersuchten Fälle ist eine leistungsfähige Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs sowie des Wirtschaftsverkehrs der südlichen Innenstadt über die Maximilianstraße und die zu- und abführenden Straßen und Gassen auch künftig gegeben.

Die sich bei Umsetzung der beabsichtigten verkehrslenkenden Maßnahmen und der geplanten Linienführung der Straßenbahn im Vergleich zum Status Quo einstellenden Veränderungen hinsichtlich der Verkehrslärmsituation an den maßgebenden benachbarten Gebäuden innerhalb des Plangebietes, wurden in einer schalltechnischen Untersuchung des Büro em plan vom 13.01.2011 untersucht und bewertet. Hierbei hat sich gezeigt, dass durch die erheblichen baulichen Eingriffe im Zuge der geplanten Straßenbahnlinienführung an insgesamt 93 Gebäuden beiderseits der Maximilianstraße, des Milchbergs und der Margaretenstraße ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV besteht. Infolge des Näherrückens der Fahrspuren des MIV's an bestehende Wohnbebauung sind zudem fünf Gebäude grundsätzlich anspruchsberechtigt auf Schallschutzmaßnahmen aufgrund des Straßenverkehrs. Mit den vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen kann den gesetzlichen Anforderungen an die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb des Planbereiches entsprochen werden.

Erkenntnisse zu dem in der Maximilianstraße vorhandenen verhaltensbezogenen Lärmpotential können u.a. aus einer schalltechnischen Untersuchung des Büros em plan vom Oktober 2009 sowie einer Messung des Umweltamtes aus dem Jahr 2008 gewonnen werden. Hierbei zeigt sich, dass im Status Quo nachts teilweise erhebliche Überschreitungen der gebietstypischen Immissionsrichtwerte der TA Lärm in den unmittelbar anliegenden allgemeinen Wohngebieten und Mischgebieten vorliegen. Eine abschließende Lösung dieser bestehenden Konflikte kann jedoch durch den Bebauungsplan nicht herbeigeführt werden. Verbesserungen diesbezüglich sind auf der Grundlage des Immissionsschutzrechts, des Gaststättenrechts bzw. des allgemeinen Sicherheitsrechts zu erzielen. Durch die Steuerung der Entwicklung von Schank- und Speisewirtschaften sowie Vergnügungsstätten im Bebauungsplan sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um mittelfristig wieder eine verträgliche Nutzungsmischung gewährleisten zu können.

Die Luftschadstoffimmissionen innerhalb des Plangebietes wurden in einer lufthygienischen Untersuchung des Büro em plan vom 13.01.2011 untersucht und beurteilt. Mit der geplanten Reduzierung des MIV-Durchgangsverkehrs und der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch einen Straßenbahnlinienebetrieb in der Maximilianstraße werden im Prognosehorizont 2025 in allen Straßenquerschnitten innerhalb des Plangebietes die Grenzwerte der 39. BImSchV hinsichtlich der zulässigen Jahresmittelwerte PM₁₀ und NO₂ eingehalten. Lediglich im Bereich des Milchbergs sind teilweise Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten, wobei diese nicht planbedingt sind, sondern aus der nicht-verkehrsbedingten Hintergrundbelastung der Innenstadt resultieren. Letztendlich ergibt sich durch die aktuelle Planung, insbesondere den Wegfall des motorisierten öffentlichen Personennahverkehrs (Buslinien 31 und 36) durchwegs eine Entlastung bei PM₁₀ und NO₂.

Auf Grundlage des durchgeführten Erschütterungsgutachtens (Büro Möhler + Partner vom April 2011) werden erschütterungstechnische Maßnahmen für die Verlegung der Straßenbahngleise vorgegeben. Bei Umsetzung dieser Maßnahmen ergeben sich keine nachteiligen Auswirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall für die angrenzenden Gebäude.

Hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit werden die zulässigen Werte für den Personenschutz um ein Vielfaches unterschritten, wohingegen eine Beeinflussung von Elektronenstrahl-Bildschirmen an bestimmten Orten wahrscheinlich ist.

Natur-, Artenschutz, Grünordnung

- Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen, Anmerkungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung
- Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Vorgebrachte wesentliche Anregungen und Hinweise:

- Allgemeine Anmerkungen zum Natur- und Artenschutz sowie zur Grünordnung,
- Anregungen zur Begrünung des öffentlichen Raums.

Mit dem Verzicht auf die Anordnung von Bäumen und sonstigen Gehölzen im Straßenraum wird der Charakteristik des historischen Straßenzugs der Maximilianstraße Rechnung getragen.

