

Aufstellung

# **Bebauungsplan Nr. 500**

---

„Königsplatz und Augsburg-Boulevard (zwischen Klinkertor- und Theodor-Heuss-Platz)“

**mit integriertem Grünordnungsplan**

für den Bereich von Schaezlerstraße, Volkhartstraße, Frölichstraße (jeweils teilweise), Am Alten Einlass, Kennedy-Platz, Fuggerstraße, Holbeinstraße (teilweise), Königsplatz, Bahnhof- und Halderstraße (beide teilweise), Schießgrabenstraße, Konrad-Adenauer-Allee, Hallstraße (teilweise), Theodor-Heuss-Platz und Eserwallstraße

jeweils mit den Kreuzungsbereichen der einmündenden Straßen und geringfügigen Teilflächen angrenzender Privatgrundstücke

**In Kraft getreten am:**

**14.01.2011**

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	2
Abkürzungen .....	3
Ermächtigungsgrundlage.....	5
A. Planzeichnung .....	5
B. Zeichenerklärung.....	5
C. Textliche Festsetzungen.....	6
C.1. Allgemeine Vorschriften .....	6
C.2. Planungsrechtliche Festsetzungen durch Text .....	6
C.3. Schlussbestimmungen.....	11
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 .....	25
D.5. Umweltbericht.....	77
D.6. Städtebauliche Statistik .....	124
E. Textliche Hinweise und nachrichtliche Übernahmen .....	125
E.1. Altlasten .....	125
E.2. Umlegung der Versorgungsnetze .....	125
E.3. Denkmalschutz .....	125
F. Anlagen .....	126
F.1. Luftbild .....	126
F.2. Planungsrechtliche Ausgangssituation.....	127
F.3. Freianlagen .....	128
F.4. Hochbau Straßenbahnhaltestelle Königsplatz .....	129
F.5. Zu rodende Bäume / neu zu pflanzende Bäume .....	130
F.6. Externer Ausgleich .....	131
F.7. Anspruch auf passiven Schallschutz .....	132
F.8. Erschütterungsschutz .....	133
F.9. Überplanung Privatgrundstücke.....	134
G. Verfahrensvermerke .....	135
H. Weitere Verfahrensvermerke .....	136

## Abkürzungen

<b>AVV</b>	Augsburger Verkehrsverbund
<b>BauGB</b>	Baugesetzbuch
<b>BaumSchVO</b>	Baumschutzverordnung
<b>BauNVO</b>	Baunutzungsverordnung
<b>BayBO</b>	Bayerische Bauordnung
<b>BayNatSchG</b>	Bayerisches Naturschutzgesetz
<b>BBodSchV</b>	Bundesbodenschutzverordnung
<b>BImSchG</b>	Bundesimmissionsschutzgesetz
<b>16. BImSchV</b>	16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung)
<b>24. BImSchV</b>	24. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutz-Maßnahmenverordnung)
<b>26. BImSchV</b>	26. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über elektromagnetische Felder)
<b>39. BImSchV</b>	39. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
<b>BNatSchG</b>	Bundesnaturschutzgesetz
<b>BP</b>	Bebauungsplan
<b>DIN 18920</b>	DIN-Norm „Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“, Deutsches Institut für Normung e. V.
<b>DSchG</b>	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
<b>DWA-A 138</b>	Arbeitsblatt DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“, Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
<b>DWA-M 153</b>	Merkblatt DWA-M-153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
<b>FFH - RL</b>	Flora-Fauna-Habitat - Richtlinie
<b>FNP</b>	Flächennutzungsplan
<b>GALK</b>	Gartenamtsleiterkonferenz beim Deutschen Städtetag
<b>GO</b>	Gemeindeordnung des Freistaates Bayern
<b>GOK</b>	Geländeoberkante
<b>GVFG</b>	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
<b>ha</b>	Hektar

<b>LfW-Merkblatt 3.8/1</b>	Merkblatt Nr. 3.8/1 „Untersuchung und Bewertung von Altlasten, schädlichen Bodenveränderungen und Grundwasserverunreinigungen - Wirkungspfad Boden-Gewässer“ des ehem. Landesamts für Wasserwirtschaft (LfW), Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU)
<b>LLIS</b>	Lärm- und Luftschadstoff-Informationssystem
<b>LSP</b>	Landschaftsplan
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>m ü.NN.</b>	Meter über Normal Null (bei Höhenangaben)
<b>NO<sub>2</sub></b>	Stickstoffdioxid
<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>PAK</b>	Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
<b>PBefG</b>	Personenbeförderungsgesetz
<b>PM<sub>10</sub></b>	Schwebstaub der Größenklasse < 10 µm
<b>RiLSA</b>	Richtlinien für Lichtsignalanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)
<b>RL D</b>	Rote Liste - Deutschland
<b>RL BY</b>	Rote Liste - Bayern
<b>RL T/S</b>	Rote Liste – Tertiärhügelland und Schotterplatten
<b>RLS 90</b>	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990)
<b>saP</b>	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
<b>Schall 03</b>	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Ausgabe 1990)
<b>UVPG</b>	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
<b>ZTV-Vegtra-Mü</b>	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen für die Herstellung und Anwendung verbesserter Vegetationstragschichten (Münchner Bauweise)

Soweit im Bebauungsplan auf spezielle Regelwerke verwiesen wird, können diese bei der Stadt Augsburg, Stadtplanungsamt, eingesehen werden.

## **Ermächtigungsgrundlage**

Die Stadt Augsburg erlässt aufgrund des § 2 Abs. 1 Satz 1, § 9 und § 10 Abs. 1 BauGB, des Art. 79 und Art. 81 BayBO, des Art. 3 Abs. 2 BayNatSchG, des § 28 Abs. 3 PBefG und 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 17.02.2012 mit dem Übersichtsplan 1:20.000.

### **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 Zeichen-erklärung (Teil B) und den textlichen Festsetzungen (Teil C), der Begrün- dung mit Umweltbericht (Teil D), den textlichen Hinweisen und nachricht- lichen Übernahmen (Teil E) sowie den Anlagen (Teil F) jeweils in der Fas- sung vom 17.02.2012.

#### **§ 2 Geltungsbereich**

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

### **C.2. Planungsrechtliche Festsetzungen durch Text**

#### **§ 3 Art der baulichen Nutzung**

Der in der Planzeichnung (Teil A) mit SO<sub>KC</sub> gekennzeichnete Bereich ist als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Kundencenter ÖPNV“ ge- gemäß § 11 BauNVO festgesetzt.

Zulässig sind Kunden-/Serviceeinrichtungen für den öffentlichen Perso- nennahverkehr und folgende Nutzungen, sofern sie im Zusammenhang mit einer derartigen Einrichtung stehen:

- Räume für Büro- und Verwaltungsnutzung,
- Lagerräume, Anlagen zur Ver- und Entsorgung,
- Läden, Schank- und Speisewirtschaften,
- Dienstleistungsbetriebe.

#### **§ 4 Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen Nutzung ist in der Nutzungsschablone in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzt.

#### **§ 5 Überbaubare Grundstücksflächen**

- (1) Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Festsetzung von Baugrenzen in der Planzeichnung (Teil A) bestimmt.
- (2) Innerhalb der Flächen für die Straßenbahn sind Überdachungen im Bereich von Haltestellen zulässig.

## **§ 6 Immissionsschutz**

- (1) Für die Schaezlerstraße (südlich des Alten Einlass) und die Schießgrabenstraße wird der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (Split-Mastix-Asphalt) festgesetzt.
- (2) Für die in Beiplan F.8. „Erschütterungsschutz“ gekennzeichneten Gleisabschnitte in der Halderstraße und am Kaiserhofknoten wird der Einbau eines leichten Masse-Feder-Systems festgesetzt.

## **§ 7 Grundwasserschutz**

- (1) Nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser ist, sofern die Versickerungsfähigkeit und notwendige Kontaminationsfreiheit des Untergrundes gegeben ist, über geeignete Sickeranlagen nach Arbeitsblatt DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ und dem Merkblatt DWA-M-153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ zur Versickerung zu bringen.
- (2) Schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser darf nicht zur Versickerung gebracht werden. Dieses Niederschlagswasser ist unter Beachtung der Bestimmungen der gültigen Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg in die öffentliche Kanalisation einzuleiten.

## **§ 8 Grünordnung und Naturschutz**

- (1) Gestaltung des Straßen- und Freiraumes:  
Innerhalb der festgesetzten Straßenbegrenzungslinie sind die Verkehrsflächen entsprechend dem in der Planzeichnung dargestellten Gestaltungsprinzip in mindestens dem dargestellten Umfang mit Grünflächen auszustatten und mit Bäumen 1. und 2. Ordnung zu bepflanzen. Die nicht bepflanzten Bereiche sind als Rasenflächen anzulegen.
- (2) Für alle Pflanzungen auf öffentlichen Flächen im Plangebiet sind standortgerechte Arten in Anlehnung an die Straßenbaumliste des GALK-Arbeitskreises zu verwenden.
- (3) Mindestqualitäten zum Zeitpunkt der Pflanzung:  
Bäume 1. Ordnung:  
Hochstämme 4mal verpflanzt, Stammumfang (STU) 20 – 25 cm.  
Bei Verwendung im Straßenraum als Alleebaum  
(Gütebestimmung FFL).

Bäume 2. Ordnung:

Hochstämme 3mal verpflanzt, STU 18 – 20 cm;  
bei Verwendung im Straßenraum als Alleebaum  
(Gütebestimmung FFL) 4mal verpflanzt, STU 20 – 25 cm.

- (4) Sicherstellung des Standraumes von Bäumen:  
Bei Baumpflanzungen an Standorten, deren Durchwurzelungsbe-  
reich begrenzt ist (z. B. auf Plätzen oder an Straßen) muss die offe-  
ne oder mit einem dauerhaft luft- und wasserdurchlässigen Belag  
versehene Fläche mindestens 6,0 m<sup>2</sup> betragen. Der  
durchwurzelbare Raum muss bei einer Mindestbreite von 2,0 m  
mindestens 16 m<sup>2</sup>  
betragen und eine Tiefe von mindestens 0,8 m haben.
- (5) Schutz bestehender Gehölze:  
Die Rodung von Gehölzen ist vom 01.03. – 30.09. nicht zulässig.

Die Bäume am Königsplatz sind bei Rodungen im Februar vor der  
Fällung auf neu errichtete Krähennester zu untersuchen. Die Ro-  
dung von Bäumen mit neu angelegten Nestern ist ohne Ausnah-  
megenehmigung der Höheren Naturschutzbehörde nicht zulässig.

Großbäume >40cm Durchmesser sind vor der Rodung auf Ausfau-  
lungen und Baumhöhlen zu untersuchen. Bäume mit festgestellten  
Aushöhlungen dürfen nur vom 01.10. – 30.11. gerodet werden.  
Ausgenommen hiervon sind notwendige Maßnahmen zur Gewähr-  
leistung der Verkehrssicherheit. Auch diese Bäume sind auf Aus-  
höhlungen und evtl. Fledermausbesatz zu untersuchen um diese  
ggf. evakuieren zu können.

Im Bebauungsplanbereich ist als Ersatz für jeden zu fällenden  
Höhlenbaum ein winterfester Fledermauskasten aufzuhängen.

Der zu erhaltende Gehölzbestand ist unter Beachtung der Schutz-  
maßnahmen gemäß DIN 18920 zum Schutz von Bäumen, Pflan-  
zenbeständen und Vegetationsflächen bei Bau- und Rückbaumaß-  
nahmen wirksam zu schützen. Alle Eingriffe (Leitungstrassen, etc.),  
die nach DIN 18920 zu einer Schädigung der Bäume führen kön-  
nen, sind in einem Abstand von weniger als 1,5 m zur Kronentrau-  
fe zu unterlassen.

Bei unvermeidbaren Baumaßnahmen im Wurzelbereich zu erhal-  
tender Bäume sind je nach Art und Umfang der Maßnahmen ge-  
eignete schonende Arbeitsweisen in Abstimmung mit der ökologi-  
schen Baubegleitung vorzusehen wie z. B.

- Handaushub,
- Ausblasen des Substrates,



- Anlage von Wurzelvorhängen mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf (soll mind. ein Vegetationsperiode vor Beginn der Arbeiten erfolgen),
- Errichtung von Wurzelbrücken mit Punktfundamenten, Einbau von Unterflurrosten, Belüftungs- und Bewässerungsvorrichtungen etc.

Liegt eine dauerhafte Beeinträchtigung von zu erhaltenden straßenbegleitenden Bäumen durch geplante Maßnahmen vor, so sind weitere geeignete Maßnahmen zu ergreifen, wie z.B.:

- Verwendung von durchlässigen Belägen im Bereich von Gehwegen und Stellplätzen,
- Herstellung von offenen, gegen Überfahren zu schützende Grünflächen im Traufbereich,
- Einbau von Baumscheiben mit einer Fläche von mindestens 6 m<sup>2</sup> in Kombination mit unterirdischen Baumquartieren mit mindestens 12 m<sup>3</sup> verdichtbarem überbaubaren Baums substrat gem. ZTV-Vegtra-Mü.

- (6) Pflege- und Entwicklungskonzept:  
Sofern in der Planzeichnung entsprechend gekennzeichnete Bäume beseitigt werden, sind im Rahmen eines mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Pflege- und Entwicklungskonzepts Anzahl und Standort der erforderlichen Ersatzpflanzungen zu bestimmen. Von den in der Planzeichnung festgesetzten Standorten kann dabei abgewichen werden.
- (7) Baumschutzverordnung und Verordnung zum Schutz des Altstadt-rings:  
Unabhängig von den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes be- halten die Verordnung zum Schutz des Baumbestandes im Stadt- gebiet von Augsburg (Baumschutzverordnung) und die Verord- nung der Stadt Augsburg zum Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich des Altstadttringes in der jeweils aktuellen Fassung wei- terhin ihre Gültigkeit.
- (8) Naturschutzfachlicher Ausgleich für planbedingte Eingriffe:  
In Folge der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind, neben den innerhalb des Plangebietes vorgese- henen Regelungen, zusätzliche externe Maßnahmen zur Verbesse- rung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erforderlich. Dem vorliegenden Bebauungsplan werden hierzu die nachstehen- den städtischen Flächen und Maßnahmen zugeordnet (siehe Beipläne F.6.1 bis F.6.3 "Externer Ausgleich"):

Ausgleichspflanzungen Rote-Torwall-Straße (Teilfläche der Fl.Nr. 538, Gemarkung Augsburg):

- Pflanzung von 9 standortgerechten heimischen Laubbäumen Pflanzenqualität H, 3 x v, STU 18 – 20 cm; bei ungeeignetem Untergrund sind Pflanzgruben mit mind. 1 m Tiefe und 12 m<sup>3</sup> Baumsubstrat gemäß ZTV-Vegtra-Mü herzustellen

Ausgleichsfläche am Senkelbach (Teilflächen der Fl.Nr. 4648/11 und 4648/12, Gemarkung Augsburg):

- Gesamtfläche 3740 m<sup>2</sup>
- Rückbau des vorhandenen provisorischen Parkplatzes (Entsiegelung gesamt ca. 2.280 m<sup>2</sup>; hiervon ca. 790 m<sup>2</sup> Asphaltfläche und ca. 1.490 m<sup>2</sup> Schotterfläche); Tiefenlockerung des Untergrundes Pflanzung von 32 standortgerechten heimischen Laubbäumen; Pflanzenqualität H, 3 x v, STU 18 – 20 cm; bei ungeeignetem Untergrund sind Pflanzgruben mit mind. 1 m Tiefe und 12 m<sup>3</sup> Baumsubstrat gemäß ZTV-Vegtra-Mü herzustellen
- Errichtung eines Walls mit ca. 0,5 m Höhe und ca. 1,0 m Breite aus kiesigem Material als Abgrenzung zur angrenzenden Parkplatzfläche
- Strukturanreicherung durch Einbau von Totholz, mindestens 3 stehende Altbaumtorsi und mindestens 4 liegende Stämme, hierfür sind geeignete Stämme mit vorhandenen Mulmhöhlen aus den Fällungen am Königsplatz bzw. aus anderen unvermeidbaren Fällungen von Altbäumen im Stadtgebiet zu verwenden
- Andecken des Oberbodens mit humusarmem kiesigem Oberboden; Entwicklungsziel Schotterrasen (keine Ansaat)
- gezieltes Freistellen und Förderung einzelner Jungbäume durch Pflegemaßnahmen (Stockhieb) im Bereich der Gehölzsukzession auf der südlichen und östlichen Böschung
- weitere Pflegemaßnahmen: 2-malige Mahd / Jahr der neu anzulegenden Grünfläche, 1-malige Mahd / Jahr der Altgrasbestände im Böschungsbereich

Ausgleichsfläche „Oberer Feldweg“ (Fl.Nr. 982/2, Teilflächen der Fl.Nr. 995/0 und 1636/0, Gemarkung Haunstetten):

- Flächengröße ca. 2.800 m<sup>2</sup>
- Pflanzung von 36 standortgerechten heimischen Laubbäumen (Tilia x intermedia "Pallida" (Kaiserlinde) bzw. alternativ Tilia cordata "Greenspire" (Stadtlinde)) auf einem bis zu ca. 12 m breiten Grünstreifen; Pflanzenqualität H, 3 x v, STU 18 – 20 cm; der Baugrund ist vor Bepflanzung mit geeignetem Gerät zu lockern und eine geeignete Vegetationstragschicht aufzubringen. In Abstimmung mit den Stadtwerken ist entlang der geplanten Baumreihen parallel zur bestehenden Hauptwasserleitung eine entsprechende Wurzelschutzfolie einzubringen. Die Bäume sind nach fachlich anerkannter Praxis zu pflanzen (DIN 18916, ZTV-Vegtra-Mü).

### **§ 9 Gestaltung im Fußgängerbereich Fuggerstraße/Theater und Königsplatz/Bahnhofstraße**

- (1) Einfriedungen sowie sonstige Abgrenzungen z. B. durch Pflanzkübel /-tröge sind unzulässig.
- (2) Markisen sind nur aus textilem Material zulässig. Die maximale Länge darf unter Beachtung der Fassadengliederung 4 m nicht übersteigen, bei mehreren Markisen eines Geschäftes muss der Abstand untereinander mindestens 2 m betragen. Die maximale Ausladung beträgt 2 m. Musterungen und Werbeaufschriften (auch Eigenwerbung) sind unzulässig. Die Farben sind mit der städtischen Farbberatung abzustimmen.

### **§ 10 Unterirdische Leitungsführung**

Mit Ausnahme der Oberleitung für die Straßenbahn sind sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen unterirdisch zu führen.

## **C.3. Schlussbestimmungen**

### **§ 11 Änderung bestehender Bebauungspläne**

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 500 werden der Bebauungsplan Nr. 412 A „Zwischen Schranken-, Bahnhof-, Schaezler-, Hermanstraße und Friedhof“, rechtsverbindlich seit dem 22.12.1972, der Bebauungsplan Nr. 435 „Bei St. Ulrich“, rechtsverbindlich seit dem 23.06.1989 und der Bebauungsplan Nr. 460 I „Ernst-Reuter-Platz“, rechtsverbindlich seit dem 29.10.1993 soweit diese innerhalb des Geltungsbereiches liegen, geändert und insoweit aufgehoben.

### **§ 12 Ordnungswidrigkeiten**

Mit einer Geldbuße bis zu 500.000 € kann belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig den örtlichen Bauvorschriften in dieser Satzung zuwiderhandelt (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 17.02.2012.

### D.1. Anlass der Planung

Das Verkehrsaufkommen in Augsburg im motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hat sich, mit allen damit zusammenhängenden Auswirkungen (Feinstaubbelastung, Lärm, etc.), in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Der Anteil des ÖPNV am motorisierten Gesamtverkehr liegt dabei heute bereits bei ca. 32 %, was die gute Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in Augsburg unterstreicht. Zur weiteren Optimierung des ÖPNV im Stadtgebiet von Augsburg und zur besseren Verknüpfung des städtischen und regionalen Nahverkehrs, verfolgt die Stadt in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Augsburg, dem Freistaat Bayern und der DB AG das Großprojekt „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“. Dieses Projekt setzt sich aus folgenden aufeinander abgestimmten Einzelmaßnahmen zusammen:

- Umbau des Hauptbahnhofs mit einer neuen, unterirdischen Straßenbahnhaltestelle,
- Umgestaltung des Königsplatzes,
- Neubau der Straßenbahnlinie 6 nach Friedberg West,
- Neubau der Straßenbahnlinie 5 zum Klinikum sowie
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis zum Bahnhof Hochzoll.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den Umbau des Königsplatzes, der in der heutigen Form seiner Bedeutung als wichtiger Umsteigepunkt des ÖPNV in funktionaler und stadtgestalterischer Hinsicht nicht mehr gerecht wird, wurde ein Bürgerentscheid initiiert. Dieser Bürgerentscheid, den die Mehrheit der Bürger am 25.11.2007 mit „Ja“ beantwortete, machte den Beschluss zum Umbau des Königsplatzes davon abhängig, dass zuerst ein Ideenwettbewerb für ein innerstädtisches Verkehrskonzept durchgeführt wird.

Am 24.04.2008 beschloss der Stadtrat daher die Durchführung eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Wettbewerbs, dessen Gegenstand die Entwicklung eines integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität für die Innenstadt von Augsburg war. Dabei sollten ein schlüssiges Zielnetz für den Verkehr (ÖPNV, MIV, Fußgänger- und Radverkehr) und die städtebaulich - gestalterischen Ziele für den öffentlichen Raum aufeinander abgestimmt werden.

Kernelement des Siegerentwurfs (Architekten Eberhard Wunderle und Klaus Stumpf / Verkehrsplaner Horst Billinger / Landschaftsarchitektin Julia Zimmer) ist neben einem modifizierten Umbau des Hauptbahnhofs

die städtebauliche Aufwertung des Königsplatzes am Schnittpunkt der beiden wichtigen Achsen vom Bahnhof in die Innenstadt und vom Theodor-Heuss-Platz zum Kennedy-Platz (Augsburg-Boulevard). Ermöglicht wird diese Aufwertung insbesondere durch eine geänderte Führung des Kfz-Verkehrs, die die Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße vom Durchgangsverkehr entlastet.

Mit Beschluss vom 19.02.2009 beauftragte der Stadtrat die Verwaltung, die weitere Planung auf Grundlage des Siegerentwurfs voranzutreiben und die hierfür erforderlichen Detailuntersuchungen, insbesondere zur verkehrlichen Realisierbarkeit durchzuführen. Neben dem Umbau des Hauptbahnhofs sollen dabei zunächst der Umbau des Königsplatzes mit einer besseren Anbindung der Innenstadt an den Hauptbahnhof sowie die Aufwertung der Achse zwischen Theodor-Heuss-Platz und Kennedy-Platz mit der Ausformung des sogenannten „Augsburg-Boulevards“ im Zuge der historischen Wallanlagen forciert werden.

Bis Juni 2009 wurde der Siegerentwurf auf seine Umsetzbarkeit hin überprüft und insbesondere für Königsplatz und Augsburg-Boulevard im Detail soweit fortentwickelt, dass die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens möglich war.

Mit dem Grundsatzbeschluss „Ideenwettbewerb Innenstadt – Teilbereich Augsburg-Boulevard“ vom 25.06.2009 beauftragte der Stadtrat die Verwaltung mit den Vorbereitungen für die Aufstellung eines Bebauungsplans auf Grundlage der überarbeiteten Wettbewerbslösung.

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 einer Bürgerentscheid am 21.11.2010 fand dieser Vorschlag jedoch keine Mehrheit. In einem gleichzeitig durchgeführten Ratsbegehren wurde der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 500 – mit einem vorsorglichen Bypass (siehe Kapitel D.4.1.1. Planerisches Konzept) – zur Abstimmung gestellt und von einer Mehrheit deutlich bestätigt. Das vorgesehene Verkehrskonzept kann daher auch weiterhin als Grundlage für den Bebauungsplan Nr. 500 verwendet werden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 500, die der Stadtrat am 22.07.2009 beschloss, sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Umbau des Königsplatzes und des Augsburg-Boulevards geschaffen werden. Der Bebauungsplan Nr. 500 soll die rechtliche Grundlage für die Neuordnung des Verkehrs und die damit einhergehende Umgestaltung des öffentlichen Raums bilden. Er ersetzt dabei gemäß § 28 Abs. 3 PBefG das ansonsten für die geplanten Straßenbahnanlagen erforderliche Planfeststellungsverfahren.

## D.2. Beschreibung des Planbereiches

### D.2.1. Geltungsbereich, Lage und Größe

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ergibt sich aus der Planzeichnung.

Das ca. 13,6 ha große Plangebiet liegt in unmittelbarer Nachbarschaft des Augsburger Stadtzentrums. Es umfasst die Platzflächen des Theodor-Heuss-Platzes, Königsplatzes und Kennedy-Platzes sowie den Straßenraum der Schaezlerstraße und Schießgrabenstraße, der Konrad-Adenauer-Allee, Fuggerstraße, Volkhartstraße und Eserwallstraße einschließlich deren West-Ost-Verbindungen über die Fröhlichstraße, Am Alten Einlass, Holbeinstraße und sog. kurze Bahnhofstraße.

Im Planungsumgriff liegen zudem die unmittelbar mit den umzugestaltenden Bereichen verknüpften Verkehrsflächen des Ottmarsgäßchen, der Kasernstraße, Grottenau, Prinzregenten-, Bahnhof-, Bgm.-Fischer-Straße, Katharinengasse, Halder-, Herman-, Hall-, Beethoven-, Stetten-, Bismarck-, Singerstraße, Kitzenmarkt, Hochfeldstraße und Spitalgasse, die aufgrund der Umbaumaßnahmen ebenfalls eine bauliche Veränderung / Anpassung erfahren.

In geringem Ausmaß befinden sich auch einige unmittelbar an die vorhandenen Verkehrsflächen angrenzenden privaten Grundstücksflächen anteilig innerhalb des Planareals. An zwei Stellen im Plangebiet ist zur Umsetzung der Planung ein geringfügiger Grunderwerb durch die Stadt erforderlich (vgl. Beiplan F.9. „Überplanung Privatgrundstücke“). An weiteren Privatgrundstücken können aufgrund der geänderten Lage der öffentlichen Verkehrsflächen unter Umständen untergeordnete Anpassungsmaßnahmen z.B. an Zufahrten oder Einfriedungen erforderlich werden.

### D.2.2. Bestehende Strukturen und Nutzungen

Das Plangebiet wird zu überwiegenden Teilen von den Verkehrsflächen der Schaezlerstraße, Schießgrabenstraße, Konrad-Adenauer-Allee, Fuggerstraße, Volkhartstraße sowie Eserwallstraße und deren Straßenbegleitgrünflächen eingenommen. Die beiden Straßenpaare Schießgrabenstraße und Konrad-Adenauer-Allee zwischen Theodor-Heuss-Platz und Königsplatz sowie Schaezlerstraße und Fuggerstraße/Volkhartstraße zwischen Königsplatz und Fröhlichstraße werden bislang vorwiegend im Einbahnverkehr befahren. Sie stellen als vom Durchgangsverkehr stark frequentierte Hauptverkehrsstraßen die Verknüpfung der Augsburger Innenstadt mit dem örtlichen und überörtlichen Straßennetz sicher.

Den überplanten innerstädtischen Platzbereichen Theodor-Heuss-Platz, Königsplatz und Kennedy-Platz kommt eine hohe Bedeutung entlang der historischen Wallanlagen der Altstadt zu. Sie haben repräsentative Funktion, dienen als Aufenthaltsraum und sind ebenfalls stark frequentiert.

Das Haltestellendreieck am Königsplatz fungiert als zentraler Umsteige- und Zielpunkt des ÖPNV in der Augsburger Innenstadt. In den Haltestellenbereich sind kleine Geschäftseinheiten sowie Serviceeinrichtungen der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH integriert. Nördlich des Haltestellendreiecks schließt sich die parkartig gestaltete Grünanlage des Königsplatzes an, die eine hohe stadökologische Qualität aufweist. Die Grünanlage wird im Norden von der sog. kurzen Bahnhofstraße begrenzt, die ein wesentliches Element der Fußgängerachse Bahnhof - Innenstadt darstellt. Der durch die Konrad-Adenauer-Allee unterbrochene östliche Teilbereich des Königsplatzes fungiert als Zugang zur Innenstadt mit den beiden Haupteinkaufsstraßen Annastraße und Bgm.-Fischer-Straße.

Der Kennedy-Platz und der Theodor-Heuss-Platz stellen den nördlichen bzw. südlichen Endpunkt der städtebaulichen Achse Fuggerstraße, Konrad-Adenauer-Allee / Schaezlerstraße, Schießgrabenstraße („Augsburg-Boulevard“) dar. Die Funktion und Gestaltung dieser beiden Platzflächen wird im Wesentlichen von den Verkehrsfunktionen dominiert. Mit Ausnahme des Theodor-Heuss-Platzes besitzen diese Plätze derzeit nur eine geringe Aufenthaltsqualität.

In der Konrad-Adenauer-Allee verlaufen die Straßenbahnlinien 2, 3 und 6 auf einem eigenen Gleiskörper, der baulich von den anderen Verkehrsflächen getrennt ist und auch von verschiedenen Buslinien genutzt wird. Der Gleiskörper liegt im westlichen Randbereich des Straßenraumes und findet seine Fortsetzung in einem ebenfalls eigenständigen Gleiskörper auf der Südseite der Eserwallstraße.

In der Fugger- und Volkhartstraße verläuft mittig ein eigener Gleiskörper, der von der Straßenbahnlinie 4 und mehreren Buslinien genutzt wird. Am Haltestellendreieck Königsplatz verkehren heute die Straßenbahnlinien 1, 2, 3, 4 und 6. Zudem wird dieser Umsteigepunkt auch noch durch mehrere Buslinien angefahren.

Im Bereich des Theodor-Heuss-Platzes und rund um den Justizpalast am Alten Einlass befinden sich jeweils eingleisige Straßenbahnwendeschleifen, die nur im Bedarfsfall genutzt werden. Die Wendeschleife um den Justizpalast wurde bereits an die im Bebauungsplan 500 geplante Verkehrsführung angepasst. Die Wendeschleife am Theodor-Heuss-Platz kann hingegen entfallen sobald in der Schülestraße nahe des Straßenbahnbetriebshofs am Roten Tor eine alternative Wendemöglichkeit geschaffen wird.

Die sog. kurze Bahnhofstraße fungiert mit einer eigenständigen Fahrspur als Haltestellenbereich für verschiedene Regionalbuslinien.

Entlang der Straßenachse Konrad-Adenauer-Allee / Fuggerstraße / Volkhartstraße verläuft ein Radfahrerstreifen bzw. kombinierter Fuß-/Radweg, die eine wichtige Radverkehrsachse von Süden nach Norden darstellen.

Der Radverkehr in Nord-Süd-Richtung wird auf einem Radfahrerstreifen in der Schaezlerstraße um den Königsplatz herum (teilweise als kombinierter Fuß-/Radweg) in die Schießgrabenstraße geführt.

Im Bereich Theodor-Heuss-Platz / Eserwallstraße werden die beiden Radfahrerstreifen in straßenbegleitenden Radwegen getrennt von den Straßenflächen in Richtung Rote-Torwall-Straße weitergeführt. Die Hauptradwegachse in Ost-West-Richtung verläuft zwischen dem Hauptbahnhof und dem Jakobertor auch über den Kennedy-Platz. Diese in einzelnen Bauabschnitten bereits realisierte Radwegeverbindung soll in den nächsten Jahren komplett hergestellt werden. Die durch das Plangebiet verlaufenden Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen stellen wichtige Elemente im Radwegenetz der Stadt Augsburg dar. Darüber hinaus verlaufen entlang der sonstigen überplanten Straßen und Grünbereiche weitere Fuß-/Radwege und Radfahrerstreifen, über die eine fuß- und radläufige Erschließung der Innenstadt möglich ist.

### **D.2.3. Topographie und Vegetation**

Die Augsburger Hochterrasse, auf der sich das Plangebiet befindet, ist grundsätzlich relativ eben. Die Topographie des überplanten Bereichs wird im Wesentlichen durch die Reste der historischen Wallanlagen, die vorhandenen Verkehrs- und Grünanlagen sowie die urbanen Platzflächen bestimmt.

In Folge des hohen Versiegelungsgrades besteht der Vegetationsbestand im Bereich der überplanten Straßenräume vorwiegend aus Straßenbegleitgrün, das in Form von reihenartigen Baumpflanzungen über Rasenflächen ausgebildet ist.

Mit seiner hohen stadttökologischen Bedeutung stellt der Königsplatz in Verbindung mit den anderen Grünflächen innerhalb des Plangebietes den westlichen Abschnitt des bedeutenden innerstädtischen Grünrings der ehemaligen Wallanlagen dar. Die Grünanlage am Königsplatz ist durch Großgrün im Wesentlichen in Form von Kastanien geprägt, die teilweise auch mit einzelnen Spitz- und Bergahornen durchsetzt sind. Innerhalb der Grünanlage liegt ein denkmalgeschütztes Brunnenbecken (Thormannbrunnen).

Zwischen der Schießgrabenstraße und der Konrad-Adenauer-Allee verläuft eine ca. 21 m breite Grünfläche mit Fußweg und Baumallee, teilweise mit Sträuchern unterpflanzt. Über diesen, sich in Nord-Süd-Richtung erstreckenden Grünbereich (Wallgrün) wird der Höhenunterschied von ca. 5 m zwischen den beiden Hauptverkehrsstraßen überwunden. Im Bereich der Überfahrt von der Schießgraben- in die Hallstraße findet sich wiederum ein denkmalgeschützter Brunnen (Kesterbrunnen).



Der südliche Platzbereich des Theodor-Heuss-Platzes ist als Grün-/Freifläche ausgebildet, die u.a. Aufenthalts-/Erholungsfunktion für die Wohnbevölkerung des südlich angrenzenden Bismarckviertels besitzt. Der gesamte Freibereich zwischen der Bismarck- und Singerstraße wird durch mehrere Großbäume (Ahorn, Kastanie, etc.) gefasst, die teilweise auch mit Sträuchern unterpflanzt sind.

Im überplanten Bereich des Kennedy-Platzes beschränkt sich der Vegetationsbestand infolge der Dominanz der Verkehrsfunktionen dieses Bereiches auf einige wenige Bestandsbäume im teilweise als Rasenfläche ausgebildeten Vorgelege des Justizpalasts.

### **D.3. Planungsrechtliche Ausgangssituation**

#### **D.3.1. 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. Durch den Bau von Entlastungsstraßen („Tangentensystem“) soll das angestrebte Ziel einer Entlastung und Aufwertung der Innenstadt und der zentralen Bereiche der Stadtteile erreicht werden. In diesem Zusammenhang ist neben den bereits verwirklichten bzw. ausgebauten Tangenten „Schleifenstraße“, „kleine“ und „große“ Ostumgehung (AIC25) sowie B17 insbesondere die Realisierung der „Nordtangente“, „MAN-Spange“ und der „Straße am Rangierbahnhof“ (westliche Entlastungsstraße) von besonderer Bedeutung für die Umsetzung der im Gesamtverkehrsplan angestrebten Ziele.

Als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV hat die Stadt Augsburg auch einen Nahverkehrsplan aufzustellen und die darin aufgeführten Zielvorstellungen regelmäßig fortzuschreiben. Im städtischen Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2006 - 2011 sind unter anderem die wesentlichen 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. Zentrale Bausteine sind hierbei der Umbau des Hauptbahnhofes, der Umbau des Königs- und Theodor-Heuss-Platzes, der Neubau der Linien 5 und 6 sowie die Verlängerung der Linie 1 (Projekt Mobilitätsdreh-scheibe).

Ein weiterer maßgebender Punkt im städtischen Nahverkehrsplan ist die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger untereinander. Für die Einführung des S-Bahn-ähnlichen Regio-Schienen-Taktes war eine maßgebliche

Forderung des Freistaates Bayern die Abstimmung des untergeordneten ÖPNV-Netzes auf das zukünftige Schienenverkehrsangebot. Sowohl der städtische Nahverkehrsplan als auch der regionale Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Augsburg, den Landkreis Aichach-Friedberg sowie den Altlandkreis Wertingen (heute Teil des Landkreises Dillingen an der Donau) werden momentan in gegenseitiger Abstimmung fortgeschrieben (Beschluss des Stadtrats vom 29.07.2010). Bis diese Fortschreibung abgeschlossen ist, behält der bestehende Nahverkehrsplan weiter seine Gültigkeit.

### **D.3.2. Darstellung im Flächennutzungsplan (FNP) und Landschaftsplan (LSP)**

Im Flächennutzungsplan der Stadt Augsburg in der Fassung der Neubeckanntmachung vom 01.07.2010 sind die überplanten Verkehrsflächen zum Großteil als „überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen“ mit dazugehörigen „Grünflächen“ dargestellt. Innerhalb der Verkehrsflächen sind die vorhandenen und im Nahverkehrsplan enthaltenen Trassen der „Straßenbahn“ ausgewiesen. Das Haltestellendreieck am Königsplatz, der überplante Bereich der Bgm.-Fischer-Straße und die sog. kurze Bahnhofstraße sind als „Fußgängerzone“ gekennzeichnet. Die angrenzenden Bereiche sind als „gemischte Bauflächen“, „Wohnbauflächen“, „Gemeinbedarfsflächen“, „Grünflächen“ und der Stadtmarkt als „Sondergebiet Markt“ dargestellt, wobei die Bereiche zwischen Frölichstraße und Theodor-Heuss-Platz als „Bereiche mit Marktfunktion“ gekennzeichnet sind.

Im integrierten LSP sind die überplanten Verkehrsflächen analog zum FNP als „Hauptverkehrsstraßen“, teilweise mit der Kennzeichnung „Fußgängerzone“, und die zugehörigen Grünflächen als „allgemeine Grünflächen“ dargestellt. Entlang der Verkehrsflächen sowie in den Grünbereichen sind straßenbegleitend „Einzelbäume, Alleen“ bzw. „zu sichernde und zu entwickelnde Gehölzstrukturen“ ausgewiesen.

Nachdem der FNP mit Teilplan LSP bereits die Hauptverkehrsflächen mit Straßenbahnanlagen und dazugehörigen Grünflächen darstellt und zudem hinsichtlich deren Lage und Ausdehnung keine verbindliche Parzellenschärfe aufweist, können die geplanten Umbaumaßnahmen aus der vorbereitenden Bauleitplanung entwickelt werden.

### **D.3.3. Überplante Bebauungspläne und sonstige Planverfahren**

Das Plangebiet greift im Bereich der Halderstraße, im nördlichen Abschnitt der Fuggerstraße und im östlichen Abschnitt der Eserwallstraße teilweise in festgesetzte Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrünflächen der seit 22.12.1972, 23.06.1989 bzw. 29.10.1993 rechtsverbindlichen BP Nr. 412 A „Zwischen Schranken-, Bahnhof-, Schaezler-, Hermanstraße und Friedhof“, Nr. 435 „Bei St. Ulrich“ sowie Nr. 460 I „Ernst-Reuter-Platz“ ein (siehe Beiplan F.2).

Mit der Festsetzung von Kerngebieten und den zugehörigen Straßenverkehrsflächen verfolgt der BP Nr. 412 A die Zielsetzung einer Entwicklung des Innenstadtareals westlich der Schaezlerstraße zwischen Hermanfriedhof und der Bahnhofstraße. Der BP Nr. 435 verfolgt mit der Festsetzung von Allgemeinen Wohngebieten mit dazugehörigen Gemeinbedarfs-, Verkehrs- und Freiflächen das Ziel einer planungsrechtlichen Sicherung der für das Ulrichsviertel angestrebten Sanierungsziele. Die Zielsetzung des BP Nr. 460 I liegt mit der Festsetzung von Kerngebieten, Sonderbauflächen mit der Zweckbestimmung „Markt“ und den zugehörigen Verkehrsflächen (Straßenverkehrsflächen, Fußgängerbereiche, etc.) in einer Entwicklung des Innenstadtareals um den Ernst-Reuter-Platz zwischen Fuggerstraße, Grottenau und Annastraße.

Mit der Aufstellung des BP Nr. 500 werden nur die für den Umbau der Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrünflächen erforderlichen Teilbereiche der o. g. rechtsverbindlichen BP Nr. 412 A, 435, und 460 I geändert und insoweit aufgehoben. Die restlichen Festsetzungen dieser BP bleiben unberührt und somit weiterhin funktionsfähig.

Nordwestlich des Knotens Stetten-/ Schießgrabenstraße wird der seit 30.10.1987 rechtsverbindliche BP Nr. 448 „Stettenstraße“ tangiert. Dessen Zielsetzung liegt mit der Festsetzung von Mischgebieten und Allgemeinen Wohngebieten sowie zugehörigen Grünflächen in der planungsrechtlichen Sicherung einer verträglichen Folgenutzung für eine gewerbliche Verlagerung in diesem Bereich.

Im Zuge der Realisierung der Mobilitätsdrehscheibe am Hauptbahnhof und den dazugehörigen ergänzenden Maßnahmen im bestehenden Straßenbahnnetz, hat die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH bereits das Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Königsplatzes eingeleitet und die Unterlagen hierzu im April 2007 bei der Regierung von Schwaben eingereicht. Als weiterer wichtiger Baustein des Projektes Mobilitätsdrehscheibe wurden im Mai 2007 auch die Planfeststellungsunterlagen für den dreigleisigen Ausbau der Haltestelle und Wendeschleife Theodor-Heuss-Platz der Regierung von Schwaben vorgelegt. Zudem wurden im Oktober 2007 die Unterlagen für die Plangenehmigung zur Wendeschleife Stadttheater bei der Regierung eingereicht.

Aufgrund des Bürgerentscheids zum Umbau des Königsplatzes hat die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH mit Schreiben vom 09.01.2008 die Regierung von Schwaben um eine vorläufige Aussetzung der laufenden Planfeststellungsverfahren zum Königsplatz und Theodor-Heuss-Platz gebeten und das Plangenehmigungsverfahren für die Wendeschleife Stadttheater gestoppt.

#### **D.3.4. Planfeststellungsverfahren „Hauptbahnhof“ und Bebauungsplan 470 „Beiderseits der Maximilianstraße“**

Die Neuordnung des Verkehrs zwischen Theodor-Heuss-Platz und Frölichstraße hat direkte Auswirkungen auf den geplanten Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs und die Umgestaltung der Maximilianstraße. Die Planung dieser Projekte wird daher eng aufeinander abgestimmt und die Geltungsbereiche der jeweiligen Planungsverfahren grenzen in der Halderstraße bzw. Hallstraße unmittelbar aneinander.

Der Umbau des Haltestellendreiecks am Königsplatz ist eine notwendige Voraussetzung für die geplante Unterfahrung des Hauptbahnhofs mit der Straßenbahn. Die Zuführung zum Straßenbahntunnel erfolgt über die Halderstraße, was insbesondere beim Erschließungskonzept für das Bahnhofsviertel und der Planung des Knotens Herman- / Halder- / Schaezlerstraße („Kaiserhofknoten“) berücksichtigt werden muss. Die Planfeststellungsunterlagen für den Umbau des Hauptbahnhofs wurden aufgrund der Ergebnisse des Ideenwettbewerbs Innenstadt überarbeitet. Neben Optimierungsvorschlägen für das Innere des unterirdischen Haltestellenbauwerks und die Weiterführung der Straßenbahn im Westen wurden dabei auch die veränderte Verkehrsführung am Königsplatz und die daraus resultierenden Verkehrsverlagerungen berücksichtigt. Am 09.12.2011 erging der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben für den Umbau des Hauptbahnhofs.

Für den Bereich beiderseits der Maximilianstraße wurde der Bebauungsplan Nr. 470 (rechtsverbindlich seit 12.08.2011) aufgestellt, mit dem die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umgestaltung der Straße, die Führung einer neuen Straßenbahnlinie und die Steuerung der Gastronomienutzung geschaffen worden sind. Die Gestaltungsplanung für die Maximilianstraße, die auf dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs für die „Kaisermeile“ basiert, wurde auf die geänderte Erschließung der südlichen Innenstadt abgestimmt, so dass im August 2011 mit den Baumaßnahmen auf der Westseite der Maximilianstraße begonnen werden konnte.

Die im Zuge der Neuordnung des Königsplatzes vorgesehene Unterbrechung der Verbindung zwischen Schießgrabenstraße und Hallstraße stellt eine wirksame Maßnahme zur Unterbindung des Schleichverkehrs durch Hallstraße, Maximilianstraße und Milchberg dar. Dies eröffnet die Möglichkeit, die Hallstraße zum verkehrsberuhigten Campus des Holbeingymnasiums auszubauen. Für diese Neugestaltung der Hallstraße wurde im Oktober 2011 ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb entschieden, dem ein Planungsworkshop mit den beiden angrenzenden Schulen voranging.

### **D.3.5. Sanierungsgebiete**

Große Teilbereiche des Plangebietes befinden sich innerhalb des Umgriffs der Vorbereitenden Untersuchungen für die Sanierungsgebiete „Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof und Bahnhofsumfeld“ und „Westliche Innenstadt“. In den Vorbereitenden Untersuchungen wurden eine Reihe städtebaulicher Missstände festgestellt und erste Maßnahmenvorschläge aufgezeigt. So weisen beide Untersuchungen auf verkehrliche Missstände und die geringe Aufenthaltsqualität am Königsplatz hin.

Zur Aufwertung der Fuggerstraße, deren stadträumlich unbefriedigende Situation noch durch die Trennwirkung des Verkehrs und die mangelnde Aufenthaltsqualität verstärkt wird, werden zusätzliche Baumpflanzungen, Möglichkeiten zur ebenerdigen Querung und die gestalterische Aufwertung der Fußgängerbereiche durch neue Beläge und Beleuchtung vorgeschlagen. Die funktional und gestalterisch erneuerungsbedürftige Fußgängerachse zwischen Bahnhof und Innenstadt soll durch verbesserte Straßenquerungen und breitere, neu gestaltete Fußgängerbereiche gestärkt werden.

Für den Umbau von Königsplatz und Augsburg-Boulevard wurden zwischenzeitlich einheitliche Voraussetzungen für den Einsatz von Städtebaufördermitteln geschaffen. Bisher lag das Plangebiet teilweise im Sanierungsgebiet „Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof und Bahnhofsumfeld“ (zuerst förmlich festgelegt am 03.02.2006) und teilweise im Sanierungsgebiet „Westliche Innenstadt“ (zuerst förmlich festgelegt am 18.11.2005). Am 29. April 2010 beschloss der Stadtrat die Grenzen der förmlich festgesetzten Sanierungsgebiete so zu ändern, dass sich der Geltungsbereich und die geplanten Maßnahmen des BP 500 vollständig im Sanierungsgebiet „Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof und Bahnhofsumfeld“ befinden. Die Vorbereitende Untersuchung für dieses Sanierungsgebiet wird momentan fortgeschrieben. Dabei wird unter anderem der aktuelle Planungsstand für Königsplatz und Augsburg-Boulevard berücksichtigt.

### **D.3.6. Wettbewerbe, Planungswerkstatt und Beirat**

In seiner Sitzung am 27.07.2006 beschloss der Stadtrat die Durchführung eines Realisierungswettbewerbes für den Neubau des Haltestellendreiecks und die Gestaltung der Grün- und Freiflächen des Königsplatzes. In diesem Wettbewerb, der von April bis Juni 2007 durchgeführt wurde, war den Teilnehmern die damalige Konzeption für den ÖPNV und MIV vorgegeben. Aufgrund der zwischenzeitlich veränderten Rahmenbedingungen kann die mit dem 1. Preis ausgezeichnete Arbeit der Planungsgemeinschaft Atelier pk und bbz Landschaftsarchitekten nicht mehr realisiert werden.

Als Vorstufe für die weitere Umsetzung der Verkehrsplanungen zur „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ beschloss der Stadtrat im Mai 2007 die Durchführung einer Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“. Diese bestand aus mehreren Modulen (Runder Tisch der Interessenverbände, Bürgerinformation und Ideensammlung, Expertenklausur) und fand im Oktober/November 2007 statt. Neben grundsätzlichen Überlegungen zur Organisation der Verkehrsnetze wurden in diesem Zusammenhang insbesondere für den Straßenzug Konrad-Adenauer-Allee / Fuggerstraße auch erste Planungsansätze entwickelt, die im weiteren Verlauf der Planung aufgegriffen wurden.

Als Konsequenz aus dem Bürgerentscheid zum Königsplatzumbau beschloss der Stadtrat am 24.04.2008 die Durchführung des städtebaulich-verkehrsplanerischen Ideenwettbewerbs „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. Ausgangspunkt für die Überlegungen zum Verkehrsnetz waren die bereits bestehenden Konzepte Gesamtverkehrsplan, Nahverkehrsplan, Planung Mobilitätsdrehscheibe und die Empfehlungen der Planungswerkstatt, die von den Teilnehmern auch geändert oder stufenweise fortentwickelt werden konnten. Der Wettbewerb wurde am 09.07.2008 als offener, einstufiger, interdisziplinärer Ideenwettbewerb ausgelobt. Das Preisgericht tagte am 04./05.02.2009.

Am 19.02.2009 beschloss der Stadtrat einstimmig, dass der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf (Architekten Eberhard Wunderle und Klaus Stumpf / Verkehrsplaner Horst Billinger / Landschaftsarchitektin Julia Zimmer) weiterverfolgt werden soll.