Die lediglich vereinzelt innerhalb des Plangebiets vorhandenen Gehölze unterliegen grundsätzlich der städtischen Baumschutzverordnung.

Ein naturschutzrechtlicher Ausgleich mit einer vorherigen Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung ist unter Anwendung des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB für die Planung nicht erforderlich, nachdem im Plangebiet bereits vor der aktuellen Planung erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild erfolgt sind.

Faunistische und floristische Lebensräume sind im Plangebiet nur in eingeschränktem Umfang und nur für spezialisierte Arten in Nischen vorhanden. FFH-Gebiete und europäische Vogelschutzgebiete sind im Plangebiet nicht gemeldet. Da in keine Lebensräume eingegriffen wird („Bestandsbebauungsplan“), bestehen auch keine gesetzlich geschützten Biotope gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz oder Art. 13 d Bayerisches Naturschutzgesetz. Daher ist keine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich.

Denkmalschutz, Archäologie

- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Bau- und Kunstdenkmalpflege, Schreiben vom 18.11.2009 und 03.03.2011
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Schwaben, Schreiben vom 24.11.2009
- Römisches Museum/Stadtarchäologie, Schreiben vom 04.02.2011
- Bezirksheimatpfleger, Schreiben vom 25.11.2009
- Untere Denkmalschutzbehörde, Schreiben vom 07.02.2011
- Schwäbischer Architekten- und Ingenieurverein SAIV, Schreiben vom 26.11.2009 und 09.03.2011
- BDA Bayern, Schreiben vom 26.11.2009 und 09.03.2011
- Bayerische Architektenkammer, Schreiben vom 24.11.2009 und 09.03.2011
- Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und öffentlichen Auslegung

Vorgebrachte wesentliche Anregungen und Hinweise:

- Berücksichtigung des dichten Bestandes an archäologischen Denkmälern (möglichst ungestörter Erhalt der Denkmäler, Beschränkung der Bodeneingriffe auf ein Minimum, Berücksichtigung der archäologischen Relevanz bei der Gestaltung),
- Frühzeitige Durchführung archäologischer Untersuchungen.

Die geplante gestalterische Aufwertung des Straßenraums wirkt sich in Verbindung mit der deutlichen Reduzierung des MIV-Durchgangsverkehrs positiv auf die entlang der markanten Stadtachse Dom bis St. Ulrich situierten Baudenkmäler aus. Durch Festsetzungen zum Erschütterungsschutz an den Gleisen (Masse-Feder-System) können Auswirkungen des Straßenbahnbetriebs auf Baudenkmäler vermieden werden. Die in der Maximilianstraße liegenden Renaissancebrunnen werden durch neu gestaltete Platzbereiche städtebaulich aufgewertet. Nachdem das Bodenniveau in den gebäudenahen Bereichen der Ensembles nicht erhöht wird und auch die Entwässerung jeweils von den Gebäuden weggeführt, sind mit der Planung keine nachteiligen Auswirkungen auf die sonstigen vorhandenen Einzeldenkmäler und Kulturgüter verbunden.

Direkte Eingriffe in vorhandene Bodendenkmäler sind bei der Umgestaltung der Straße (u.a. Abflachung) und besonders bei der Neutrassierung der Straßenbahnlinie zu erwarten. Abhängig von der jeweiligen Eingriffstiefe und -fläche können die Bodendenkmäler erheblich beeinträchtigt oder sogar vollständig zerstört werden. Um die vorhandenen Bodendenkmäler weitestmöglich zu schützen, werden Bodeneingriffe auf das unvermeidbar notwendige Mindestmaß beschränkt werden. Darüber hinaus wird der Untergrund in den Bereichen, wo ein Eingriff in diesen erfolgt, in Abstimmung mit den Fachbehörden bereits frühzeitig archäologisch untersucht werden.

Boden, Altlasten, Kampfmittel

- Regierung von Schwaben, Abfallrechtsbehörde, Schreiben vom 03.11.2009 und 07.02.2011

Vorgebrachte wesentliche Anregungen und Hinweise:

- Im Planungsbereich sowie in der näheren Umgebung befinden sich laut Altlastenkataster keine Altlastverdachtsflächen.

Nach den Erkenntnissen eines Bodengutachtes der Fa. SINUS Consult, Augsburg, vom 17.06.2001 ist im gesamten Plangebiet von einem Vorkommen bereits gestörter Bodenverhältnisse auszugehen.