In die anschließende Detailprüfung und Fortentwicklung der Planung flossen die Anregungen aus der umfangreichen Beteiligung und die Vorschläge des Planungsbeirats Innenstadt ein, der auf Empfehlung der Wettbewerbsjury eingerichtet wurde. Der Beirat besteht aus einem inneren und äußeren Kreis. Dem inneren Kreis gehören externe Fachleute an, die bereits in der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ oder in der Jury des Ideenwettbewerbs mitwirkten. Der äußere Kreis dient der Einbindung lokaler Akteure, die in besonderem Maße von der Planung berührt werden. Dieser äußere Kreis überschneidet sich weitestgehend mit Institutionen und Interessengruppen, die über die Beiratssitzungen hinaus in sogenannten Dialogterminen während der frühzeitigen Beteiligung und öffentlichen Auslegung bzw. in weiteren Abstimmungsgesprächen zur Konkretisierung der Planung beteiligt wurden.

Auf Grundlage der geänderten Konzeption für die Verkehrsanlagen und Freiflächen am Königsplatz wurde am 22.03.2010 erneut ein Architektenwettbewerb für die Hochbauten und Überdachungen des Haltestellendreiecks ausgelobt. Nach der Preisgerichtssitzung am 12.05.2010 sind die Ergebnisse dieses Wettbewerbs in die Unterlagen zum vorliegenden Bebauungsplan aufgenommen worden.

### D.3.7. Umliegende Strukturen und Nutzungen

Das Umfeld des Plangebietes ist durch die Art und Maßstäblichkeit der Bebauung sowie die vorhandenen Verkehrs- und Grünstrukturen grundsätzlich innerstädtisch geprägt. Die gesamte das Plangebiet umgebende, bis zu 10-geschossige Innenstadtbebauung weist eine außergewöhnlich hohe Dichte an öffentlichen und kulturellen Einrichtungen sowie eine dichte soziale Infrastruktur auf. Neben weitgehend unempfindlichen Nutzungen wie Einzelhandel, Gewerbe und Dienstleistungen, finden sich im Umfeld des Plangebietes auch zahlreiche sensible Nutzungen (Wohngebäude, Bildungsstätten, kirchliche Einrichtungen, etc.).

Vor allem entlang des boulevardartigen Straßenzuges zwischen Theodor-Heuss-Platz und Kennedy-Platz weisen die straßenbegleitenden Gebäude stark unterschiedliche Charaktere auf. Dabei betonen insbesondere mehrere bereits als Baudenkmal eingestufte gründerzeitlichen Gebäude (Stadttheater, Justizpalast, ehem. Königsbau, Riegele-Block, ehem. Anagymnasium, Stadtarchiv, etc.) das gesamte gestalterisch bedeutende Gebäudeensemble des Altstadtringes.

Im Süden des Plangebietes folgt auf den Theodor-Heuss-Platz und die Eserwallstraße das gründerzeitliche Wohnquartier des Bismarckviertels, das im Wesentlichen durch mehrgeschossige Wohnhäuser geprägt wird. Die von Wohnhäusern sowie Büro- und Dienstleistungsgebäuden verschiedener Epochen und einer städtischen Grünanlage gesäumte Eserwallstraße stellt die Verbindung zu den Rote-Torwall-Anlagen und der darin integrierten Freilichtbühne im Osten des Planareals her. Die Rote-Torwall-Anlagen fungieren ihrerseits als wichtiger Baustein des stadt-bildprägenden Grünrings der Wallanlagen der Altstadt. Westlich des Theodor-Heuss-Platzes schließen sich an eine für das Bismarckviertel bedeutende städtische Grünanlage, die baulichen Anlagen der Industrie- und Handelskammer an. Der Straßenraum der Stettenstraße wird im weiteren Verlauf vor allem durch mehrgeschossige gründerzeitliche Wohnhäuser räumlich gefasst.

Westlich der Schießgrabenstraße liegt das Beethovenviertel. Neben gründerzeitlichen Wohnhäusern finden sich hier auch schulische Einrichtungen (z.B. Staatl. Realschule). Die mehrgeschossigen Gebäude unmittelbar am Straßenraum der Schießgrabenstraße werden zu Wohnzwecken sowie für Büros und Dienstleistungseinrichtungen genutzt.

Die Konrad-Adenauer-Allee bildet den Übergang zur südlichen Innenstadt. Nachdem die gewerblichen Nutzungen (z.B. Hasen-Bräu) östlich der Allee in den vergangenen Jahren immer weiter zurückgegangen sind, entwickelt sich dieser Bereich immer mehr zu einem neuen, attraktiven innerstädtischen Wohnquartier. Daneben finden sich insbesondere im Bereich der Hallstraße und der Weiten Gasse auch mehrere Bildungseinrichtungen (Holbeingymnasium, Kindertagesstätten etc.) in diesem Quartier. Die teilweise unter Denkmalschutz stehenden gründerzeitlichen Wohnhäuser unmittelbar entlang der Konrad-Adenauer-Allee, werden neben ihrer Wohnfunktion u.a. auch durch Büros oder Dienstleistungseinrichtungen genutzt.

Im Umfeld des Königsplatzes finden sich nur wenige sensible Nutzungen. Insbesondere die Gebäude in der Fußgängerzone werden vorwiegend als Kaufhäuser bzw. Läden genutzt. Zudem sind noch gewerbliche Gebäude (LEW, etc.) sowie durch Büros und sonstige Einrichtungen (Dienstleistung, Gastronomie, etc.) genutzte Bauwerke unterschiedlichster Entstehungszeit in Nachbarschaft des Königsplatzes vorhanden. Das markanteste Bauwerk entlang des überplanten Abschnittes der Halderstraße stellt die Augsburger Synagoge mit dem integrierten jüdischen Museum dar.

Die größtenteils unter Denkmalschutz stehenden Gebäude entlang der Fuggerstraße werden vorwiegend für öffentliche Verwaltungen oder kulturelle Einrichtungen genutzt. Hier finden sich auch mehrere Büros und Dienstleistungseinrichtungen sowie Gastronomie und Hotels. Sensible reine Wohnnutzungen sind hingegen nur untergeordnet vertreten. Östlich der Fuggerstraße folgen die Fußgängerzone, der Stadtmarkt sowie das Areal des Annahofes mit der evangelischen St. Annakirche. Den nördlichen Abschluss der Fuggerstraße bildet das Stadttheater. Die Schaezlerstraße stellt in ihrem südlichen Abschnitt den Übergang zum Bahnhofsviertel dar, das im Wesentlichen durch Einzelhandel (Kaufhäuser, Läden), öffentliche Einrichtungen und Verwaltungen, Gastronomie und sonstige weniger sensible Nutzungen (Büros, etc.) geprägt wird. Der nördliche Abschnitt der Schaezlerstraße sowie das Umfeld der Volkhartstraße werden vorwiegend durch Wohnnutzung bestimmt. Darüber hinaus finden sich im nördlichen Umfeld des Planareals wiederum verschiedene Bildungseinrichtungen (z.B. Maria-Theresia-Gymnasium, St.-Anna-Volksschule).

Die städtischen Grünflächen nördlich des Alten Einlasses haben als Bestandteil des stadtbildprägenden Grünrings der Wallanlagen auch eine hohe stadökologische Bedeutung für das Stadtgebiet. Sie fungieren als wichtige Erholungs- und Aufenthaltsquartiere für die Bewohner der dicht bebauten Innenstadt.



### **D.3.8. Eigentumsverhältnisse**

Die im Plangebiet überplanten Verkehrsflächen und Grünbereiche sind Bestandteile öffentlich gewidmeter Straßen und Grünanlagen. Das Eigentum an diesen Flächen liegt bei der Stadt Augsburg.

Im Zuge der geplanten Umbau-/Anpassungsmaßnahmen an den bestehenden Verkehrsflächen werden in den Randbereichen einige wenige Privatgrundstücke von der Planung berührt (s. Beiplan F.9.). Die betroffenen Teilflächen sind unbebaut und werden bisher als Freibereiche genutzt. Die Stadt Augsburg beabsichtigt den Erwerb dieser Grundstücksflächen.

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

Die zentralen Ziele der Planung sind neben der Neuordnung des Königsplatzes insbesondere die Stärkung der Achse Bahnhof – Innenstadt sowie der Achse vom Theodor-Heuss-Platz zum Kennedy-Platz mit der Ausformung des sogenannten „Augsburg-Boulevards“ im Zuge der historischen Wallanlagen. Neben den Umbaumaßnahmen, die aus dem Projekt Mobilitätsdrehscheibe resultieren, wird dabei auch eine grundlegende funktionale und gestalterische Neuordnung des öffentlichen Raums angestrebt. Das Gesamtkonzept basiert u. a. auf folgenden verkehrlichen und städtebaulichen Leitideen:

- Neuordnung des zentralen Straßenbahn-Haltestellendreiecks und der Gleisanlagen zur Modernisierung, Steigerung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit und Integration der neuen Straßenbahnlinien 5/6,
- Reduzierung des MIV-Durchgangsverkehrs in der Innenstadt, der Quell- und Zielverkehr soll weiterhin in vollem Umfang gewährleistet bleiben,
- Attraktivitätssteigerung für Radverkehr und Fußgänger,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum,
- Schaffung und Wiederherstellung hochwertiger städtischer Räume,
- Reduktion der Trennwirkung der Fuggerstraße, insbesondere am Übergang vom Königsplatz zur Fußgängerzone,
- Erhalt und Stärkung des Wallgrüns in der Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße und der Fuggerstraße

#### D.4.1. Städtebau und Grünordnung

Durch die im Bebauungsplan vorgesehene Unterbrechung der Fuggerstraße auf Höhe des Königsplatzes und die gegenläufige Befahrbarkeit von Schießgraben- und Schaezlerstraße werden die verkehrlichen Voraussetzungen für eine umfassende Neuordnung und städtebauliche Aufwertung des Königsplatzes mit einer Verbesserung der Anbindung der Innenstadt an den Hauptbahnhof geschaffen.

Auf der Nordseite des Königsplatzes entsteht eine neue, multifunktional nutzbare Platzfläche, die ebenso wie das Haltestellendreieck direkt an die Fußgängerzone angebunden ist. Das Haltestellendreieck kann nach Osten und Süden ausgebaut werden.

Die Fuggerstraße kann zu einem urbanen Boulevard mit vier Baumreihen entwickelt werden, dessen nördliches Ende das aufgewertete Umfeld des Theaters bildet. Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße übernehmen zukünftig weiterhin die Erschließungsfunktion für die anliegenden Quartiere und können als übergeordnete Nord-Süd-Fahrradachse genutzt werden.

Der Augsburg-Boulevard (Konrad-Adenauer-Allee / Fuggerstraße) schließt zusammen mit der geplanten Begrünung von Eserwall und Volkhartstraße die bisherige Lücke im stadtbildprägenden Grünring der ehemaligen Wallanlagen.

Um den unerwünschten Durchgangsverkehr durch Hallstraße, Maximilianstraße und Milchberg zu unterbinden wird die direkte Verbindung von der Schießgrabenstraße zur Hallstraße aufgegeben. Dies eröffnet die Chance, die Hallstraße zum Holbein-Campus aufzuwerten.

##### D.4.1.1. Planerisches Konzept

Für den Königsplatz, der sich im Schnittpunkt der beiden wichtigen Stadtachsen (Bahnhof-Innenstadt und Konrad-Adenauer-Allee/Fuggerstraße) befindet, wird eine qualitätvolle Gestaltung angestrebt, die seiner Funktion als zentralem Stadtplatz gerecht wird und vorhandene Gestaltungselemente integriert. Im nördlichen und östlichen Platzbereich soll als neu erlebbarer Auftakt der Innenstadt eine urbane Platzfläche geschaffen werden. Die insbesondere für die städtebauliche Struktur, das Stadtbild und die Aufenthaltsqualität bedeutende Grünanlage am Königsplatz wird mit der aktuellen Planung in weiten Teilen erhalten und aufgewertet. Der umgestaltete Königsplatz wird sich somit in drei Bereiche untergliedern: Im Norden liegt die neue Platzfläche, im Zentrum die bestehende Grünfläche und im Süden das modernisierte Haltestellendreieck.

Die neu definierte, multifunktional nutzbare Platzfläche im nördlichen Teil des Königsplatzes öffnet sich trichterförmig von der Einmündung der Bahnhofstraße zu den Zugängen zur Altstadt, der Bgm.-Fischer-Straße, Annastraße und Zeuggasse. Zwischen dem Ausgang der Bahnhofstraße und dem Auftakt der Bgm.-Fischer-Straße wird dabei eine klare Sichtbeziehung hergestellt. Die östliche Platzfront mit ihren repräsentativen Geschäftshausfassaden und der Blick in den gebogenen Verlauf der Bgm.-Fischer-Straße kommen damit wieder zur Geltung.



Abb. 1: Freianlagenplanung für den Königsplatz (Stand 17.02.2012)

Die neue Platzfläche wird durch eine besonders gestaltete Pflasterung akzentuiert, die wie ein dreieckiger Teppich die wichtige Laufrichtung zwischen Bahnhofstraße und den Innenstadtzugängen betont.

Im südlichen Bereich des Platzes werden kreisrunde begrünte „Inseln“ angelegt, welche mit Bäumen bestanden sind. Dadurch wird die Platzfläche abwechslungsreich gegliedert und begrünt. Umlaufende runde Sitzmauern und die ruhigen, schattigen Bereiche zwischen den Grüninseln schaffen kleine Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität zum Verweilen. Mit der Anlage der Grüninseln wird ein fließender Übergang zwischen dem gepflasterten Platzteil im Norden und dem begrüntem Platzteil im Zentrum des Königsplatzes hergestellt.

Die stadtbildprägenden und ökologisch hochwertigen Bäume am heutigen Nordrand der Grünfläche werden innerhalb dieser Grüninseln erhalten bzw. im Rahmen des Pflege- und Entwicklungskonzeptes erneuert und in das neue Gesamtkonzept integriert.

Die neue Platzfläche wird in ihrem östlichen Teil von Straßenbahngleisen gequert, die auf das Haltestellendreieck zulaufen. Da die neue Platzfläche straßenrechtlich eine Fußgängerzone darstellt, werden die Straßenbahnen diesen Bereich mit einer reduzierten Geschwindigkeit befahren, womit der Sicherheit und dem Komfort der Passanten einen hohen Stellenwert eingeräumt wird. Dementsprechend können die Gleisanlagen als gestalterisch untergeordnetes Element in die Platzanlage integriert werden. Unkontrollierte Querungen der Gleiskreuzungen und Weichen in der unmittelbaren Zufahrt des Haltestellendreiecks sollen jedoch durch gestalterische Maßnahmen wie einen deutlichen Belagswechsel oder das Heranrücken der Grünanlage möglichst unterbunden werden.

Insbesondere die nördlichen und die östlichen Platzkanten können entlang der Bebauungen durch Außengastronomie belebt werden.

Da während der Bauzeit von Königsplatz und Hauptbahnhof eine Gleisverbindung zwischen der Bgm.-Fischer-Straße und der Fuggerstraße erforderlich ist, kann der Manzù-Brunnen am jetzigen Standort nicht erhalten werden. Gemeinsam mit dem Spender und den Planern des Brunnens wurde vereinbart, die Brunnenfigur und das Becken um ca. acht Meter nach Westen verschoben wieder aufzubauen, so dass sie in die dort befindliche Baumgruppe integriert werden. Um die neue großzügige Wegebeziehung zwischen der Bürgermeister-Fischer-Straße und der Bahnhofstraße freizuhalten, wird das nördliche Ende der Balustrade eingekürzt.

Durch die Umwandlung des östlichsten Abschnitts der Bahnhofstraße in eine Fußgängerzone und die große Breite der Querung über die Schaezlerstraße, die neben der Viktoriastraße als letzte Straßenquerung auf dem Weg vom Bahnhofsvorplatz in die Innenstadt verbleibt, wird diese wichtige Fußgängerachse gestärkt. Der Übergang über die Schaezlerstraße wird in nahezu der gesamten Breite der Bahnhofstraße angelegt, so dass durch die nicht mehr eingeeengte Aufstellfläche die Zäsurwirkung der Schaezlerstraße reduziert und eine hohe Annehmlichkeit für die Fußgänger erreicht wird.

Ab der östlichen Seite der Schaezlerstraße sind Annastraße, Rathausplatz, Maximilianstraße und andere wichtige Orte der Innenstadt dann ohne weitere Straßenquerungen und Wartezeiten bequem zu erreichen. Die neue Pflasterung des Königsplatzes soll im östlichen Bereich der Bahnhofstraße aufgegriffen werden und stellt damit auch eine gestalterische Verknüpfung dieser beiden Stadträume her.

Die Mitte des Königsplatzes wird als eine dreieckige Grünfläche bewahrt. Die erhaltenswerten großen Bäume prägen auch weiterhin die Grünanlage. Anstatt der bisherigen geometrischen Wegestruktur entsteht ein neues Netz aus drei Wegen, welches sich an den tatsächlichen Wegebeziehungen entlang der Schaezlerstraße sowie zwischen der Bahnhofstraße bzw. der Fuggerstraße und dem Haltestellendreieck orientiert. Die Wege sind entsprechend ihrer Frequentierung unterschiedlich breit ausgebildet. Ihre Führung nimmt sensibel Rücksicht auf den Baumbestand.

Der denkmalgeschützte Thormannbrunnen fügt sich in die neue Grünflächengestaltung ein. Der wichtigste der neuen Wege tangiert den Brunnen im Süden, während um das Brunnenbecken herum eine kleine Platzfläche angelegt wird, die sich nach Norden öffnet. Diese Aufweitung mit dem Thormannbrunnen im Zentrum unterstützt damit den weichen Übergang zwischen der Grünanlage und der angrenzenden urbanen Platzfläche. Durch den Brunnen, die Sitzmauern und die schattenspendenden Bäume entsteht hier ein weiterer Bereich mit hoher Verweilqualität.

Den südlichen Platzbereich nimmt das nach Süden und Osten verschobene und erweiterte Haltestellendreieck auf, das von Fahrgästen und Passanten barrierefrei und sicher jeweils über die Spitzen betreten wird. Von besonderer Bedeutung wird der Übergang im Nordosten sein, der den kürzesten Zugang zur Innenstadt bildet, von der das Haltestellendreieck künftig nicht mehr durch die Fuggerstraße getrennt ist. Der zentrale Umsteigepunkt des städtischen ÖPNV ist somit nahtlos an die Fußgängerbereiche angebunden.

Das schlichte, aber prägnante Aluminiumdach über dem Inneren des Haltestellendreiecks wird von sieben Meter hohen, schlanken Stützen getragen. Im Zentrum der Anlage werden die bisher am ÖPNV-Knotenpunkt Königsplatz bestehenden Funktionen und Nutzungen in einem neuen gläsernen Gebäude untergebracht. Neben dem nach Norden ausgerichteten Kundencenter für Information, Beratung und Fahrscheinverkauf sind dies Einzelhandel, Kioske und andere Dienstleistungen, die der Versorgung der Fahrgäste und Passanten dienen können. Die Konzentration aller Nutzungen in einem zentral angeordneten und wirtschaftlich organisierten Baukörper schafft großzügige, komplett überdachte Warte- und Verkehrsflächen entlang der Bahnsteige und an den Zugängen zum Dreieck.

Die außen liegenden Bahnsteige werden mit ca. drei Meter hohen durchgängigen Dächern versehen, die sich dem zentralen Dach gestalterisch unterordnen. Die neuen Hochbauten fügen sich in die besondere städtebauliche Situation ein, indem sie u. a. die Sichtachse der Fuggerstraße / Konrad-Adenauer-Allee freihalten. Die architektonisch hochwertige Gestaltung des neuen Haltestellendreiecks stellt eine komfortable Umsteigesituation und hohe Aufenthaltsqualität sicher.

Bei der Platzgestaltung des Königsplatzes wird bautechnisch eine vorsorgliche Querungsmöglichkeit für KFZ für extreme Notfälle berücksichtigt. Die erforderliche Querschnittsbreite ist durch Entwässerungsrinnen und Pflasterbänder markiert, die Verlegerichtung des Plattenbelags und der Aufbau der Tragschichten sind für eine Befahrbarkeit mit KFZ ausgelegt. Dieser höhengleich in die Platzfläche integrierte „Bypass“ als Notquerung ist daher nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts und der daraus entwickelten Verkehrsführung. In nicht anderweitig zu bewältigenden Ausnahmesituationen kann er in Abstimmung mit der Polizei ergänzend zu den anderweitigen Umleitungen als zusätzliche Ausweichmöglichkeit für den Süd-Nord-Verkehr dienen.

Aufgrund der knappen Platzverhältnisse an der Ostseite des Haltestellendreiecks musste zur Herstellung dieses „Bypass“ als Notquerung die Baumreihe vor den Gebäuden Konrad-Adenauer-Allee 1-11 gerodet werden. Eine leicht verschobene Ersatzpflanzung ist möglich und wurde in den Bebauungsplan aufgenommen. Da die Baumreihe näher an die Bebauung heranrückt, werden dabei Bäume mit säulenförmiger Krone und damit geringerer Verschattungswirkung verwendet.

Die Fuggerstraße wird zum urbanen Boulevard mit vier Baumreihen und hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet. Beidseitige breite und baumüberstandene Gehsteige fördern eine attraktive Nutzung der anliegenden Erdgeschosszonen z.B. mit Außengastronomie.

Die sehr urban wirkende Bebauung der Fuggerstraße, welche aus repräsentativen öffentlichen Gebäuden und Geschäftshäusern der Zeit zwischen dem Ende des 19. Jahrhunderts und der Gegenwart besteht, wird durch eine angemessene Gestaltung des öffentlichen Raums vervollständigt. Insbesondere auf der Ostseite verbindet eine breite Flanierzone die öffentlichen Einrichtungen (Archiv, Gerichtsgebäude, etc.) und die stark frequentierten Zugänge zu Annahof, Stadtmarkt und Stadtbibliothek mit der neuen Fußgängerzone am Königsplatz und dem neu gestalteten Umfeld des Stadttheaters. Die im Straßenraum angeordneten Kurzzeitparkplätze, Haltestellen der Regionalbusse und Taxistände beleben den Boulevard durch die mit ihnen verbundene Passantenfrequenz.

Die Entlastung der Fuggerstraße vom Durchgangsverkehr schafft nicht nur eine höhere Aufenthaltsqualität (geringere Lärm- und Luftbelastung) sondern ermöglicht auch die Reduzierung der Fahrbahnbreiten auf eine Spur je Richtung. Der somit gewonnene Raum wird für die Verbreiterung der Fußgängerbereiche und die zusätzlichen Baumreihen genutzt.

Die Fußgängerbereiche sollen mit einem hochwertigem Belag und entsprechenden Ausstattungselementen versehen werden. Aufgrund der größeren Bedeutung der Ostseite wird der dortige Bürgersteig auf großzügige 15 m verbreitert. Auf der Westseite erreicht der Bürgersteig eine Breite von 8 m. Durch eine platzsparendere Ausbildung des Verkehrsknotens am Kennedy-Platz (Verzicht auf die heutige freie Führung der Abbiegespuren), entsteht auf der Ostseite eine Aufweitung des Fußgängerbereichs, rund um die Großplastik „Ostern“.

Passanten können die Fuggerstraße an mehreren Stellen bequem überqueren. Am Süden des Boulevards liegt die neue Fußgängerzone des Königsplatzes. Auf halber Länge der Fuggerstraße sind vor den Zugängen zum Stadtmarkt zwei barrierefreie und signalisierte Überwege vorgesehen. Am nördlichen Abschluss der Fuggerstraße wird im Zusammenhang mit dem Knotenpunkt Kennedy-Platz ein weiterer Überweg hergestellt.

Den nördlichen Abschluss und Blickpunkt des Boulevards bildet das Stadttheater, das durch die weitgehend symmetrische Straßengestaltung und insbesondere die seitlichen Doppelbaumreihen inszeniert wird. Die Flächen südlich und westlich des Stadttheaters werden als Fußgängerbereich repräsentativ gestaltet und neu begrünt.

Der Straßenraum der Schaezlerstraße bleibt weitgehend unverändert. Durch verkehrliche Anpassungsmaßnahmen werden im Abschnitt zwischen Altem Einlass und Königsplatz einige Baumstandorte verändert.

Die Aufwertung und Wiederherstellung des grünen Innenstadtrings der ehemaligen Wallanlagen ist ein wesentliches grünordnerisches Ziel der Planung. Durch die Pflanzung von Bäumen in der Mittelachse der Volkhartstraße kann die Grünverbindung des Boulevards nach Norden bis zum Klinkertorplatz fortgeführt werden, wo sie den Anschluss an die Grünanlage im Bereich Gesundbrunnen findet.

Südlich des Königsplatzes wird aufgrund des Entfalls der direkten Überfahrt von der Schießgraben- in die Hallstraße die heute bestehende Zäsur in der Wallanlage geschlossen. Nach Rückbau der Verkehrsflächen werden im Bereich um den Kesterbrunnen neue Grünflächen angelegt und Bäume gepflanzt. Die gesamten Wallanlagen zwischen Schießgrabenstraße und Konrad-Adenauer-Allee werden als dauerhaft leistungsfähige Grünstruktur gesichert. Die Gestaltung der Straßenräume von Konrad-Adenauer-Allee und Schießgrabenstraße erfährt keine Veränderung.

Am südlichen Abschluss des Straßenzuges Schießgrabenstraße / Konrad-Adenauer-Allee wird der Theodor-Heuss-Platz gestalterisch aufgewertet, so dass er neben seiner Funktion als Quartiersplatz künftig auch wieder als stadträumliches Scharnier zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Gründerzeitquartieren fungiert. Die Gestaltung sieht einen inneren Platzbereich mit einer zentralen rechteckigen Grünfläche vor, die von großzügigen gepflasterten Wegen eingerahmt wird. Nach Norden hin wird dieser innere Platzbereich durch eine 1,3 Meter hohe Mauer abgeschlossen, an welcher zwei Wasserbecken mit Fontänen liegen. Damit wird der innere Platz leicht von der stark befahrenen Eserwallstraße abgeschirmt. Nach Süden hin begrenzt eine Hecke den inneren Platzbereich. Der äußere Platzbereich ist durch Baumreihen gegliedert. Durch ihn werden die Fuß- und Radwege entlang der Eserwallstraße, der Bismarckstraße und im Osten die fußläufige Verbindung zur Singerstraße

geführt. Bis zu ihrer geplanten Verlegung in die Schülestraße verläuft auch noch die Wendeschleife der Straßenbahn durch die Randzonen des Platzes.

Entlang der Eserwallstraße wird die Straßenbahn im eigenen Gleiskörper auf der Nordseite geführt. Zwischen der Straßenbahntrasse und den Kfz-Spuren wird ein 3 bis 5 m breiter baumbestandener Grünstreifen angelegt, der den breiten Straßenraum untergliedert. Baumreihe, Straßenbegleitgrün und die Ausbildung der Straßenbahntrasse als Rasengleis erhöhen die Begrünung der Eserwallstraße signifikant und schaffen eine optische Reduzierung der großen Straßenbreite.

Insgesamt schließt der „Augsburg-Boulevard“ somit den stadtbildprägenden grünen Innenstadtring der historischen Wallanlagen und trägt dadurch zu einer Aufwertung der innerstädtischen Grünachsen in Nord-Süd- bzw. Ost-West-Richtung bei.

Um am Königsplatz und in den Wallanlagen zwischen Schießgrabenstraße und Konrad-Adenauer-Allee leistungsfähiges Großgrün für die Zukunft zu sichern bzw. zu schaffen, wird im Zuge der weiteren Objektplanung ein Pflege- und Entwicklungskonzept für diese Bereiche erarbeitet. Inhalt dieses Konzept ist die zeitlich gestaffelte Erneuerung des teilweise überalterten Baumbestandes, die den langfristigen Bestand der Grünanlagen sichert.

#### D.4.1.2. Städtebauliche, grünordnerische und gestalterische Festsetzungen

##### Art und Maß der baulichen Nutzung

In dem gemäß § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Kundencenter ÖPNV“ (SO<sub>KC</sub>) ausgewiesenen Sondergebiet am Haltestellendreieck sollen die erforderlichen Serviceeinrichtungen für ÖPNV-Kunden sowie Läden, Gastronomie oder kleine Dienstleistungsbetriebe zur Versorgung der Fahrgäste möglich sein. Ferner sind die für den ÖPNV-Betrieb notwendigen Räume für Büro und Verwaltung sowie Lagerräume und Anlagen zur Ver- und Entsorgung des Haltestellendreiecks zulässig. Mit dieser Festsetzung soll die Funktion des Königsplatzes als wichtiger ÖPNV-Umsteigepunkt auch zukünftig gesichert bleiben.

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Sondergebiet „Kundencenter ÖPNV“ durch die Festlegung von Grundflächenzahl und Höhe der baulichen Anlagen bestimmt. Um auf dem begrenzten Raum im Inneren des Dreiecks eine kompakte Baustruktur zu ermöglichen, wird die zulässige Grundflächenzahl auf 1,0 festgelegt. Mit der festgesetzten maximalen Oberkante der baulichen Anlagen von 10,0 m wird eine zweigeschossige Bauweise zugelassen, die es durch die Stapelung von Nutzungen ermöglicht, breite Warte- und Verkehrsbereiche zu schaffen. Die Baugrenzen des Sondergebiets erlauben zusammen mit der Regelung zur Zulässigkeit



von Haltestellenüberdachungen innerhalb von Flächen für die Straßenbahn die Ausbildung eines für den Komfort der Fahrgäste komplett überdachten Haltestellendreiecks.

#### Grünordnung

Mit den in Planzeichnung und Satzungstext getroffenen grünordnerischen Festsetzungen wird die angestrebte Stärkung und langfristige Sicherung des grünen Innenstadtrings gewährleistet und gleichzeitig eine ausreichende Flexibilität für die weitere Objektplanung eröffnet.

#### Gestaltung im öffentlichen Raum

Mit den Festsetzungen zu Einfriedungen und Markisen im öffentlichen Raum soll ein Erscheinungsbild gesichert werden, dass der geplanten hochwertigen Gestaltung von Königsplatz und Augsburg-Boulevard gerecht wird.

Durch die Pflicht zur unterirdischen Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen sollen Beeinträchtigungen des Stadtbilds verhindert werden.

### **D.4.2. Aktuelle Verkehrsbelastung und allgemeine weitere Entwicklung**

#### **D.4.2.1. ÖPNV**

Der Königsplatz ist Hauptumsteigepunkt und Ziel für die meisten Fahrgäste sowohl der Straßenbahnen als auch der Busse. Die Straßenbahnlinien 1, 2, 3, 4 und 6 (ca. 85.000 Fahrgäste/Tag) bedienen heute den Königsplatz mit einer Taktfolge von 5 Minuten in der Hauptverkehrszeit und 10 bzw. 15 Minuten in der Neben- und Schwachverkehrszeit. Zusätzlich zu den Straßenbahnen befahren das Haltestellendreieck auch noch sechs städtische Buslinien.

Die zwischen 1976 - 1978 errichtete Umsteigeanlage am Königsplatz wurde betriebstechnisch für 4 durchgängige Straßenbahnlinien konzipiert. Fahrzeugbemessungsgrundlage waren zur Zeit der Planungen für den jetzigen Königsplatz die im Jahr 1976 neu ausgelieferten Großraumgelenktriebwagen vom Typ GT8 mit einer Länge von ca. 25 m.

Als zentraler Umsteigeplatz und Verkehrsknoten des Augsburger Straßenbahnnetzes ist der Königsplatz in der vorliegenden Form bereits heute überlastet und bedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit einer Neuordnung. Im derzeitigen Betriebszustand kommt es durch die lineare Aufstellung der Straßenbahnfahrzeuge aus dem 40-m-Segment zu gegenseitigen Behinderungen und damit zu Verspätungen. Im 5-Minuten Takt ist der vorhandene Stellplatz in den Haltestellen kaum ausreichend.

Die Zugänglichkeit des Haltestellendreiecks ist für mobilitätseingeschränkte Menschen heute unzureichend. Keine der Haltestellen ist barrierefrei ausgebaut, Blindenleitsysteme sind nicht vorhanden. Lediglich die umliegenden Lichtsignalanlagen sind mit Blindensensoren ausgestattet.

Die Haltestelle am Theodor-Heuss-Platz dient der ÖPNV-Erschließung der südwestlichen Altstadt und des angrenzenden Beethoven- und Bismarckviertels. Sie wird derzeit von den Straßenbahnlinien 2, 3 und 6 sowie fünf städtischen Buslinien angefahren.

Im Bereich des Kennedy-Platzes befinden sich in der Volkhartstraße die Haltestelle „Theater“ der Straßenbahnlinie 4 sowie Bushaltestellen für 3 städtische Buslinien am Alten Einlass. Diese Haltestellen werden zur Erschließung der nordwestlichen Altstadt und der nördlichen Innenstadt genutzt.

Um neben dem Hauptbahnhof auch die zentrale Innenstadt an den regionalen Busverkehr anzubinden und direkte Umsteigemöglichkeiten vom regionalen auf den innerstädtischen Nahverkehr zu bieten, befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Königsplatz Haltestellen der AVV Regionalbusse in der Konrad-Adenauer-Allee, in der Halderstraße und in der kurzen Bahnhofstraße. Zur Erschließung der nordwestlichen Innenstadt und der benachbarten Schulen halten die von Norden und Osten kommenden Regionalbusse darüber hinaus auch im Umfeld des Theaters.

In welchem Umfang der Königsplatz auch weiterhin als zentrale Umsteigehaltestelle dienen soll und welche Anzahl an Haltestellenpositionen und Gleisanlagen dafür notwendig sind, hängt von der Struktur des Augsburger Straßenbahnnetzes und seiner zukünftigen Entwicklung ab.

Sowohl der städtische Nahverkehrsplan (Zielnetz 20xx) als auch das modifizierte Zielnetz des Siegerentwurfs aus dem Ideenwettbewerb Innenstadt streben im Endzustand die Ausbildung weiterer Umsteigeknoten und damit eine Entlastung der Haltestellenanlage am Königsplatz an. Die hierfür erforderlichen Netzergänzungen (z.B. eine Trasse über Karlstraße und Grottenau), für die es zum jetzigen Zeitpunkt weder Machbarkeitsstudien noch Untersuchungen zum Nutzen-Kosten-Verhältnis gibt, sind jedoch erst langfristig zu verwirklichen.

Das Haltestellendreieck am Königsplatz wird daher nicht nur auf den derzeit geplanten künftigen Zustand hin ausgelegt, sondern so flexibel dimensioniert, dass auch weitere Ausbauvarianten des Straßenbahnnetzes realisierbar bleiben und es für alle maßgeblichen Zwischenzustände jederzeit funktionsfähig ist.

Das Haltestellendreieck am Königsplatz stellt eine Weiterentwicklung aus den ursprünglichen Planungen der Stadtwerke Verkehrs GmbH und dem Vorschlag der Wettbewerbssieger dar. Die gewählte Lösung trägt einerseits den betrieblichen Anforderungen des Straßenbahnbetriebs und den verkehrstechnischen Aspekten der MIV-Abwicklung Rechnung, eröffnet andererseits aber auch gestalterischen Spielraum für eine städtebauliche Aufwertung des Königsplatzes. Die geplante Form des Haltestellendreiecks mit jeweils vier Gleisen am Süd- und Nordwestschenkel sowie zwei Gleisen am Ostschenkel ermöglicht für die Zukunft ein hohes Maß an Flexibilität bei der Auslegung des Augsburger Straßenbahnnetzes.

#### D.4.2.2. MIV

Das Plangebiet des BP 500 umfasst wesentliche Teile der Straßenverkehrsinfrastruktur des Augsburger Stadtzentrums. Hier bündeln sich viele Quell- und Zielverkehre der westlichen Innenstadt sowie Durchgangsverkehre in Nord-Süd- wie Ost-West-Richtung.

Im Rahmen einer Analyse der Querschnittsbelastungen des Straßennetzes in der Augsburger Innenstadt wurden durch das Tiefbauamt gemeinsam mit dem Büro gevas Humbert & Partner die Verkehrsmengendaten für verschiedene Analyse- und Prognoseplanfälle abgeschätzt. Die Verkehrsbelastungen der maßgebenden Straßen im Umfeld des Königsplatzes sind in Kapitel D.4.3.4. „Verkehrsmengen, Leistungsfähigkeit“ abgebildet und erläutert.

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.

Im Ergebnis der Verkehrserhebungen lässt sich festhalten, dass werktäglich etwa 250.000 Fahrzeuge die Grenzen des Kordons (in beiden Richtungen) queren. Bei ca. 105.000 Fahrten handelt es sich um Durchgangsverkehr, bei dem sowohl Quelle als auch Ziel außerhalb des Kordons liegen. Bei den restlichen etwa 145.000 Fahrten handelt es sich um Quell- oder Zielverkehr (jeweils über 70.000 Fahrten). Etwa jeweils 40% dieses Quell- und Zielverkehrs hat seinen Ziel- bzw. Ausgangspunkt außerhalb der Stadtgrenzen.

Aus den im Zuge der Verkehrserhebungen gewonnenen Erkenntnissen ist ersichtlich, dass für Verkehre aus der Innenstadt grundsätzlich weiterhin ein gewisses Verlagerungspotential im Stadtgebiet besteht. Um diese Verkehre aufnehmen zu können, werden die im städtischen Gesamtverkehrsplan bereits enthaltenen Ziele zum Ausbau des Tangentensystems um die Innenstadt herum weiter vorangetrieben. Aufgrund der im Innenstadtbereich vorgesehenen Maßnahmen erhält neben der Nordtangente (Holzbachstraße zur Heinrich-von-Buz-Straße) und der MAN-Spange hierbei insbesondere die westliche Entlastungsstraße zwischen den Bahngleisen des Rangierbahnhofes und der Rosenaustraße eine hohe Priorität. Mit letztgenannter Trasse könnte ein Teil des

aus der Kernstadt zu verlagernden nord-süd-gerichteten Durchgangsverkehrs aufgenommen werden. Die grundsätzliche Machbarkeit dieser Trasse wurde bereits im Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Hauptbahnhofs, zumindest mit einem eingeschränkten Querschnitt von zwei Fahrspuren, nachgewiesen. Ohne eine städtebauliche Entwicklung des Rangierbahnhof-Areals wäre dieser Querschnitt ausreichend leistungsfähig. Für den Fall, dass die Gleisharfe des Rangierbahnhofs entbehrlich wird und städtebaulich entwickelt werden kann, stehen ausreichend Flächen für eine günstige Trassenführung der dann 4-spurigen Entlastungs- und Erschließungsstraße zur Verfügung.

Die Ergebnisse der Kordonenerhebung wurden in das städtische Verkehrsmodell eingearbeitet. In Verbindung mit einem entsprechend den Planungszielen modifizierten Streckennetz konnten auf diese Weise Umlenkungen, bezogen auf die derzeitigen Verkehrsmengen, durchgeführt werden. Die Ergebnisse hierzu finden sich in Kapitel D.4.3.4. „Verkehrsmengen, Leistungsfähigkeit“.

Die genauen Auswirkungen der geplanten veränderten Verkehrsführung und die damit zusammenhängenden Auswirkungen auf die Verteilung der Verkehre innerhalb des Stadtgebietes wurden gutachterlich untersucht und bewertet. Mit dem städtischen Verkehrsmodell konnten Aussagen zum Bestand und zur Situation im Prognosejahr 2025 erarbeitet werden. Die Ergebnisse hierzu sind in Kapitel D.4.3.4. „Verkehrsmengen, Leistungsfähigkeit“ abgebildet und näher erläutert.

### D.4.3. Verkehrskonzept

#### D.4.3.1. ÖPNV

Nach dem aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg für den Zeitraum 2006 - 2011 soll das bestehende Straßenbahnnetz mit den Projekten der Mobilitätsdrehzscheibe in wichtigen Siedlungskorridoren ergänzt und optimal mit dem Schienenpersonenfern- und -nahverkehr verknüpft werden. Zu diesen Projekten zählen u.a. der Umbau des Haltestellendreiecks am Königsplatz und die verkehrstechnische Optimierung des Theodor-Heuss-Platzes.

#### Königsplatz

Fahrplantechnisch soll der Königsplatz auch in Zukunft in der Nebenverkehrszeit als so genannter „Zeitknoten“ direkte Umsteigemöglichkeiten bieten, indem alle Straßenbahnen möglichst zeitgleich einfahren und aufeinander warten. Somit sind fünf Haltestellenbereiche für den Straßenbahnverkehr zuzüglich der verbleibenden Buslinien und damit die Erweiterung der betrieblichen Anlagen erforderlich. Mit der vorliegenden Planung erhält die neue Linie 5/6 den erforderlichen eigenen Haltestellenbereich am Südschenkel des Haltestellendreiecks.

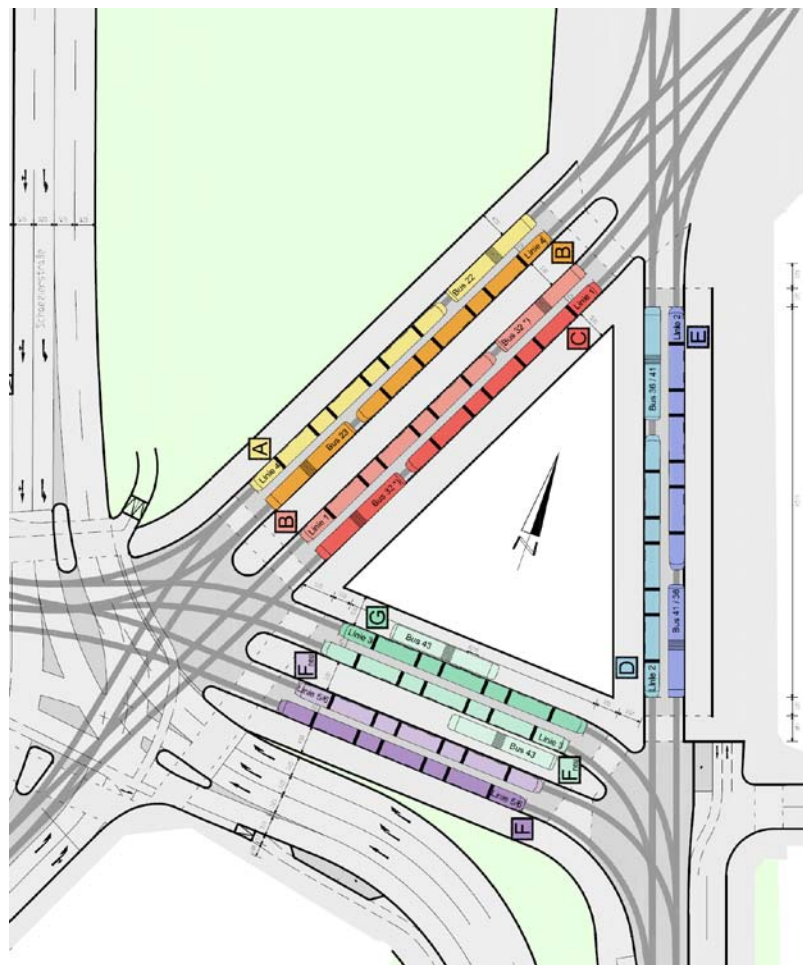


Abb. 2: Belegungsplan (Planung)

Das vorliegende Konzept erlaubt einerseits vielfältige Möglichkeiten der städtebaulichen Gestaltung und berücksichtigt andererseits weitestgehend die betrieblichen Anforderungen der Straßenbahnen und Busse. Dies ist dadurch möglich, dass das Haltestellendreieck gegenüber heute nach Osten und Süden verschoben und in seiner Geometrie geändert wird. Am Südschenkel sind vier Gleise mit jeweils einer Haltestelle (Netto-Länge 42 m), am Nord-Westschenkel vier Gleise mit jeweils hintereinander liegenden Haltestellen für ein Straßenbahnfahrzeug und einen Gelenkbus (Netto-Länge 60 m) und am Ostschenkel zwei Gleise mit jeweils hintereinander liegenden Haltestellen für ein Straßenbahnfahrzeug und einen Gelenkbus (Netto-Länge 60 m) vorgesehen.

Die geplante parallele Aufstellung ermöglicht ein unabhängiges Ein- und Ausfahren der Straßenbahnfahrzeuge. Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit wird vom Hauptbahnhof kommend ein Vorsortiergleis Richtung Königsplatz vorgesehen. Auf der Ostseite des Königsplatzes wird die Zu- und Abfahrt der Straßenbahnen und Busse durch die Unterbrechung der Fuggerstraße vereinfacht und beschleunigt. Richtung Theodor-Heuss-Platz verbessert sich die Situation ebenfalls durch den Wegfall der Kreuzung mit der „kurzen Hermanstraße“ und der Straßenverbindung Schießgrabenstraße - Hallstraße. Zukünftig ist auf Höhe der Hallstraße anstelle der Kreuzung mit MIV nur noch eine signalisierte Fußgängerquerung vorgesehen. Das Vorsortiergleis in der Konrad-Adenauer-Allee ist nicht mehr erforderlich.

Durch die Verlagerung des MIV in die Schaezler- und Schießgrabenstraße entsteht ein komplexer Knotenpunkt mit der Herman- und Halderstraße („Kaiserhofknoten“). An diesem Knoten wird eine größtmögliche Priorisierung für den ÖPNV vorgesehen. Dies gilt ebenfalls für die verbleibenden Buslinien am Königsplatz.

Im Gesamtergebnis entstehen aufgrund der o.g. Aspekte trotz der geringen Fahrgeschwindigkeiten der Straßenbahnen in den komplexen Knotenpunkten und in der neuen Fußgängerzone am Königsplatz Fahrzeitverbesserungen für sämtliche Straßenbahnlinien von insgesamt ca. 30 % gegenüber heute. Diese Reisezeitverbesserungen kommen einerseits direkt dem Fahrgast zugute, zum anderen entstehen infolge der Verbesserung des Betriebsablaufes auch positive Auswirkungen für die Stadtwerke.

Da die gegenwärtige Planung ausreichend Platz für die geordnete Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen bietet, können für die Fahrgäste eindeutige und ausreichend breite Überwege und somit eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit geschaffen werden. Die Bahnsteiglängen sind ausreichend dimensioniert, die Straßenbahnen ragen nicht mehr in die Kreuzungsbereiche hinein.

Damit ein sicherer Ein- und Ausstieg in die Straßenbahnen und Busse gewährleistet ist, wird das Haltestellendreieck im Zuge der Baumaßnahme, soweit technisch und betrieblich möglich, niederflurgerecht und barrierefrei ausgebaut. Die Einbauten im Haltestellendreieck (Kundencenter, Kioske, etc.) sind derart angeordnet, dass entlang der Bahnsteige und an den Zugängen zum Haltestellendreieck großzügig dimensionierte Wartebereiche und Verkehrsflächen entstehen. Dieses kommt insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen zu Gute.

### Theodor-Heuss-Platz

Seit Inbetriebnahme der Linie 6 im Dezember 2010 verkehren 3 Straßenbahnlinien im 5-Min-Takt (Hauptverkehrszeit) auf dem Streckenabschnitt Königsplatz – Theodor-Heuss-Platz – Rotes Tor. Hinzu kommt der temporäre Linienverkehr zur Messe und zur Fußball-Arena.

Ziel des Umbaus aus verkehrlicher Sicht ist die Verkürzung der ÖPNV-Fahrzeiten durch Priorisierung an den Lichtsignalanlagen und gleichzeitig eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den MIV. Dies gewährleistet die geplante Nordlage der Straßenbahn in der Eserwallstraße durch die größtmögliche Entflechtung der Verkehrsströme von MIV und ÖPNV am Theodor-Heuss-Platz.

Neben den verkehrlichen Vorteilen zeichnet sich die kreuzungsfreie Lage von Straßenbahn und Hauptverkehrsstrom des Kfz-Verkehrs auch durch ihre übersichtliche und eindeutige Verkehrsführung sowie den – im Vergleich zur alternativ untersuchten Mittel- und Südlage – geringeren Flächenverbrauch aus.

Der Wechsel von der geplanten Nordlage auf die heutige Südlage der Straßenbahn erfolgt unmittelbar vor der Haltestelle am Roten Tor. Auch an dieser neuen Kreuzung ist eine Priorisierung des ÖPNV bei ausreichender Leistungsfähigkeit für den MIV möglich.

Die am Theodor-Heuss-Platz bestehende Wendeschleife soll in die Schülestraße nahe dem Straßenbahndepot am Roten Tor verlegt werden. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür wurden durch ein Plangenehmigungsverfahren geschaffen. Sobald die alternative Wendemöglichkeit in der Schülestraße betriebsbereit ist, kann auf die Wendeschleife am Theodor-Heuss-Platz verzichtet werden.

### Kennedy-Platz

Am Kennedyplatz wurde zur Gewährleistung eines stabilen Linienbetriebs, insbesondere bei Störungen im Straßenbahnnetz und bei Verstärkerfahrten, die bestehende Wendeschleife derart angepasst, dass sie aus beiden Richtungen befahrbar ist.

Aufgrund des zukünftigen Zwei-Richtungs-Verkehrs des MIV in der Schaezlerstraße musste dabei die Fahrtrichtung in der Wendeschleife geändert und das Gleis am Alten Einlass auf die südliche Fahrbahnhälfte verlegt werden. Der eigene Gleiskörper in der Schaezlerstraße wurde zugunsten einer zukünftigen Süd-Nord-Fahrspur des MIV aufgegeben. Stattdessen wurde in der Holbeinstraße das Gleis in die Fahrbahnmitte gelegt, so dass die Straßenbahn dort in Zukunft auf einer abmarkierten Fläche ohne Behinderung des durchgehenden Verkehrs halten kann. Die Gleisbögen zur Anbindung an die in ihrer Lage unveränderte Trasse in der Fuggerstraße wurden entsprechend der neuen Fahrtrichtung angepasst.