Für den gesamten Planbereich liegen keine besonderen Hinweise auf Gefährdungen durch Altlasten vor. Aufgrund der Kriegseinwirkungen kann ein Vorkommen von schädlichen Bodenveränderungen sowie Altlasten / Kampfmitteln nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden. Bei Erdarbeiten wird daher sorgfältig darauf geachtet, ob evtl. künstliche Auffüllungen, Altablagerungen, etc. angetroffen werden, um bei Bedarf entsprechende Maßnahmen einleiten zu können.

Eine Gefährdung des Grundwassers durch Schadstoffimmissionen über Sickerwassertransport kann aufgrund der starken Oberflächenversiegelung und des hohen Grundwasserabstandes ausgeschlossen werden.

Planungsalternativen

Für die Gestaltung der Maximilianstraße wurden im Rahmen des zweistufigen städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs „Kaisermeile“ im Jahr 1997 verschiedene Konzepte entwickelt. Bei der Weiterentwicklung der Konzeption der erstplatzierten Arbeit des Architekturbüros Schrammel, Verkehrsplaner Prof. Lang, Detailplaner Hofmann & Partner und Lichtplaner Lichtlabor Bartenbach wurden unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem integrierten städtebaulich-verkehrsplanerischen 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.

Neben der Führung einer Straßenbahn durch die Maximilianstraße wurde im Rahmen der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ alternativ auch eine Trasse über Forsterstraße und Oberen Graben vorgeschlagen. Nach eingehender Untersuchung dieser Alternativtrasse wurde diese letztendlich sowohl unter baulichen als auch betrieblichen Gesichtspunkten kritisch gesehen und demzufolge nicht weiterverfolgt. Von dieser Trasse wären insbesondere nachteilige Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des MIV in diesem Bereich verbunden.

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens wurde der Vorentwurf des Bebauungsplanes Ende 2009 der Öffentlichkeit, den Behörden und städtischen Dienststellen sowie den betroffenen Institutionen und Interessensgruppen präsentiert und mit diesen umfassend erörtert. Zu diesem Zeitpunkt war für die Maximilianstraße eine asymmetrische Gestaltung mit breiten Bürgersteigen an der Ostseite und Senkrechtparkplätzen an der Westseite des Straßenraumes vorgesehen. Keine der Haltestellen der neuen Straßenbahnlinie war barrierefrei ausgebildet.

Im Rahmen der Diskussionen über die angemessene Gestaltung des einzigartigen Ensembles der Maximilianstraße fand zu Beginn des Jahres 2010 eine Architekturwerkstatt „Maximilianstraße“ statt. Die Empfehlungen der Planungswerkstatt wurden im Gestaltungsplan, der dem Bebauungsplan nachrichtlich beigelegt ist, vielfach berücksichtigt. Die in diesem Zusammenhang vorgeschlagene Mittelbebauung der Maximilianstraße konnte jedoch mit der aktuellen, am 19.05.2010 nochmals bekräftigten Beschlusslage des Stadtrats zur Führung einer Straßenbahnlinie nicht in Einklang gebracht werden.

Im Vergleich zur frühzeitigen Beteiligung stellte der Anfang 2011 öffentlich ausliegende Entwurf des Bebauungsplanes bereits auf eine dem Straßenraum angemessenere symmetrische Gestaltung der Maximilianstraße mit beidseitig nahezu gleich breiten Gehwegbereichen ab. Somit konnte auch auf der Westseite des Straßenraumes eine höhere Aufenthaltsqualität erreicht werden und die neuen Haltestellen barrierefrei, funktional und gestalterisch besser in den Straßenraum eingebunden werden. Die Anordnung von Längsparkerstellplätzen machte in Verbindung mit der neuen Gestaltung eine sichere und eindeutige Führung der Fahrradfahrer auf beiden Straßenseiten möglich.

Die letztendlich gewählte Variante gewährleistet eine gestalterisch hochwertige Aufwertung des markanten innerstädtischen Straßenzuges Karolinenstraße / Maximilianstraße und stellt eine nachhaltige Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV und MIV in der südlichen Innenstadt sicher. Mit der nahezu symmetrischen Gestaltung wird sie auch den hohen und vielfältigen funktionalen und stadtgestalterischen Anforderungen an den Straßenraum der Maximilianstraße weitestgehend gerecht. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes der südlichen Innenstadt ist für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere den Wirtschaftsverkehr, auch künftig für den Ziel- und Quellverkehr gegeben. Die vorgesehene Variante führt zudem zu einer Minimierung möglicher Betroffenheiten von Anliegern der südlichen Innenstadt.

 Referat 6	Für die Planung: Stadtplanungsamt
_____ Gerd Merkle Berufsmäßiger Stadtrat	_____  Norbert Diener Amtsleiter