### Regionalbuslinien

Neben dem Straßenbahnnetz musste im Rahmen der Planungen auch das städtische Busnetz sowie der regionale Busverkehr berücksichtigt werden. Heute führt eine Vielzahl an Buslinien aus der Region in die Innenstadt, um dort insbesondere die Haltestellen Königsplatz und Hauptbahnhof anzufahren. Mit der Unterbrechung der Fuggerstraße und der Einbeziehung der kurzen Bahnhofstraße in die künftig ausschließlich den Fußgängern vorbehaltene Platzfläche des Königsplatzes fallen die dort vorhandenen Haltestellen zukünftig weg.

Um unnötigen Parallelverkehr zu vermeiden und die Innenstadt zu entlasten soll der regionale Busverkehr in Zukunft soweit möglich sinnvoll am Stadtrand gebrochen und an das städtische Nahverkehrsnetz (z.B. Straßenbahn) angebunden werden. Für eine Reihe von Regionalbuslinien stehen jedoch keine sinnvollen Verknüpfungspunkte zur Verfügung, so dass diese weiterhin das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof anfahren werden.

In diesem Zusammenhang wurden gemeinsam mit dem AVV alternative Linienführungen sowie neue Haltestellenstandorte für die betroffenen Buslinien entwickelt. Für sämtliche aus dem nordöstlichen (Grottenau), nördlichen (Blaue Kappe) und nordwestlichen (Klinkerberg) Umland zum Hauptbahnhof fahrenden Regionalbuslinien werden in Ergänzung zur weiterhin bestehenden Haltestelle in der Volkhartstraße im nördlichen Abschnitt der Fuggerstraße neue Haltestellen für die stadteinwärts (Westseite) und die stadtauswärts (Ostseite) fahrenden Busse eingerichtet. Die Anbindung an den Hauptbahnhof erfolgt über die Holbeinstraße, wobei die stadtauswärts fahrenden Busse bei der Einfahrt in den „Augsburg-Boulevard“ den Gleiskörper der Straßenbahn in Verlängerung der Holbeinstraße queren können.

Für die Regionalbusse aus dem südlichen Umland wird für die in Richtung Hauptbahnhof fahrenden Linien in der Schaezlerstraße unmittelbar nördlich der Bahnhofstraße eine neue Haltestelle eingerichtet.

Die weitere Linienführung zum Hauptbahnhof führt wiederum über die Holbeinstraße. Die stadtauswärts ins südliche Umland fahrenden Buslinien halten nahe des Königsplatzes auf der Südseite der Halderstraße.



Mit den vorgesehenen neuen Haltestellen und den an die veränderte Verkehrsabwicklung angepassten Linienführungen kann auch nach dem geplanten Umbau der Verkehrswege weiterhin ein attraktiver Regionalbusverkehr von und zur Innenstadt sichergestellt werden.

#### D.4.3.2. Verkehrsführung MIV

Mit der vorliegenden Planung soll der Innenstadtbereich mittel- bis langfristig von Durchgangsverkehr - sowohl regional als auch zwischen Augsburger Stadtteilen - entlastet werden. Die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie die Abwicklung des Quell- und Zielverkehrs sollen dabei weiterhin in vollem Umfang gewährleistet bleiben.

Kernstück der neuen Verkehrsführung ist die Unterbrechung der Fuggerstraße auf Höhe des Königsplatzes sowie die Auflösung des heute bestehenden Einbahnstraßensystems auf der Westseite der Innenstadt (Schaezlerstraße / Schießgrabenstraße in Nord-Süd-Richtung und Konrad-Adenauer-Allee / Fuggerstraße in Süd-Nord-Richtung). Zwischen dem Theodor-Heuss-Platz und dem Alten Einlass wird der Straßenzug Schießgrabenstraße – Schaezlerstraße zukünftig in beide Richtungen befahrbar. Die Auflösung des Einbahnstraßensystems in der Schaezler- und Fuggerstraße bedeutet eine direktere Verkehrsführung ohne die heute erforderlichen Umwegfahrten und Wendevorgänge. Sie trägt damit zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung bei.

Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße übernehmen künftig nur noch die Erschließungsfunktion für den Quell- und Zielverkehr der angrenzenden Quartiere. Eine reguläre Durchfahrtsmöglichkeit von der Konrad-Adenauer-Allee zur Fuggerstraße ist für den MIV nicht mehr möglich.

Bei der Platzgestaltung des Königsplatzes wird bautechnisch eine vorsorgliche Querungsmöglichkeit für KFZ für extreme Notfälle berücksichtigt. Dieser höhengleich in die Platzfläche integrierte „Bypass“ als Notquerung ist daher nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts und der daraus entwickelten Verkehrsführung. In nicht anderweitig zu bewältigenden Ausnahmesituationen kann er in Abstimmung mit der Polizei ergänzend zu den anderweitigen Umleitungen als zusätzliche Ausweichmöglichkeit für den Süd-Nord-Verkehr dienen. In diesen Fällen wird mit Verkehrssicherungsmitteln (z.B. Absperrbaken, mobile Lichtsignalanlage) und Sicherungskräften (Polizei und geschultes Personal der Verkehrsbetriebe) eine Trennung bzw. Führung der Verkehrsarten gewährleistet.



Abb. 3: Erschließung der Fuggerstraße (Zufahrt)



Abb. 4: Erschließung der Fuggerstraße (Ausfahrt)

Die Fuggerstraße wird als Corso ausgebildet, der im Norden über den Kennedy-Platz, im Osten über die Kleine Grottenau und im Westen über die für den Gegenverkehr geöffnete Holbeinstraße erschlossen wird. Auf Höhe der Einmündung der Holbeinstraße in die Fuggerstraße gewährleistet eine Überfahrt über den Gleiskörper der Straßenbahn kurze Wege für den MIV, eine direkte Zufahrt zu den Parkhäusern auf der Ostseite der Fuggerstraße und eine geringe Verkehrsbelastung der südlichen Fuggerstraße.

Am Alten Einlass wird der Süd-Nord-Verkehr wieder auf die heutige Route in der Volkhartstraße zurückgeführt. Ausschlaggebend für diese Führung des Süd-Nord-Verkehrs ist neben der verkehrlichen Leistungsfähigkeit auch die Vermeidung zusätzlicher Betroffenheiten der an der Schaezlerstraße nördlich der Frölichstraße stark zunehmenden Wohnnutzung (z.B. durch Lärm und Luftschadstoffe). Nördlich des Alten Einlass bleibt die Schaezlerstraße weiterhin eine Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung.

Zusammen mit dem starken Linksabbiegestrom aus der nördlichen Schaezlerstraße benötigt die Rückführung des Süd-Nord-Verkehrs am Alten Einlass vier Fahrspuren in Richtung Kennedy-Platz. Eine Fahrspur in Gegenrichtung (Ost-West) gewährleistet weiterhin eine direkte Anbindung des Hauptbahnhofs aus Richtung Osten (Karlstraße / Grottenau). Des Weiteren kann der Ost-West-Verkehr über die Volkhart- und Frölichstraße abgewickelt werden.



Abb. 5: Erschließung südliche Innenstadt (Zufahrt)

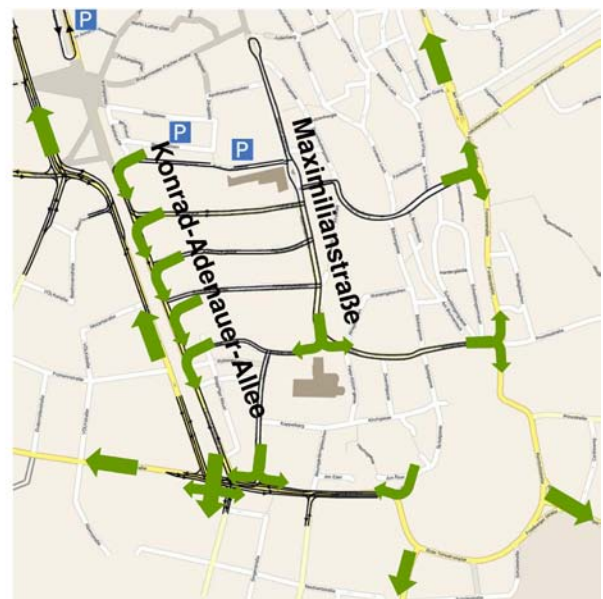


Abb. 6: Erschließung südliche Innenstadt (Ausfahrt)

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, sieht die vorliegende Planung eine Unterbrechung der direkten Zufahrt von der Schießgrabenstraße in die Hallstraße vor. Da zukünftig keine reguläre Ausfahrtmöglichkeit über den Königsplatz in Richtung Norden mehr besteht, wird auch der Schleichverkehr in der Gegenrichtung (Milchberg, südliche Maximilianstraße, Hallstraße) wirkungsvoll unterbunden.

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

Auch die Anbindung des Bismarckviertels erfolgt in Zukunft über mehrere Straßen. Der aus Norden und Westen kommende Verkehr wird weiterhin die Bismarckstraße nutzen, für den aus Osten kommenden Verkehr wird eine neue Zufahrt über die Hochfeldstraße geschaffen.



Abb. 7: Erschließung Hauptbahnhof (Zufahrt)



Abb. 8: Erschließung Hauptbahnhof (Ausfahrt)

Mit der Neuordnung des Verkehrs am Königsplatz und Augsburg-Boulevard ergeben sich auch Veränderungen in der Erschließung des Bahnhofsviertels. So werden Halderstraße und Schrankenstraße künftig in beide Richtungen befahrbar sein. Im westlichen Teilstück kann die Gegenläufigkeit der Halderstraße jedoch erst im Zuge des Bahnhofsumbaus hergestellt werden, so dass zunächst nur der Abschnitt zwischen Königsplatz und Schrankenstraße für den Gegenverkehr freigegeben werden kann. Um die wichtige Fußgängerachse vom Hauptbahnhof in die Innenstadt zu stärken und die Querung der Schaezlerstraße zu erleichtern, wird das östliche Ende der Bahnhofstraße zur Fußgängerzone. Über die Holbeinstraße wird eine Zufahrt in das Bahnhofsviertel aus allen Richtungen möglich sein. Der Verkehr aus Richtung Norden kann vorher schon die Frölich- oder Prinzregentenstraße nutzen. Über den Alten Einlass und die Prinzregentenstraße ist eine direkte Anbindung des Hauptbahnhofs aus Osten (Karlstraße / Grottenau) gegeben.

Im Zuge der Umnutzung der ehemaligen Ladehöfe der Bahn entsteht eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit zum Hauptbahnhof bzw. zur Halderstraße aus Richtung Süden (Linksabbieger aus der Hermanstraße) und aus Richtung Osten (Abzweig von der Stettenstraße auf Höhe der Gratzmüllerstraße). Für die Entwicklung der Ladehöfe stellt die Stadt Augsburg die Bebauungspläne Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen

Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ und Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ mit städtebaulichen Verträgen auf, durch die die Straße planungsrechtlich festgesetzt und dauerhaft gesichert wird. Für den Übergangszeitraum wurde mit dem Grundstückseigentümer bereits ein Gestattungsvertrag für die Nutzung der bestehenden Straße abgeschlossen, die momentan ertüchtigt wird.

#### D.4.3.3. Ausbildung der Knotenpunkte

##### Schaezlerstraße/Schießgrabenstraße/Halderstraße/Hermanstraße

Da der Umbau des Königsplatzes die vordringlichste Maßnahme innerhalb des Gesamtkonzeptes Mobilitätsdrehscheibe ist, werden bis zum Abschluss der Bauarbeiten am Königsplatz die im Gesamtkonzept angestrebten Entlastungsstraßen noch nicht zur Verfügung stehen, um den zu verlagernden Durchgangsverkehr aufzunehmen. Daher muss der Knoten Schaezlerstraße - Halderstraße - Hermanstraße - Schießgrabenstraße („Kaiserhofknoten“) ausreichend leistungsfähig gestaltet werden, um in der ersten Umsetzungsstufe möglichst wenig Verlagerungen auszulösen.

Um für den Kaiserhofknoten eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit zu erreichen, wurden in Abstimmung mit dem Preisträger des Ideenwettbewerbs Innenstadt die über den Knoten laufenden Verkehrsbeziehungen angepasst.

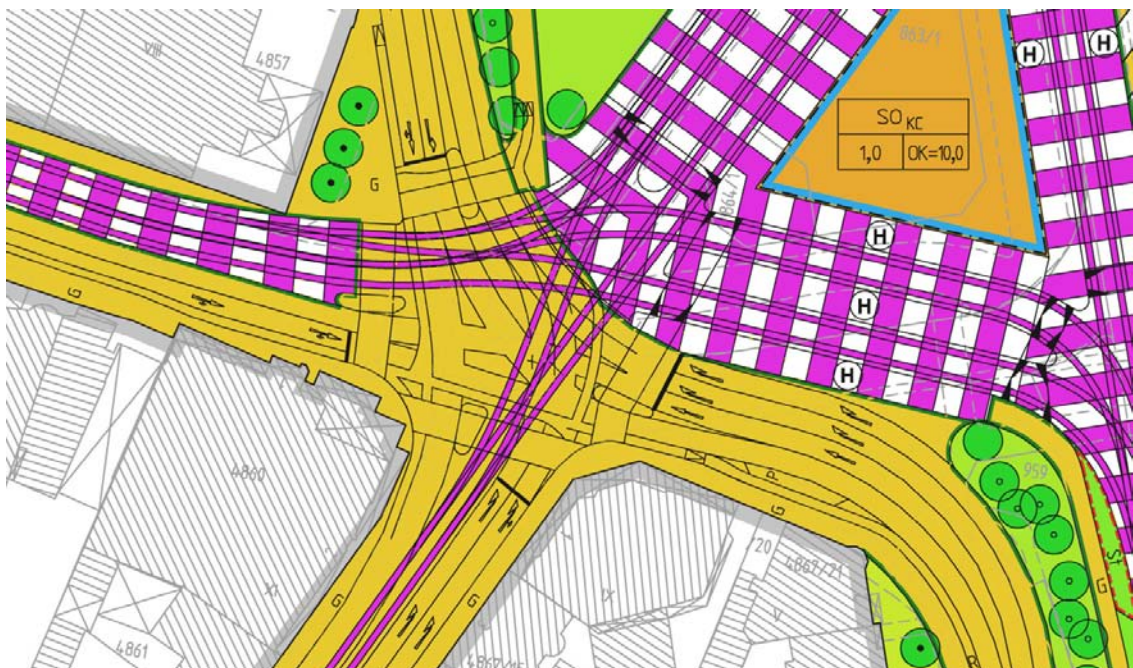


Abb. 9: Kaiserhofknoten am Königsplatz

Für die Schaezlerstraße wird jeweils eine Geradeausfahrspur in die Schießgraben- und Hermanstraße (kombiniert mit Rechtsabbieger in Halderstraße) zur Verfügung stehen. Die Schießgrabenstraße soll mit zwei Geradeausfahrspuren in die Schaezlerstraße ausgebildet werden, außerdem ist eine Fahrspur als direkte Verbindung in die Halderstraße vorgesehen.

Aus der Halderstraße ist eine Fahrbeziehung geradeaus in die Schießgrabenstraße sowie ein Rechtsabbiegen in die Hermanstraße möglich. Für die Halderstraße ist ein direktes Linksabbiegen in die Schaezlerstraße als Ersatz für die heute in nördliche Richtung bestehende Beziehung über die kurze Hermanstraße in die Fuggerstraße nicht mehr vorgesehen. Diese Verkehrsbeziehung soll künftig durch die in beide Richtungen befahrbare Halderstraße und Viktoriastraße bzw. über das Bahnhofsviertel (z.B. Schrankenstraße) gewährleistet werden.

Der Querschnitt der Hermanstraße entspricht dem Bestand, wobei aufgrund der geänderten Verkehrsführung die beiden zulaufenden Fahrstreifen für den Halblinksabbieger in die Schaezlerstraße dienen, außerdem ist ein Rechtsabbiegen von der Hermanstraße in die Schießgrabenstraße möglich.

Über alle Knotenpunktzufahrten sind gesicherte Fußgängerquerungen vorgesehen. Der Radverkehr wird auf eigenen Radfahrstreifen geführt.

#### Schaezlerstraße/Bahnhofstraße

Ein wichtiges Element im Siegerentwurf des Ideenwettbewerbs ist die Stärkung der Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt. Aus diesem Grund wird zusätzlich zur neuen Platzfläche im Bereich der heutigen „kurzen“ Bahnhofstraße auch jenseits der Schaezlerstraße im östlichsten Abschnitt der Bahnhofstraße eine Fußgängerzone eingerichtet. Die Quermöglichkeit für Fußgänger über die Schaezlerstraße wird dann auf einer deutlich größeren Breite möglich sein. Durch eine auf bestimmte Tageszeiten beschränkte Öffnung der Fußgängerzone in West-Ost-Richtung werden Umwegefahrten z.B. für den Lieferverkehr aus der Bahnhofstraße oder den Anliegerverkehr der LEW-Hauptverwaltung vermieden. Die Lage der Überfahrt auf der Südseite des Straßenraums gewährleistet eine konfliktfreie Abwicklung der ausfahrenden KFZ und des Fußgängerstroms.

Unmittelbar nördlich der Fußgängerquerung weitet sich die Nord-Süd-Fahrspur in der Schaezlerstraße auf, so dass die zwei Fahrspuren im Zufluss zum „Kaiserhofknoten“ entstehen.

#### Schaezlerstraße/Holbeinstraße

Der Knotenpunkt der Schaezlerstraße mit der Holbeinstraße muss aufgrund der geänderten Führung des Individualverkehrs sowie der geänderten Führung der Wendeschleife der Straßenbahn an die neuen Anforderungen angepasst werden.

Im Bereich der Holbeinstraße führen auf der Schaezlerstraße zwei Fahrspuren nach Norden, die jeweils kombiniert geradeaus/links und geradeaus/rechts genutzt werden. In Fahrtrichtung Süden ist eine gemeinsame Fahrspur für den Verkehr geradeaus und die Rechtsabbieger vorgesehen. Ein Linksabbiegen in die Holbeinstraße wird dort nicht zugelassen.

Aus der Holbeinstraße selbst sind in beiden Zufahrten alle Fahrbeziehungen möglich, auf der Ostseite in einer gemeinsamen Fahrspur, auf der Westseite ist eine eigene Linksabbiegespur geplant.

Im östlichen Teil der Holbeinstraße ist in Straßenmitte eine Abstellmöglichkeit für die Straßenbahn auf einem eigenen überfahrbaren Gleiskörper vorgesehen. Die Straßenbahn fährt über ein Sondersignal aus der Holbeinstraße nach Norden in die Schaezlerstraße und dann dort weiter auf der rechten Fahrspur mit dem Individualverkehr.

#### Schaezlerstraße/Prinzregentenstraße/Am Alten Einlass/Kennedy-Platz

Über den Alten Einlass erfolgt zukünftig die Rückführung des Süd-Nord-Verkehrs aus der Schaezlerstraße auf seine heutige Route. Dazu ist eine grundlegende Anpassung der Verkehrsführung im Bereich Schaezlerstraße/Am Alten Einlass/Volkhartstraße/Frölichstraße notwendig (vgl. Kapitel D.4.3.2. „Verkehrsführung MIV“).



Abb. 10: Schaezlerstraße/Prinzregentenstraße/Am Alten Einlass/Kennedy-Platz

Der Knotenpunktsbereich Schaezlerstraße/Prinzregentenstraße wird an die neue Verkehrsführung angepasst. Von Norden kommend ist die Schaezlerstraße auch weiterhin eine Einbahnstraße. Die drei vorhandenen Fahrspuren werden als eine Spur für den Geradeausverkehr und Rechtsabbieger, sowie zwei Spuren für Linksabbieger vorgesehen. Südlich des Knotenpunktes führt in der Schaezlerstraße eine Fahrspur Richtung Holbeinstraße, zwei Fahrspuren führen von der Holbeinstraße kommend als Rechtsabbiegespuren in den Alten Einlass.

Im Straßenquerschnitt der Prinzregentenstraße führt eine Fahrspur Richtung Bahnhof und in der Gegenrichtung eine kombinierte Geradeaus-Rechtsabbiege-Spur in den Alten Einlass bzw. in die Schaezlerstraße.

Der Alte Einlass wird nach seiner Umgestaltung fünfspurig. Die vier Fahrspuren in Richtung Osten teilen sich in zwei Linksabbiegespuren Richtung Volkhartstraße sowie zwei Geradeauspuren Richtung Grottenau auf. Zudem ist das Rechtsabbiegen in die Fuggerstraße möglich. Der Rechtsabbieger wird auf der südlichen Geradeauspur mitgeführt. Die bestehende Bushaltestelle auf der Südseite Am Alten Einlass ist auch weiterhin vorgesehen. In Ost-West-Richtung wird künftig eine Fahrspur angeboten, von der aus ein Linksabbiegen in die Schaezlerstraße und ein Geradeausfahren Richtung Bahnhof möglich ist.

In der Volkhartstraße führen westlich der Straßenbahntrasse zwei Fahrspuren Richtung Kennedy-Platz, eine davon geradeaus weiter in die Fuggerstraße, eine als Linksabbiegespur in Richtung Grottenau. Östlich der Straßenbahntrasse führen wie im Bestand weiterhin drei Fahrspuren Richtung Norden.

Von der Grottenau zum Kennedy-Platz kommend ist ein Linksabbiegen in die Fuggerstraße, eine Geradeausführung in Richtung Alter Einlass und ein Rechtsabbiegen in die Volkhartstraße vorgesehen.

Aus der Fuggerstraße kann auf einer Fahrspur sowohl in Richtung Volkhartstraße als auch in Richtung Grottenau gefahren werden. Fußgängerquerungen sind über die Schaezlerstraße sowie die Prinzregentenstraße und am Knotenpunkt Alter Einlass/Kennedy-Platz/Fuggerstraße/Volkhartstraße über alle Knotenpunktzufahren vorhanden.

#### Schießgrabenstraße/Beethovenstraße

Der Knotenpunkt der Schießgrabenstraße mit der Beethovenstraße muss aufgrund der geänderten Führung des Individualverkehrs an die neuen Anforderungen angepasst werden. Der Knotenpunkt wird auch zukünftig mit einer Lichtsignalanlage gesteuert.

Im Bereich der Beethovenstraße führen auf der Schießgrabenstraße zwei Fahrspuren nach Norden, ein Linksabbiegen ist nicht zugelassen. In Richtung Süden ist eine Fahrspur vorgesehen, auf der auch das Rechtsabbiegen in die Beethovenstraße möglich ist. Aus der Beethovenstraße ist auf einer Fahrspur sowohl das Rechtsabbiegen als auch das Linksabbiegen möglich. Gesicherte Fußgängerquerungen werden über die Beethovenstraße als auch nördlich der Einmündung über die Schießgrabenstraße geplant.



### Theodor-Heuss-Platz

Der Theodor-Heuss-Platz stellt mit dem südlichen Beginn des Augsburg-Boulevards einen wesentlichen Abschnitt für die Verkehrslenkung auf den neuen Zweirichtungsverkehr im Zuge der Schießgraben- und Schaezlerstraße dar. Hinzu kommt die Verlegung der Straßenbahntrasse auf die Nordseite.



Abb. 11: Theodor-Heuss-Platz

Zukünftig sind am Theodor-Heuss-Platz zwei durchgehende Fahrspuren von der Stettenstraße in Richtung Eserwall vorgesehen. In der Gegenrichtung führen am Eserwall ab der Hochfeldstraße zwei durchgehende Fahrspuren Richtung Westen, die sich zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Schießgrabenstraße in eine Rechtsabbiegespur in die Schießgrabenstraße und eine Geradeausfahrspur in Richtung Stettenstraße teilen. In den Kitzenmarkt sowie in die Konrad-Adenauer-Allee gibt es jeweils eigene Rechts- und Linksabbiegespuren. Diese sind erforderlich, damit die Linksabbieger den Geradeausverkehr nicht behindern und weil die Gleisstrasse gequert werden muss. Eine Linksabbiegemöglichkeit von der Stettenstraße in die Schießgrabenstraße besteht nicht, da diese Verkehrsbeziehung rückläufig ist bzw. über die Hermanstraße oder die neue Straße durch die ehemaligen Ladehöfe der Bahn abgewickelt werden kann.

Die Konrad-Adenauer-Allee hat zukünftig eine Fahrspur je Richtung. In der Schießgrabenstraße führen zwei Fahrspuren zum Theodor-Heuss-Platz und eine Spur in Richtung Königsplatz. Sowohl aus der Bismarckstraße als auch aus der Konrad-Adenauer-Allee kann am Theodor-Heuss-Platz in alle Richtungen gefahren werden. Eine Linksabbiegespur aus Osten in die Bismarckstraße besteht zukünftig nicht mehr. Diese Verkehrsbeziehung wird über die Hochfeldstraße abgewickelt.

Die Verkehrsführung aus dem Kitzenmarkt bleibt im Wesentlichen gegenüber dem Bestand unverändert, in Richtung Eserwall werden getrennte Abbiegespuren nach Osten und Westen vorgesehen. Fußgängerquerungen werden über den Eserwall östlich der Bismarckstraße sowie über die Stettenstraße, die Bismarckstraße, die Konrad-Adenauer-Allee, die Schießgrabenstraße und den Kitzenmarkt angelegt.

#### Am Eserwall / Hochfeldstraße

Die Hochfeldstraße dient zukünftig der Erschließung des Bismarckviertels für den von Osten kommenden Verkehr. Dazu wird der Knotenpunkt an die neue Verkehrsführung angepasst und eine eigene Linksabbiegespur eingerichtet.

In die Hochfeldstraße besteht auch eine Rechtsabbiegemöglichkeit. Aus der Hochfeldstraße selbst kann nur nach rechts in Richtung Rotes Tor ausgefahren werden. Für die Zufahrt zum Oberen Zwinger / Baumgärtleingässchen ist eine gesicherte, signalisierte Gleisquerung erforderlich. Dazu wird eine eigene Rechtsabbiegespur am Eserwall eingerichtet. Für die Fußgänger wird eine neue, gesicherte Querungsmöglichkeit über den Eserwall vorgesehen.

#### Am Eserwall / Am Roten Tor

Im Einmündungsbereich Am Eserwall/Am Roten Tor ist eine Anpassung der Verkehrsführung an die neue Gleislage mit der signalisierten Querung der Straßenbahntrasse notwendig.

In Fahrtrichtung Westen stehen ab der Einmündung Am Roten Tor zwei Fahrspuren zur Verfügung, in Fahrtrichtung Osten durchgehend zwei Spuren bis zum Kreuzungsbereich mit der Haunstetter Straße. An den Abbiegebeschränkungen werden ansonsten im Vergleich zum heutigen Bestand keine Änderungen vorgenommen. Die Spitalgasse kann auch zukünftig nur im Wege des Rechtsabbiegens erreicht werden, aus der Spitalgasse kann nur in Richtung Theodor-Heuss-Platz ausgefahren werden.

Die Busbucht im Kurvenbereich wird zurückgebaut, die Haltestelle für die Busse zur Puppenkiste sowie die Nachtbusse bleibt weiterhin bestehen.

#### Konrad-Adenauer-Allee / Hallstraße

Der Einmündungsbereich der Hallstraße in die Konrad-Adenauer-Allee wird entsprechend der zukünftigen reduzierten Verkehrsbedeutung und Verkehrsbelastung beider Straßen zurückgebaut.

Im Bereich der Konrad-Adenauer-Allee ist eine Fahrspur je Fahrtrichtung vorhanden, ebenso in der Hallstraße. Abbiegebeziehungen werden nicht eingeschränkt. Der Knotenpunkt wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt und über die Hallstraße sowie über die nördliche Knotenpunktzufahrt der Konrad-Adenauer-Allee wird eine gesicherte Fußgängerquerung eingerichtet. Diese wird weiter über die Straßenbahntrasse zum Verbindungsweg in den Wallanlagen geführt, über den sowohl der Haltestellenbereich am Königsplatz als auch die Beethovenstraße erreichbar sind.

### Konrad-Adenauer-Allee / Katharinengasse

Mit Einrichtung der Fußgängerzone am Königsplatz verläuft die reguläre Straßenführung für den Kfz-Verkehr zukünftig von der Konrad-Adenauer-Allee in die Katharinengasse. Der Radverkehr kann weiter geradeaus entlang der Haltestellenanlage zum Königsplatz fahren.

### Halderstraße / Schrankenstraße

Mit der für die verbesserte Erreichbarkeit des Bahnhofsviertels geänderten Verkehrsführung am „Kaiserhofknoten“ und dem Zweirichtungsverkehr in der Halderstraße ist eine Anpassung des Knotenpunktes mit der Schrankenstraße erforderlich.

Die vollständige Gegenläufigkeit der Halderstraße kann jedoch erst mit dem Umbau des Hauptbahnhofs und der damit verbundenen geänderten Verkehrsführung im Bahnhofsumfeld erreicht werden. Bis zu diesem Zeitpunkt wird der Zweirichtungsverkehr in der Halderstraße zunächst bis zur Schrankenstraße geführt. Dort biegt der aus Osten kommende Verkehr nach rechts in die Schrankenstraße ab. Eine Weiterführung über die Bahnhofstraße ist in Richtung Westen bzw. Norden (Burgkmairstraße) möglich.

#### D.4.3.4. Verkehrsmengen, Leistungsfähigkeit

Die Umsetzung des BP Nr. 500 hat Auswirkungen auf die Verkehrsführung und die Verteilung der Verkehrsbelastung im direkten Planbereich und damit 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 ein Verkehrsmodell aufgebaut.

#### Übersicht der Modellbestandteile und Umgriff des Verkehrsmodells

Das Verkehrsmodell dient als Werkzeug, um das aktuelle Verkehrsgeschehen möglichst weitgehend nachzubilden und um zukünftige Entwicklungen aufgrund der Veränderung von verhaltensspezifischen, strukturellen oder verkehrlichen Rahmenbedingungen mit ausreichender Genauigkeit abschätzen zu können.

Grundlagen für das Verkehrsmodell sind Daten zur Beschreibung des jeweils gewählten Untersuchungsraums und der Mobilität der sich darin bewegenden Personen. Dazu zählen:

- Strukturdaten zum Untersuchungsgebiet
- Verkehrsverhaltensdaten der Einwohner
- Daten zu den Verkehrsnetzen bzw. zum Verkehrsangebot

Die vorgenannten Grundlagen sind in das Verkehrsmodell der Stadt Augsburg eingeflossen, das mit dem Softwareprodukt VISUM aufgebaut wurde und zur Softwarefamilie PTV-VISION gehört. PTV-VISION ist eine

weltweit führende Software für Verkehrsplanung, Verkehrsanalysen, Prognosen und Umlegungsberechnungen. Die Software wird für innerbetriebliche, städtische, regionale, landes-, bundesweite und internationale Anwendungen und Aufgabenstellungen eingesetzt.

Das vorliegende Verkehrsmodell umfasst im räumlichen Umgriff die gesamte Region von Augsburg, wobei die Aussagefähigkeit zum derzeitigen Planungsstand auf das Stadtgebiet Augsburg begrenzt ist. Im Verkehrsmodell sind das Stadtgebiet sowie unmittelbar angrenzende Städte und Gemeinden detailliert abgebildet, die weitere Region ist gemeindefreie dargestellt.

Die Verkehrsmengen und die Verkehrsnachfrage werden derzeit 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.

Im April 2010 wurde die erste Modellierungsstufe für den MIV mit Kalibrierung auf das Stadtgebiet umgesetzt. Als grundlegendes Straßennetz für die Kalibrierung wurde das Straßennetz im Jahr 2005 angesetzt, da zu diesem Zeitpunkt die „Schleifenstraße“ / Nagahama-Allee usw. (ohne höhenfreie Kreuzung Blücherstraße) in Betrieb war, keine relevanten Baustellen vorhanden waren und viele Zählungen an Knotenpunkten im Stadtgebiet durchgeführt wurden.

Darauf aufbauend wurden die unterschiedlichen Analyse- und Prognosepläne für den aktuellen Zustand und die zukünftigen Planungen aufgestellt. Die Prognosefälle wurden für das Jahr 2025 erstellt. Als Grundlage für die Prognosen wurden prognostizierte Entwicklungen und Daten zu weiteren geplanten Baumaßnahmen verwendet.

#### Analyse-Nullfall 2010

Aufbauend auf dem kalibrierten Analysefall 2005/2009 wurde der Analyse-Nullfall 2010 gebildet. Dieser stellt die Grundlage für die weiteren Modellberechnungen dar und umfasst gegenüber dem Analysefall 2005/2009 folgende Veränderungen im Straßenverkehrsnetz:

- höhenfreier Ausbau Kreuzung Schleifenstraße / Blücherstraße
- Fertigstellung der großen Ostumgehung (AIC25)
- Südtiroler Straße zwischen kleiner Ostumgehung und AIC25
- vierspuriger Ausbau kleine Ostumgehung
- Linie 6 mit 2-spuriger Friedberger Straße in Hochzoll
- höhenfreier Ausbau B17 (Gabelsberger- und Leitershofer Straße)
- Erschließung ehem. Reese-Kaserne (nur Ausbau Ulmer Straße),
- Erschließung ehem. Sheridan-Kaserne
- Güterverkehrszentrum, Impulsarena (FCA)

Der Analyse-Nullfall 2010 stellt damit den idealen baustellenfreien Straßennetzzustand 2010 an einem Schulwerktag dar. Da mittlerweile auch erste Zählungen aus 2010 sowie Verkehrszählungen im Bereich der AIC25 aus 2009 neu vorliegen, erfolgte anhand dieser neuen zusätzlichen Verkehrszählungen eine Fortschreibung der Quelle-Ziel-Matrix vom Analysefall 2005/2009 zum Analyse-Nullfall 2010.

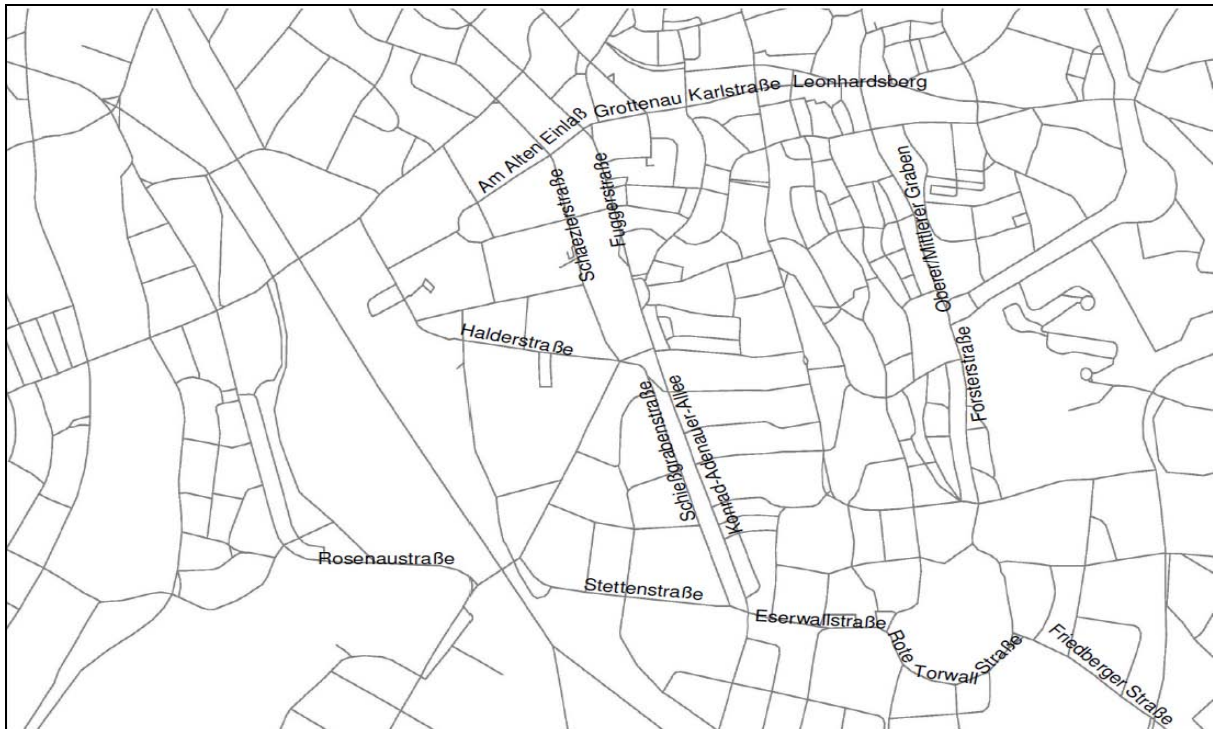


Abb. 12: Verkehrsnetz der Innenstadt mit Kennzeichnung wesentlicher Straßenzüge

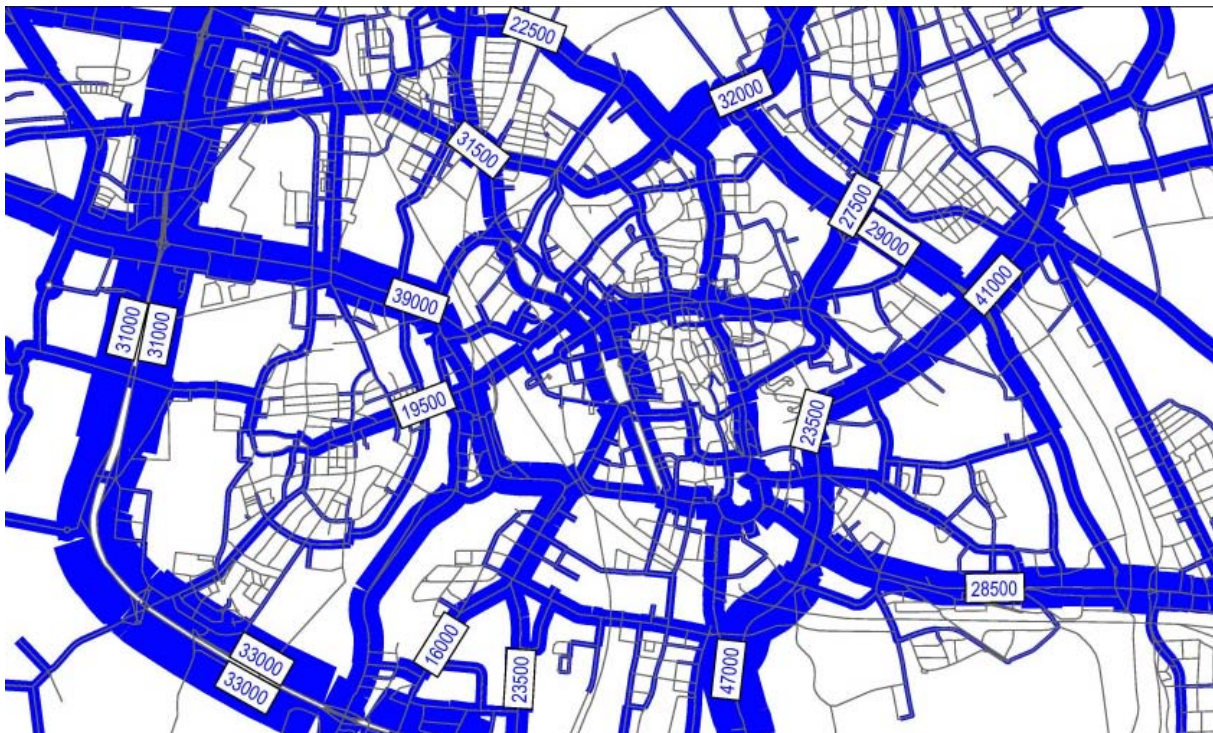


Abb. 13: Analyse-Nullfall 2010 - Gesamtstadt [Kfz/ 24h]

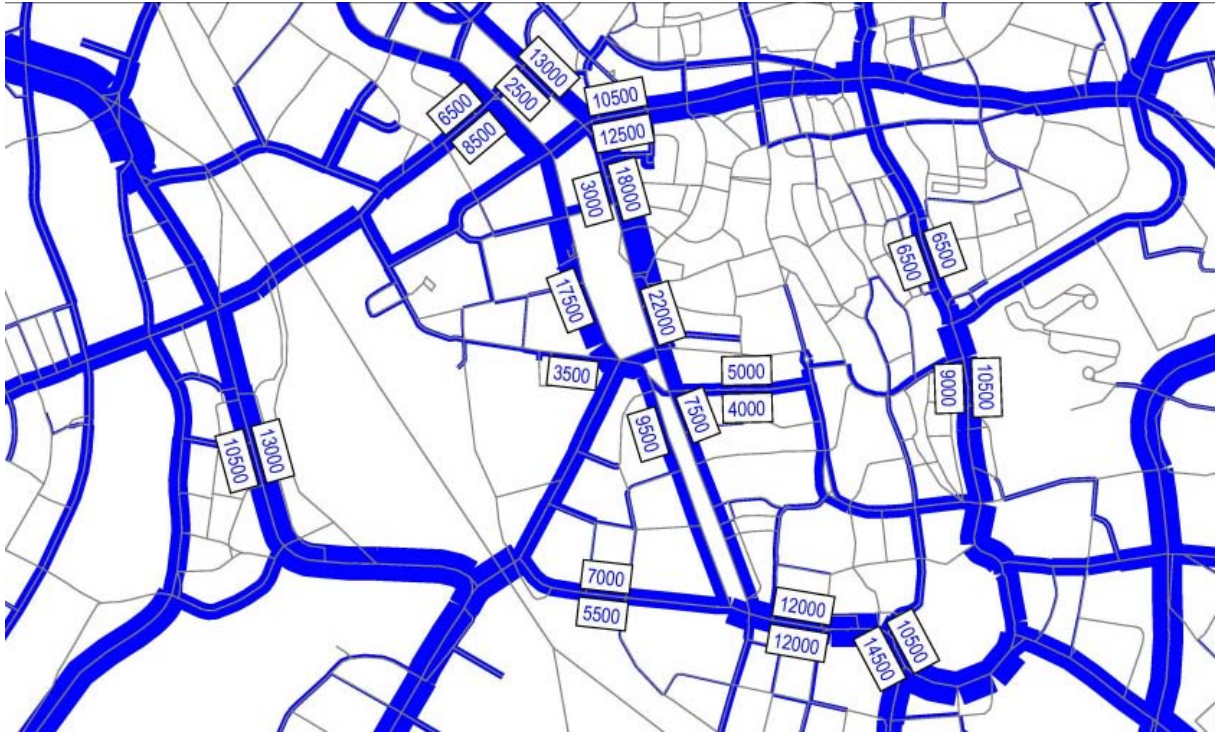


Abb. 14: Analyse-Nullfall 2010 - Innenstadt [Kfz/ 24h]

In Abbildung 12 ist das Verkehrsnetz der Innenstadt Augsburg mit Kennzeichnung wesentlicher Straßenzüge zur leichteren Orientierung abgebildet. Die sich für den Analyse-Nullfall 2010 ergebenden Verkehrsbelastungen sind in der nachfolgenden Abbildung 13 für die Gesamtstadt sowie in der daran anschließenden Abbildung 14 für die Innenstadt dargestellt.

#### Analyse-Planfall 2011/2012

Aufbauend auf dem Analyse-Nullfall 2010 wird der Analyse-Planfall 2011/2012 durch folgende Netzergänzungen zusätzlich zum Straßennetz 2010 gebildet:

- Realisierung des BP Nr. 500 „Augsburg-Boulevard“
- Straße durch die Ladehöfe (zwischen Halderstraße und Hermanstraße / Stettenstraße)

Die Quelle-Ziel-Matrix des Kfz-Verkehrs wurde aus dem Analyse-Nullfall 2010 unverändert übernommen.

Die sich für diesen Netzzustand ergebenden Verkehrsbelastungen sind in Abbildung 15 für die Gesamtstadt und in Abbildung 16 für die Innenstadt dargestellt. Im Anschluss daran sind die Veränderungen zum Analyse-Nullfall 2010 in Abbildung 17 für die Gesamtstadt und Abbildung 18 für die Innenstadt eingefügt. Dabei stehen in grün dargestellte Verkehrsmengen für Entlastungen und in rot dargestellte Verkehrsmengen für Belastungssteigerungen gegenüber dem Analyse-Nullfall 2010.

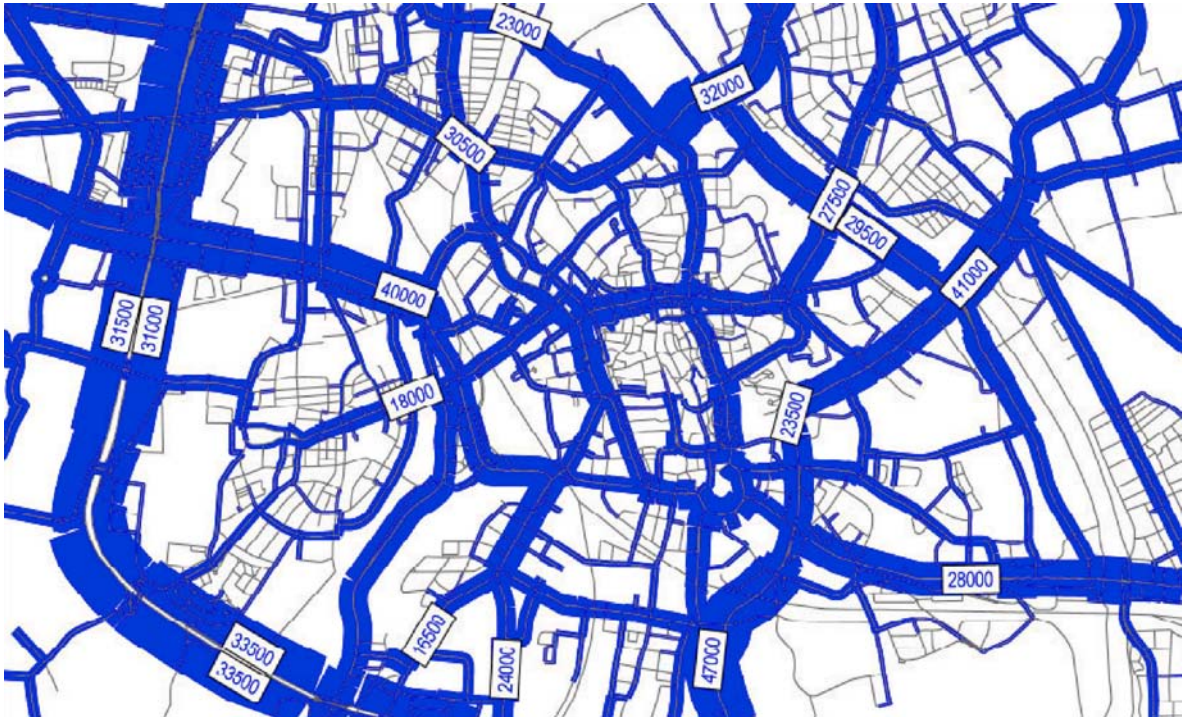


Abb. 15: Analyse-Planfall 2011/2012 - Gesamtstadt [Kfz/ 24h]

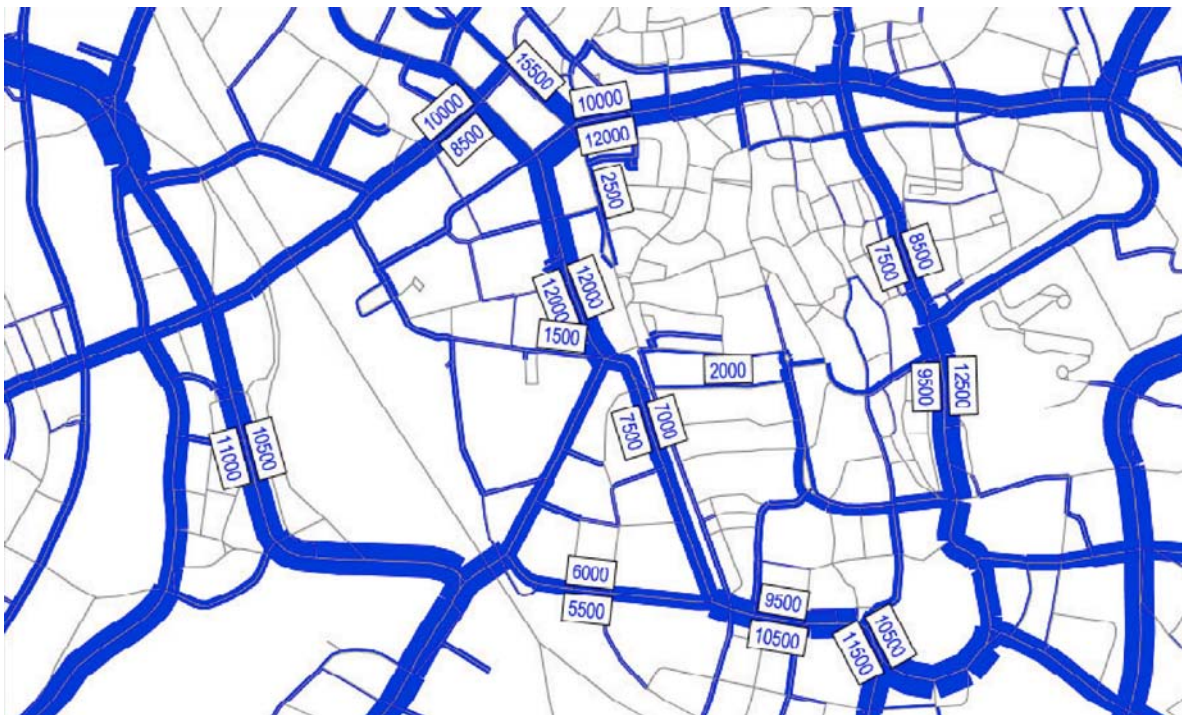


Abb. 16: Analyse-Planfall 2011/2012 - Innenstadt [Kfz/ 24h]

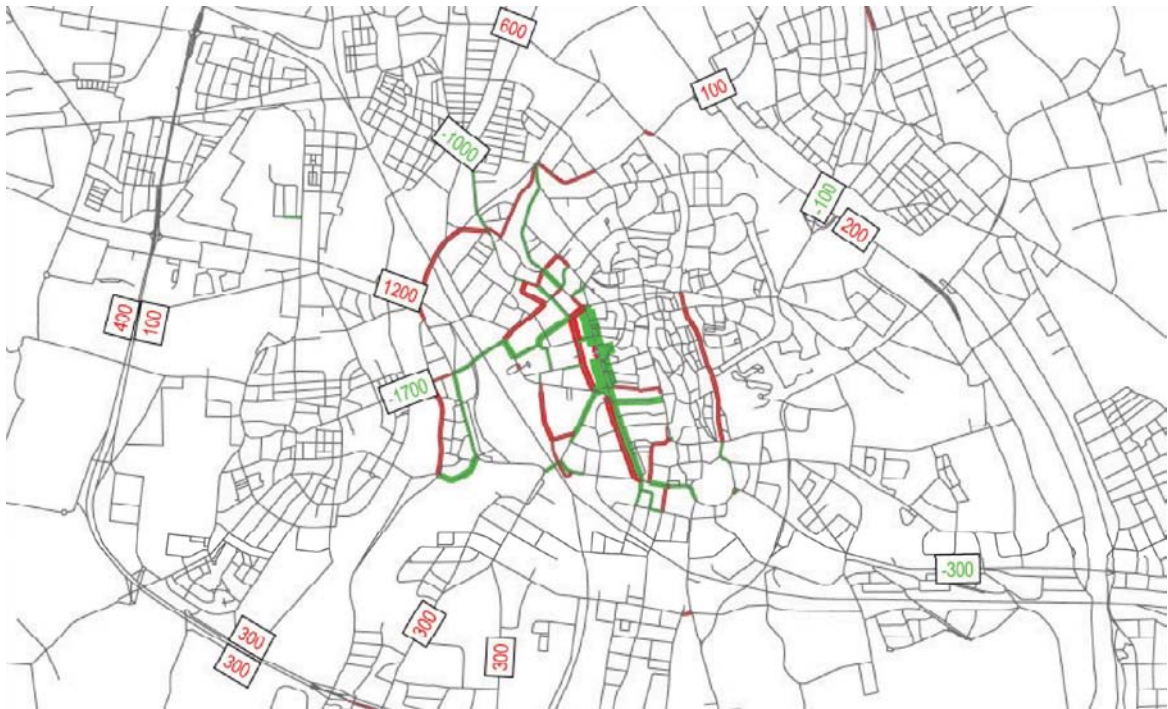


Abb. 17: Differenzbelastungen Analyse-Planfall 2011/2012 zu Analyse-Nullfall 2010 – Gesamtstadt [Kfz/ 24h]

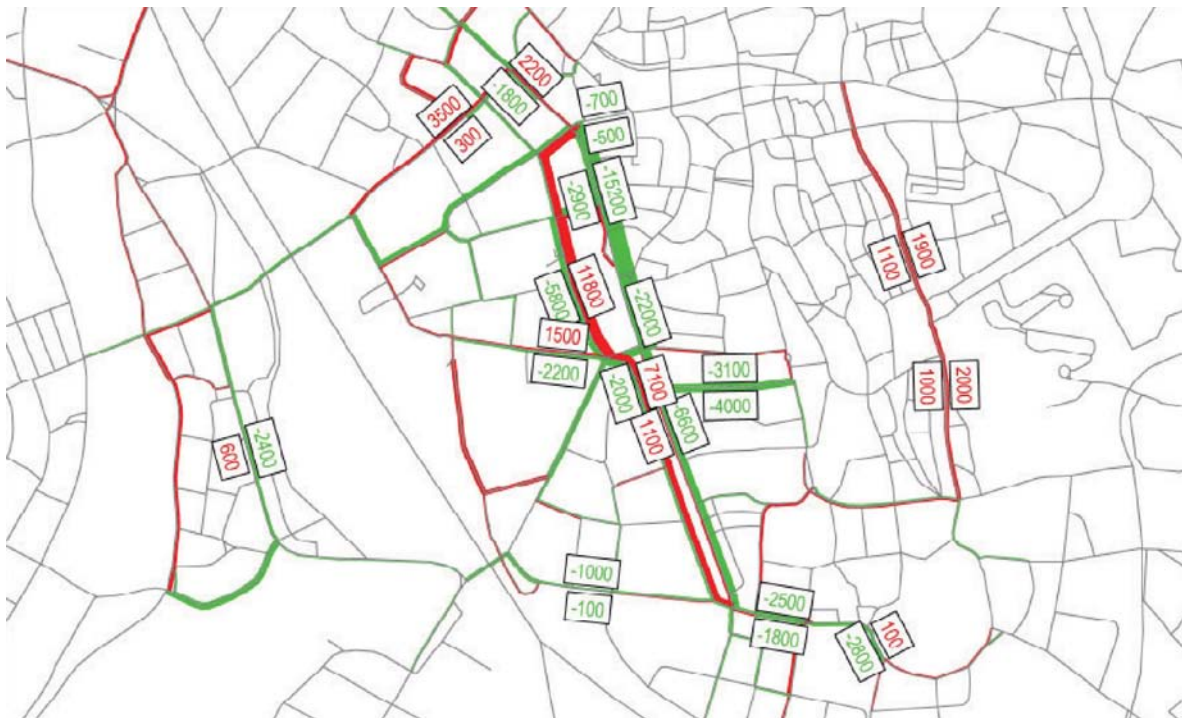


Abb. 18: Differenzbelastungen Analyse-Planfall 2011/2012 zu Analyse-Nullfall 2010 – Innenstadt [Kfz/ 24h]



Für das Prognosejahr 2025 wurden ebenfalls ein Nullfall und ein Planfall untersucht.

### Prognose-Nullfall 2025

Der Prognose-Nullfall 2025 baut auf dem Straßennetz des Analyse-Nullfalls 2010 auf und beinhaltet gemäß dem Gesamtverkehrsplan die nachfolgenden Netzergänzungen:

- Straße durch die Ladehöfe (zwischen Halderstraße und Hermanstraße / Stettenstraße)
- Straße durch den westlichen Rangierbahnhof (von der Bgm.-Ackermann-Str. bis zur Gögginger Brücke)
- Nordtangente (Holzbachstraße - Heinrich-von-Buz Straße)
- MAN-Spange (Riedingerstraße - Berliner Allee)
- Umgestaltung der Landsberger-/Königsbrunner Straße
- Erschließung des Innovationsparks Augsburg (Verbindung Friedrich-Ebert-Straße – Bgm.- Ulrich-Straße)
- Vollständige Erschließung der Reese-Kaserne

Die im Prognose-Nullfall 2025 für die genannten Straßennetzergänzungen mit der Prognose-Quelle-Ziel-Matrix 2025 ermittelten Verkehrsbelastungen sind in Abbildung 19 für die Gesamtstadt und in Abbildung 20 für die Innenstadt dargestellt.

Die Verkehrsentwicklungen zwischen dem Prognose-Nullfall 2025 und dem Analyse-Nullfall 2010 sind anschließend in Abbildung 21 für die Gesamtstadt und Abbildung 22 für die Innenstadt eingefügt. Darin stehen grün dargestellte Werte für Verkehrsentlastungen und rot dargestellte Angaben für Belastungszunahmen.

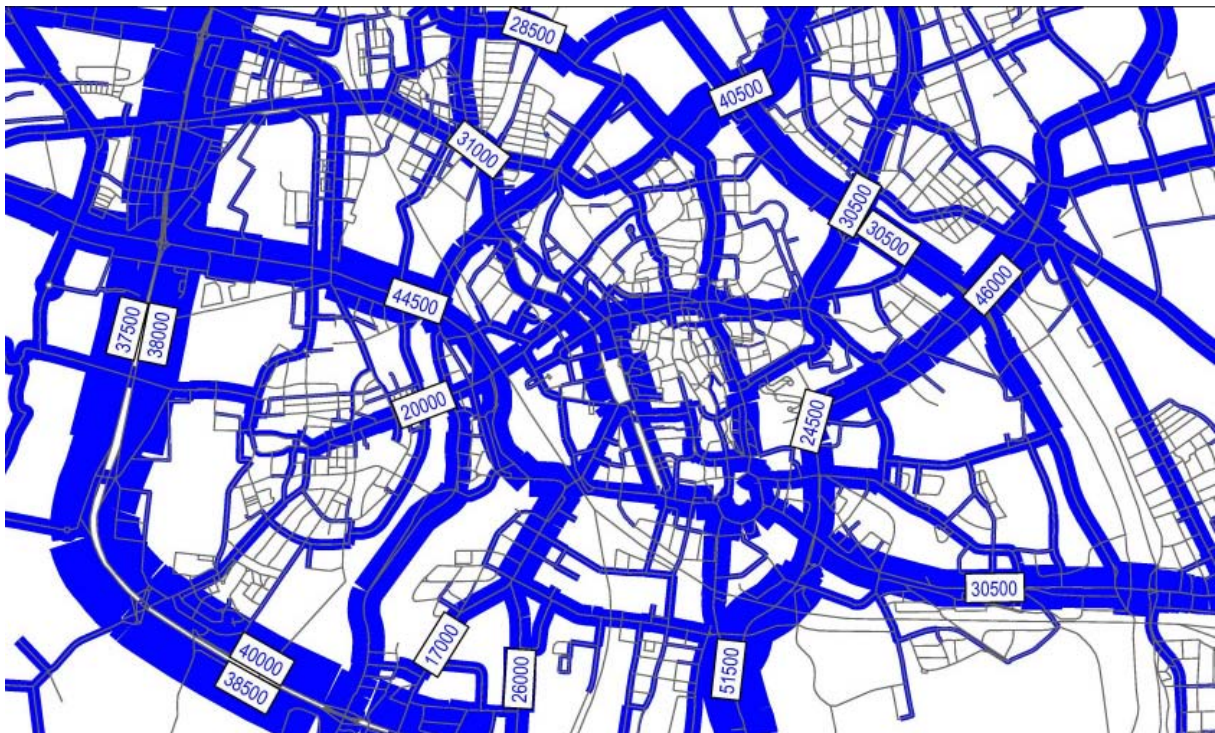


Abb. 19: Prognose-Nullfall 2025 - Gesamtstadt [Kfz/ 24h]

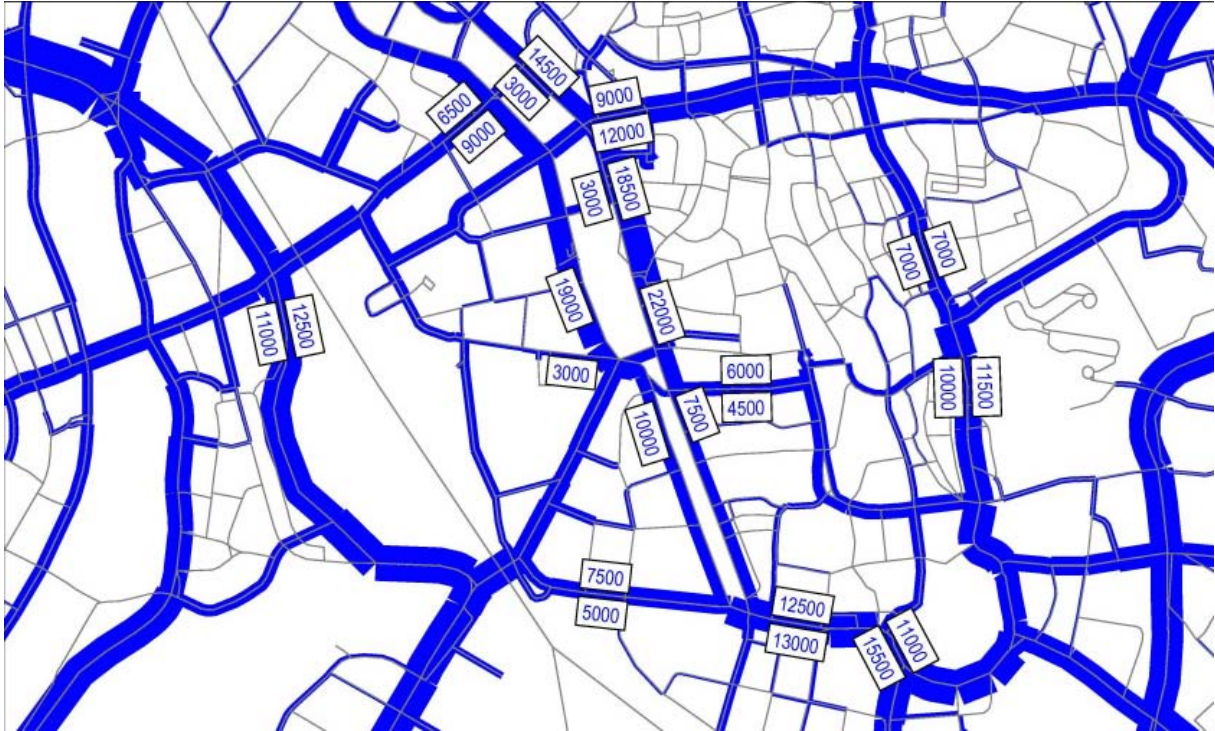


Abb. 20: Prognose-Nullfall 2025 - Innenstadt [Kfz/ 24h]



Abb. 21: Differenzbelastungen Prognose-Nullfall 2025 zu Analyse-Nullfall 2010 – Gesamtstadt [Kfz/ 24h]

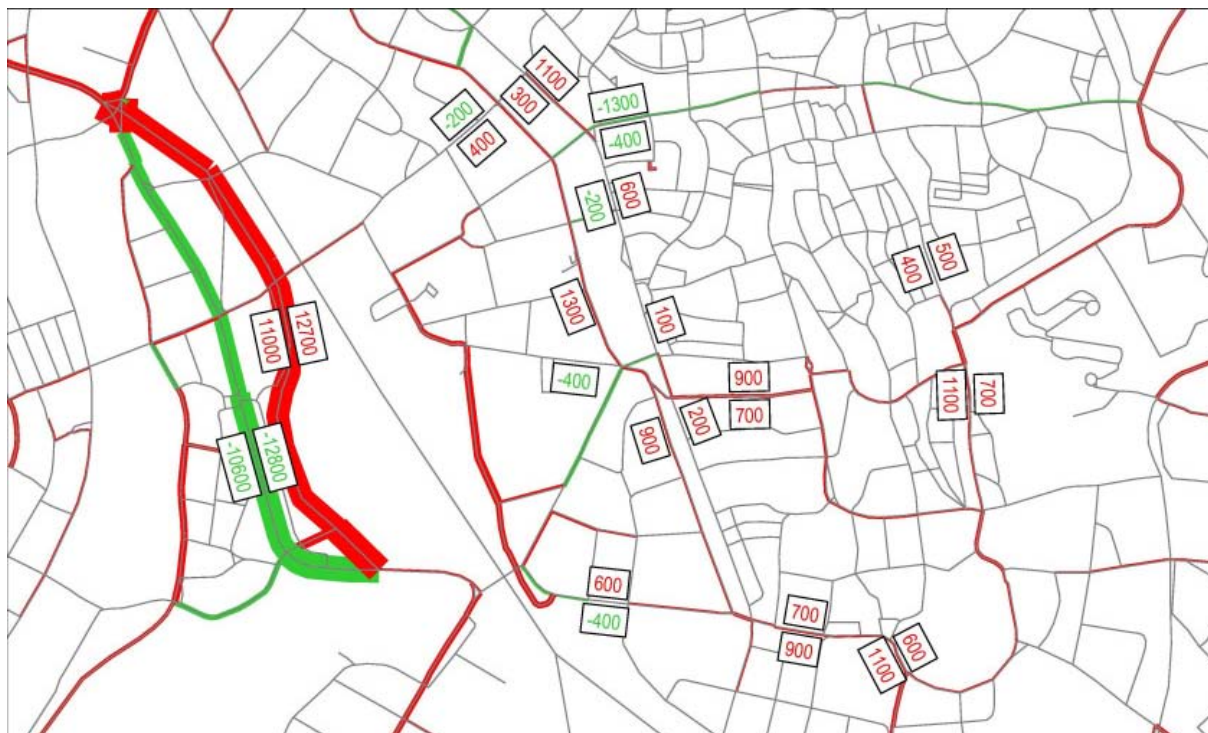


Abb. 22: Differenzbelastungen Prognose-Nullfall 2025 zu Analyse-Nullfall 2010 – Innenstadt [Kfz/ 24h]

### Prognose-Planfall 2025

Auf dem Prognose-Nullfall 2025 aufbauend wurde der Prognose-Planfall 2025 gebildet. Dabei wurde das Straßennetz 2025 des Prognose-Nullfalls unterstellt und zusätzlich die nachfolgenden Netzergänzungen bzw. Netzveränderungen eingebracht:

- Realisierung des BP Nr. 500 „Augsburg-Boulevard“
- Umgestaltung des Straßenzugs Karlstraße - Leonhardsberg auf eine Fahrspur je Richtung mit Straßenbahnlinie auf eigenem Bahnkörper gemäß des Ergebnisses des städtebaulichen Ideenwettbewerbs
- Umbau des Hauptbahnhofs als zentrales Teilprojekt der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg

Die Prognose-Quelle-Ziel-Matrix 2025 wurde unverändert übernommen.

Die sich für diesen Netzzustand ergebenden Verkehrsbelastungen sind in Abbildung 23 für die Gesamtstadt und in Abbildung 24 für die Innenstadt dargestellt.

Im Anschluss daran sind die Veränderungen zum Prognose-Nullfall 2025 in Abbildung 25 für die Gesamtstadt und in Abbildung 26 für die Innenstadt eingefügt. Dabei stehen wiederum die in grün dargestellten Verkehrsmengen für Entlastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025, die in rot dargestellten Verkehrsmengen für Belastungssteigerungen.

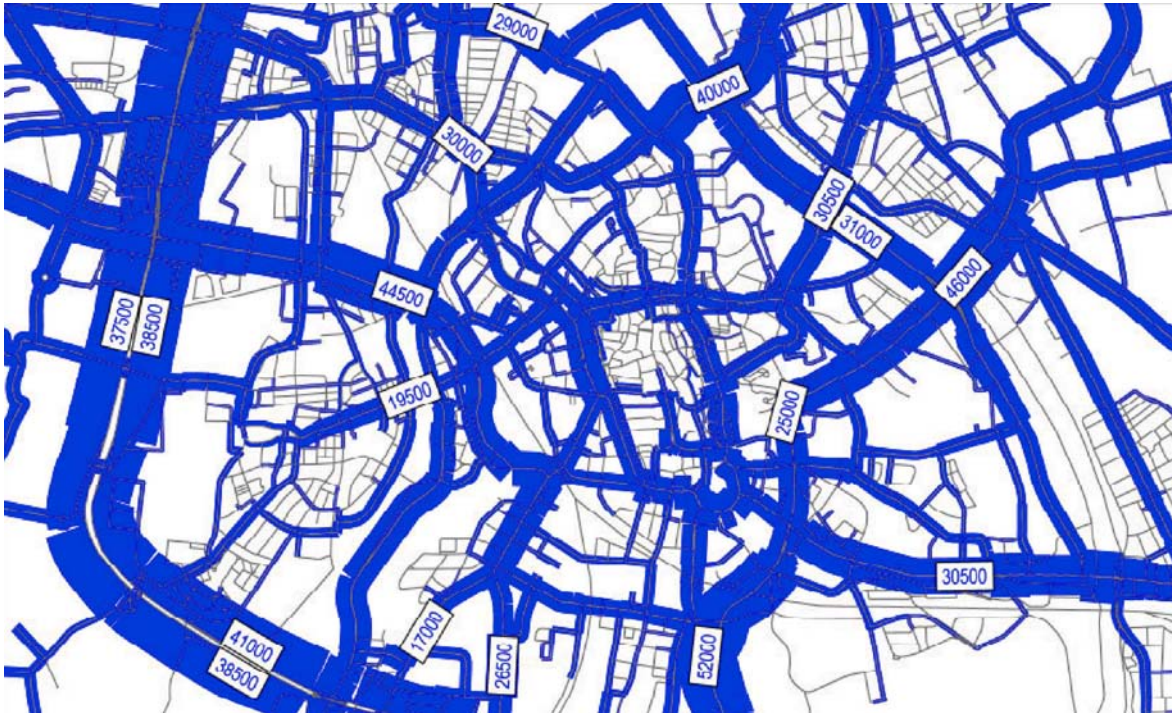


Abb. 23: Prognose-Planfall 2025 - Gesamtstadt [Kfz/ 24h]

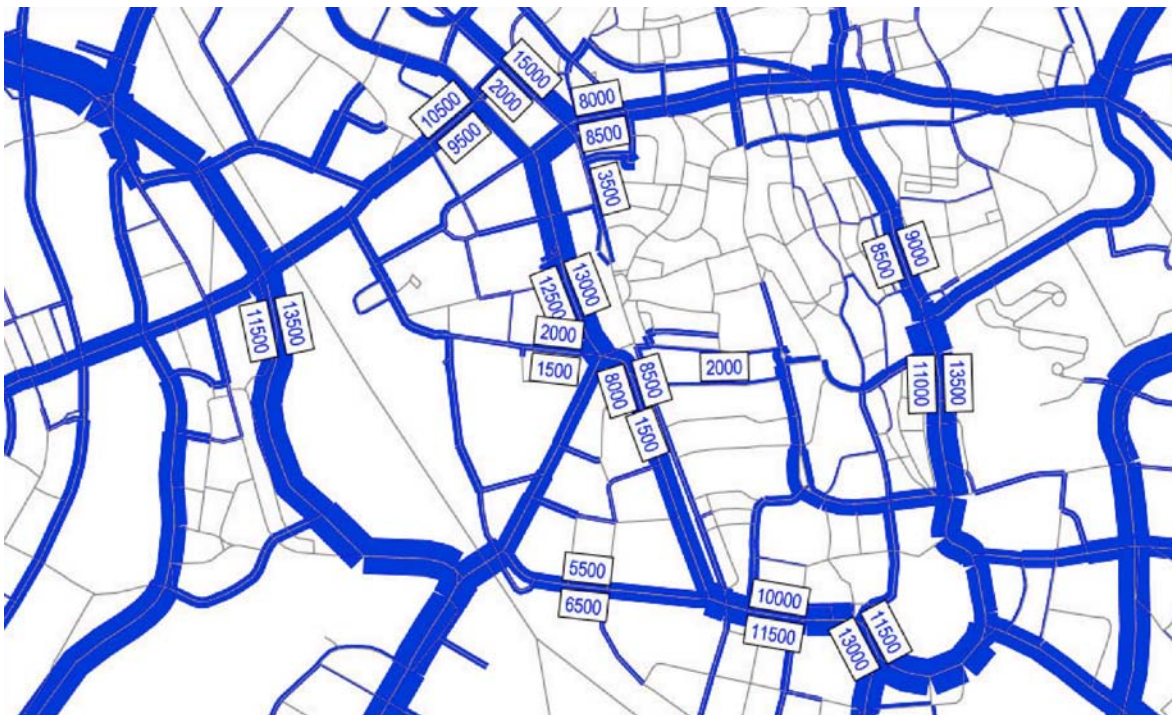


Abb. 24: Prognose-Planfall 2025 - Innenstadt [Kfz/ 24h]

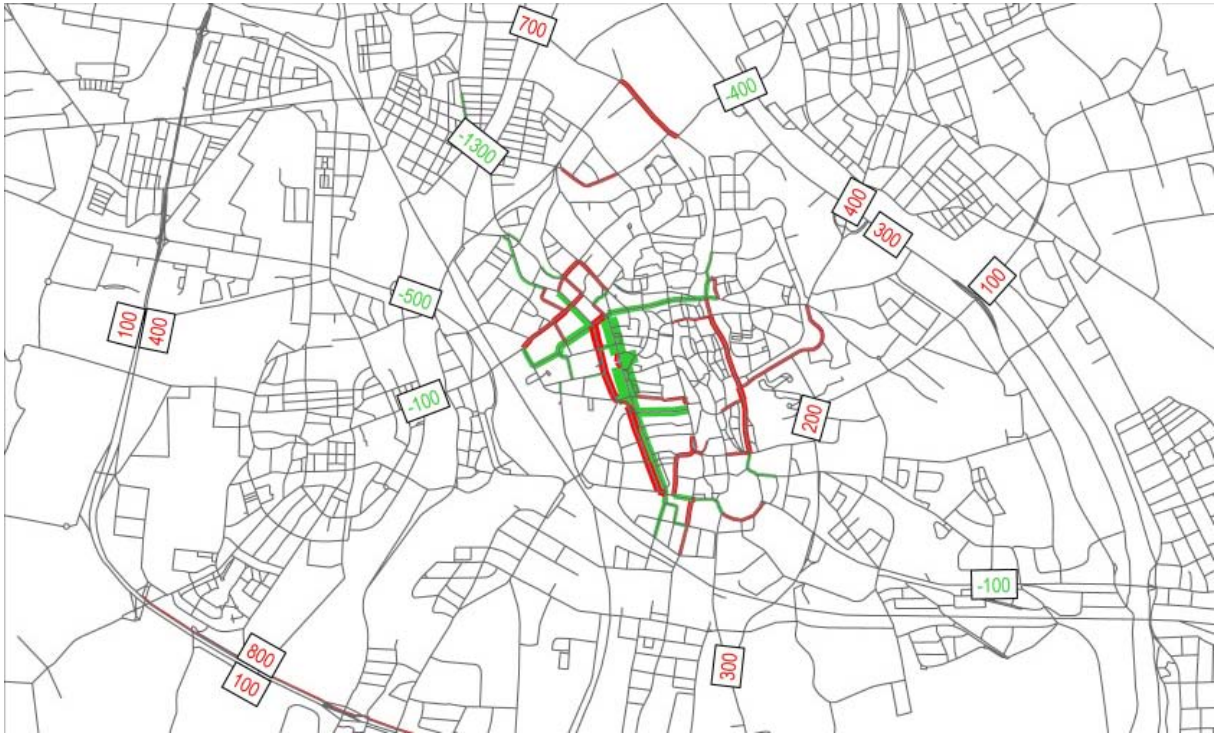


Abb. 25: Differenzbelastungen Prognose-Planfall 2025 zu Prognose-Nullfall 2025 – Gesamtstadt [Kfz/ 24h]

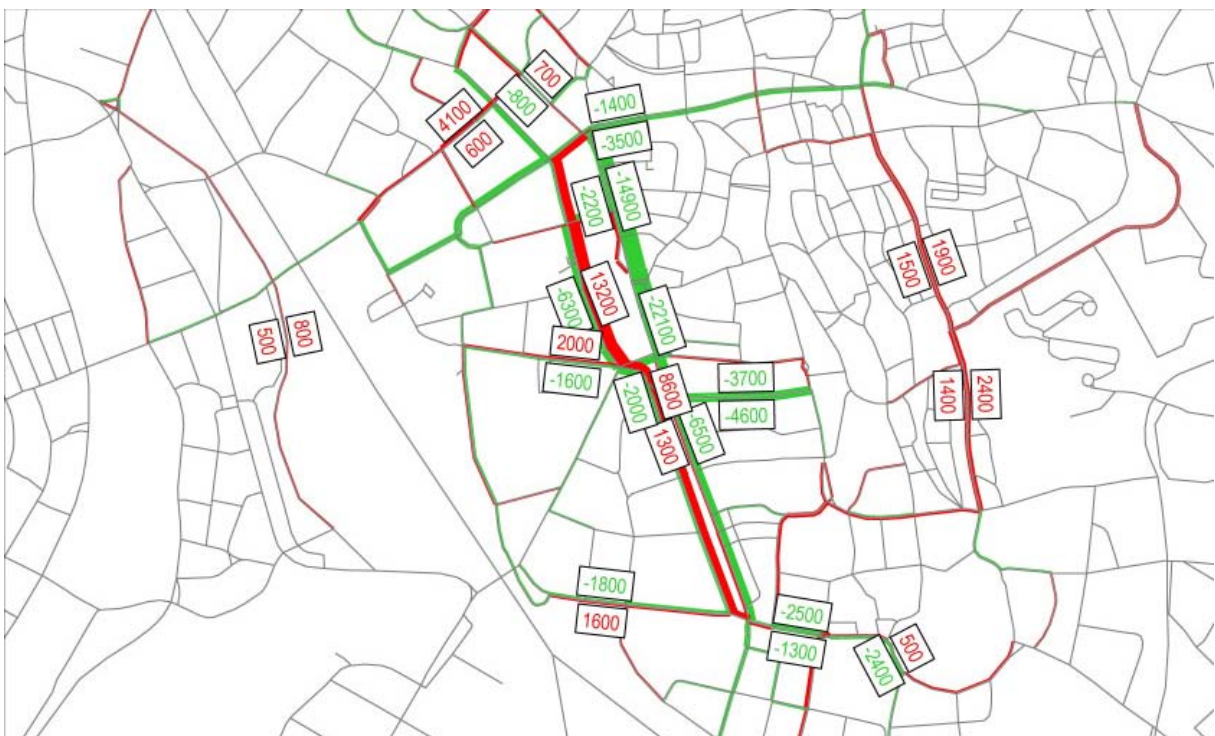


Abb. 26: Differenzbelastungen Prognose-Planfall 2025 zu Prognose-Nullfall 2025 – Innenstadt [Kfz/ 24h]

Für die wesentlichen Straßenzüge im Plangebiet stellen sich die Ergebnisse somit folgendermaßen dar:

	Analyse-Nullfall 2010 [Kfz/ 24h]	Analyse-Planfall 2011/2012 [Kfz/ 24h]	Prognose-Nullfall 2025 [Kfz/ 24h]	Prognose-Planfall 2025 [Kfz/ 24h]
<b>Schaezlerstraße</b>	17500	23500	19000	26000
<b>Fuggerstraße</b>	22000	2500	22000	4000
<b>Volkhartstraße</b>	15500	16000	14500	17000
<b>Grottenau</b>	23000	21500	21000	16000
<b>Frölichstraße</b>	15000	18500	15500	19500
<b>Halderstraße</b>	3500	2500	3000	3500
<b>Schießgrabenstraße</b>	9500	14000	10000	16500
<b>Konrad-Adenauer-Allee</b>	7500	2000	7500	2500
<b>Hallstraße</b>	9000	2000	10500	2500
<b>Eserwallstraße</b>	24000	20000	25500	22000
<b>Rote-Torwall-Straße</b>	25000	22000	26500	24500
<b>Forsterstraße</b>	19500	22500	21500	25000
<b>Oberer Graben</b>	13000	16000	14000	17000
<b>Stettenstraße</b>	12500	11500	12500	12000
<b>Rosenaustraße</b>	23500	21500	1500	1500

Tab. 1: Verkehrsbelastung wesentliche Straßenzüge

### Vergleich der Verkehrsbelastungen und Bewertung

Die Verkehrsmengen auf maßgebenden Streckenabschnitten im Planbereich und entstehende Verlagerungseffekte sind wie folgt zu bewerten:

- Schaezlerstraße zwischen Frölichstraße und Prinzregentenstraße  
Die Verkehrsbelastung in der Schaezlerstraße zwischen Frölichstraße und Prinzregentenstraße bleibt durch die Planung im Analyse-Planfall 2011/2012 wie auch im Prognose-Planfall 2025 unverändert.
- Schaezlerstraße zwischen Prinzregentenstraße und Königsplatz  
Die Verkehrsbelastung in der Schaezlerstraße zwischen Prinzregentenstraße und Königsplatz verändert sich im Analyse-Planfall 2011/2012 wie auch im Prognose-Planfall 2025 aufgrund der veränderten Verkehrsführung und somit der Öffnung in Beidrichtungsverkehr deutlich, wobei dies auf die Verlagerung der Verkehrsmengen von Konrad-Adenauer-Allee bzw. Fuggerstraße zurückzuführen ist. Ein Großteil der Verkehrsmengen der Konrad-Adenauer-Allee/ Fuggerstraße fließt somit zukünftig über die Schaezlerstraße. Aufgrund von Verkehrsverlagerungen in das weitere Hauptstraßennetz, des Entfalls nicht mehr erforderlicher Wendefahrten und des weiterhin in der Fuggerstraße abgewickelten Erschließungsverkehrs

kommt es mit Umsetzung des BP 500 dabei nicht zu einer vollständigen Addition der Verkehrsmengen aus den heutigen Einbahnstraßen (Schaezlerstraße / Fuggerstraße).

In der Schaezlerstraße nehmen die Verkehrsmengen Richtung Norden im Analyse-Planfall 2011/2012 wie auch im Prognose-Planfall 2025 deutlich zu. Richtung Süden nimmt die Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt deutlich ab.

- Fuggerstraße

Da die Fuggerstraße aufgrund der veränderten Verkehrsführung und ihrer zukünftigen Funktion als Erschließungsstraße entlastet wird, nimmt ihre Verkehrsbelastung im Analyse-Planfall 2011/2012 wie auch im Prognose-Planfall 2025 deutlich ab. Bei dem verbleibenden Verkehr handelt es sich fast ausschließlich um Quell- und Zielverkehr.

- Schießgrabenstraße

Die Verkehrsbelastung in der Schießgrabenstraße zwischen Königsplatz und Theodor-Heuss-Platz verändert sich im Analyse-Planfall 2011/2012 wie auch im Prognose-Planfall 2025 aufgrund der veränderten Verkehrsführung und somit der Öffnung in Beidrichtungsverkehr deutlich, wobei dies auf die Verlagerung der Verkehrsmengen von Konrad-Adenauer-Allee bzw. Fuggerstraße zurückzuführen ist. Ein Großteil der Verkehrsmengen der Konrad-Adenauer-Allee/ Fuggerstraße fließt somit zukünftig über die Schießgrabenstraße. Aufgrund von Verkehrsverlagerungen in das weitere Straßennetz und des weiterhin in der Konrad-Adenauer-Allee abgewickelten Erschließungsverkehrs kommt es mit Umsetzung des BP 500 auch in diesem Straßenabschnitt nicht zu einer vollständigen Addition der Verkehrsmengen aus den heutigen Einbahnstraßen (Schießgrabenstraße / Konrad-Adenauer-Allee). In der Schießgrabenstraße nehmen die Verkehrsmengen Richtung Norden im Analyse-Planfall 2011/2012 wie auch im Prognose-Planfall 2025 deutlich zu. Richtung Süden nimmt die Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt deutlich ab.

- Konrad-Adenauer-Allee

Da die Konrad-Adenauer-Allee aufgrund der veränderten Verkehrsführung und ihrer zukünftigen Funktion als Erschließungsstraße entlastet wird, nimmt ihre Verkehrsbelastung in Richtung Norden im Analyse-Planfall 2011/2012 wie auch im Prognose-Planfall 2025 deutlich ab. Durch ihre Öffnung in beide Richtungen und ihre Funktion als Erschließungsstraße der Maximilianstraße, tritt künftig auch eine geringe Verkehrsbelastung Richtung Süden auf. In beide Fahrtrichtungen handelt es sich um Quell- und Zielverkehr.

- Stettenstraße  
Die Verkehrsbelastung in der Stettenstraße wird sich im Analyse-Planfall 2011/2012 wie auch im Prognose-Planfall 2025 minimal gegenüber heute verändern. Richtung Westen nimmt die Verkehrsbelastung leicht ab und Richtung Osten nimmt die Verkehrsbelastung leicht zu.
- Eserwallstraße  
Die Verkehrsbelastung in der Eserwallstraße nimmt aufgrund der geänderten Verkehrsführung im Analyse-Planfall 2011/2012 wie auch im Prognose-Planfall 2025 leicht ab.
- Hermanstraße und Halderstraße  
Die Verkehrsbelastung in der Hermanstraße und Halderstraße nimmt sowohl im Analyse-Planfall 2011/2012 als auch im Prognose-Planfall 2025 ab. Der Verkehr verlagert sich teilweise auf die neue Straße über die ehemaligen Ladehöfe der Bahn, die als zusätzliche Anbindung von Hauptbahnhof und Bahnhofsviertel aus Süden und Osten entsteht.
- Karlstraße  
Die Verkehrsbelastung in der Karlstraße nimmt sowohl im Analyse-Planfall 2011/2012 als auch im Prognose-Planfall 2025 ab. Besonders deutlich findet sich die Abnahme im Prognose-Planfall 2025, da die Karlstraße durch die neuen Tangenten entlastet wird.
- Kitzenmarkt  
Die Verkehrsbelastung am Kitzenmarkt nimmt sowohl im Analyse-Planfall 2011/2012 als auch im Prognose-Planfall 2025 zu, da der Kitzenmarkt neben der Konrad-Adenauer-Allee zur Erschließung der südlichen Innenstadt dient. Es handelt sich dabei um Quell- und Zielverkehr.
- Hallstraße  
Die Verkehrsbelastung in der Hallstraße nimmt sowohl im Analyse-Planfall 2011/2012 als auch im Prognose-Planfall 2025 deutlich ab, da die Verbindung zwischen der Schießgraben- und der Hallstraße geschlossen wird. Die Hallstraße als Verbindung zwischen der Konrad-Adenauer-Allee und der Maximilianstraße dient somit nur noch der Erschließung der südlichen Innenstadt. Bei dem verbleibenden Verkehr handelt es sich um Quell- und Zielverkehr.
- Milchberg  
Die Verkehrsbelastung am Milchberg nimmt sowohl im Analyse-Planfall 2011/2012 als auch im Prognose-Planfall 2025 minimal zu. Da die Verbindung zwischen der Schießgrabenstraße und der Hallstraße geschlossen wird und damit die alternative Umfahrungsmöglichkeit des Roten Tors über den Milchberg entfällt, handelt es sich dabei um Quell- und Zielverkehr der südlichen Innenstadt.



- Bismarckstraße  
Die Verkehrsbelastung der Bismarckstraße nimmt sowohl im Analyse-Planfall 2011/2012 als auch im Prognose-Planfall 2025 ab, da zukünftig eine weitere Erschließung für das Bismarckviertel über die Hochfeldstraße angeboten wird.
- Hochfeldstraße  
Die Verkehrsbelastung der Hochfeldstraße nimmt sowohl im Analyse-Planfall 2011/2012 als auch im Prognose-Planfall 2025 zu, da sie künftig der Erschließung des Bismarckviertels aus Richtung Osten dient. Durch die Abbiegebeschränkung aus der Hochfeldstraße nur nach rechts handelt es sich dabei nur um Quell- und Zielverkehr für das Viertel.
- Unterer – Mittlerer – Oberer Graben  
Die Verkehrsbelastung des Grabens nimmt sowohl im Analyse-Planfall 2011/2012 als auch im Prognose-Planfall 2025 deutlich zu. Aufgrund von Verkehrsverlagerungen übernimmt er eine größere Erschließungsfunktion für die Innenstadt.
- Rosenaustraße  
Die Verkehrsbelastung im Querschnitt der Rosenaustraße nimmt im Analyse-Planfall 2011/2012 leicht ab. Mit Führung der neue Tangente über den westlichen Rangierbahnhof reduziert sich ihre Funktion auf die reine Erschließung des Thelottviertels, was sich im Prognose-Planfall 2025 durch eine deutlich Abnahme der Verkehrsbelastung ausdrückt.

#### Leistungsfähigkeitsberechnungen und Verkehrssimulationen

In einem abgestimmten Verfahren wurde basierend auf den im Verkehrsmodell für die verschiedenen Planfälle ermittelten Verkehrsmengen die Leistungsfähigkeit der maßgebenden Knotenpunkte im Plangebiet durch Berechnungen untersucht.

Aufgrund ihrer Komplexität sowie dem Zusammenspiel zwischen Fußgängern, Radfahrern, ÖPNV und MIV wurden für Königsplatz und Theodor-Heuss-Platz/Eserwall zusätzliche Verkehrsfluss-Simulationen erstellt. Die hierfür modellierte Steuerung der Lichtsignalanlagen kann nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen ohne weitere Ergänzungen umgesetzt werden. Die in der Simulation verwendeten Knotenpunktskapazitäten korrespondieren mit denen des Verkehrsmodells.

- „Kaiserhofknoten“  
(Schaezler-/ Schießgraben-/ Herman-/ Halderstraße)  
An diesem zentralen Knotenpunkt wurde die Leistungsfähigkeit mit dem Aufbau einer Simulation im Programm Vissim nachgewiesen. Für die Lichtsignalanlage wurde eine verkehrabhängige Steuerung mit zwei unterschiedlichen Varianten zur Berücksichtigung des ÖPNV erstellt, die über den Tag verteilt je nach Verkehrsaufkommen Verwendung finden. In Variante 1 wurde von einer vollständigen Priorisierung ausgegangen, in Variante 2 von einer ÖPNV-Bedienung. Die in beiden Varianten möglichen Verkehrsmengen stellen sich wie folgt dar:

Verkehrsbeziehung	Abflusswerte Variante 1 (Kfz/h)	Abflusswerte Variante 2 (Kfz/h)
Schaezlerstraße -> Hermanstraße	500	500
Schaezlerstraße -> Schießgrabenstr.	450	550
Halderstraße	250	250
Hermanstraße	450	500
Schießgrabenstr. -> Schaezlerstraße	800	800
Schießgrabenstr. -> Halderstraße	200	200

Tab. 2: Abflusswerte Kaiserhofknoten

Über weite Zeiträume können mit der geplanten Knotenpunktsgeometrie und Signalisierung demnach sowohl eine vollständige ÖPNV-Priorisierung als auch eine ausreichende Leistungsfähigkeit im MIV gewährleistet werden (Variante 1). Während der Hauptverkehrszeiten ist eine angepasste Verteilung der Freigabezeiten und der Phasenfolgen vorgesehen (Variante 2), die eine höhere Leistungsfähigkeit im MIV und gleichzeitig in jedem Umlauf auch ÖPNV-Fahrmöglichkeiten zu und aus den Haltestellen sicherstellt. Betrachtet man den gesamten Königsplatz ergeben sich somit in beiden Varianten Reisezeitgewinne für den ÖPNV, die nicht zu einer eingeschränkten Leistungsfähigkeit für den MIV führen (vgl. auch Kapitel D.4.3.1 „ÖPNV“)

- Schaezlerstraße/ Bahnhofstraße  
Der Knotenpunkt wurde im Rahmen der Simulation für den Königsplatz mit berücksichtigt und ist sowohl hinsichtlich der Freigabezeiten und der Koordinierung mit in die Untersuchungen eingeflossen. Der Knotenpunkt erreicht eine abgestimmte Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr. Für den Fußgänger wirkt sich eine im Vergleich zum Bestand deutlich breitere Aufstellfläche sehr positiv aus. Die Freigabezeiten sind gemäß den Richtlinien für Lichtsignalanlagen an Straßen (RiLSA) ausreichend für eine Querung bemessen.

- Schaezlerstraße/ Holbeinstraße,  
Schaezlerstraße/ Prinzregentenstraße  
Kennedy-Platz/ Am Alten Einlass  
Für diese Knotenpunkte wurde aufgrund der geänderten Verkehrsführung, der geänderten Knotenpunktsgeometrien und der maßgebenden Verkehrsbelastungen jeweils ein Leistungsfähigkeitsnachweis durchgeführt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass alle drei Knotenpunkte für die geplante Verkehrsführung und die maßgebenden Belastungen auch in den Spitzenstunden eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist.
  
- Schaezlerstraße/ Frölichstraße,  
Volkhartstraße/ Frölichstraße  
Für die beiden Knotenpunkte mit der Frölichstraße wurde aufgrund der maßgebenden Verkehrsbelastungen jeweils ein Leistungsfähigkeitsnachweis durchgeführt. Demnach weisen diese Knoten nach Anpassung der Signalprogramme an die neue Verkehrsführung auch in den Spitzenstunden eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.
  
- Schießgrabenstraße/ Beethovenstraße  
Der Knotenpunkt wurde im Rahmen der Simulation für den Königsplatz mit berücksichtigt und ist sowohl von den Freigabezeiten und der Koordinierung mit in die Untersuchungen eingeflossen. Der Knotenpunkt erreicht eine abgestimmte Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr in der Hauptrichtung mit ausreichenden Freigabezeiten für den Fahrverkehr aus der Nebenrichtung sowie für die Fußgänger.
  
- Theodor-Heuss-Platz/ Eserwall  
(Schießgrabenstraße/ Konrad-Adenauer-Allee/ Eserwallstraße/ Bismarckstraße/ Stettenstraße)  
Wie am Kaiserhofknoten wurde auch für den Knotenpunkt am Theodor-Heuss-Platz sowie den weiteren Verlauf über die Einmündungen Kitzenmarkt, Hochfeldstraße bis zur Gleisquerung auf Höhe der Einmündung Am Roten Tor die Leistungsfähigkeit mit dem Aufbau einer Simulation im Programm Vissim nachgewiesen. Grundlage der Simulation war der aktuelle Planungsstand der Verkehrsanlagen mit der Spuraufteilung, der Gleislage, der Radwegführung sowie aller Fußgängerquerungen.

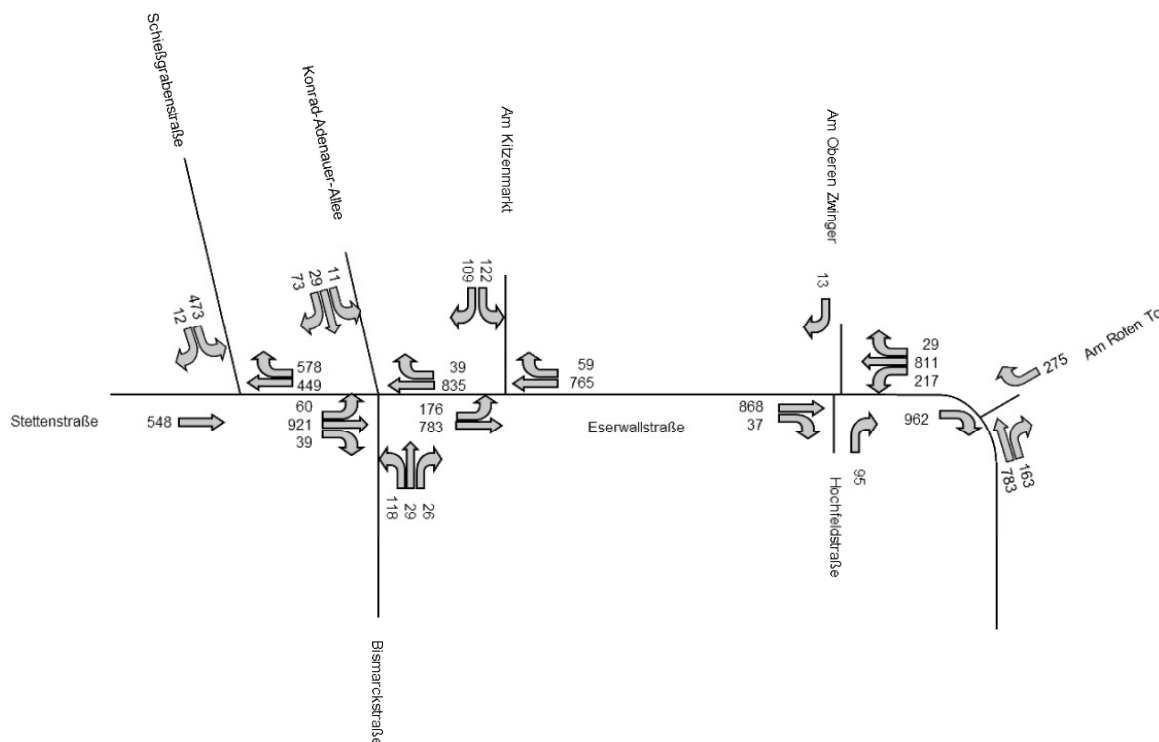


Abb. 27: Verkehrsmengen MIV Verkehrssimulation Theodor-Heuss-Platz

Aufgrund der Entflechtung der Hauptverkehrsströme von MIV und ÖPNV, die sich künftig nicht mehr gegenseitig behindern, konnte die Leistungsfähigkeit des Hauptknotens sowohl für den Analyse-Planfall 2011/2012 wie auch für den Prognose-Planfall 2025 nachgewiesen werden.

Mit den zwei Linksabbiegemöglichkeiten in die Konrad-Adenauer-Allee und den Kitzemark wird eine ausreichende Erschließung der südlichen Innenstadt gewährleistet.

- Eserwallstraße/ Kitzemark,  
Eserwallstraße/ Hochfeldstraße,  
Eserwallstraße/ Am Roten Tor  
Die drei Einmündungen wurden im Rahmen der Simulation für den Theodor-Heuss-Platz/ Eserwall mit berücksichtigt und sind sowohl hinsichtlich den Freigabezeiten als auch der Koordinierung mit in die Untersuchungen eingeflossen. Diese Knotenpunkte erreichen eine abgestimmte Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr, die Freigabezeiten sind ausreichend für eine Querung bemessen.
- Halderstraße / Schranenstraße  
Für den Knotenpunkt wurde für den in Kapitel D.4.3.3. „Ausbildung der Knotenpunkte“ beschriebenen Zwischenzustand der Verkehrsführung bis zur Fertigstellung des Teilprojektes Hauptbahnhof der Mobilitätsdrehschreibe Augsburg eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass mit einer Anpassung der Signalisierung an die geänderte Verkehrsführung eine ausreichende Leistungsfähigkeit erzielt wird.

#### D.4.3.5. Touristikbusse, Taxen, Wirtschaftsverkehr

Im nördlichen Abschnitt der Fuggerstraße sind in Verlängerung der Haltestellen für die Regionalbuslinien auch zwei Haltezonen für Touristikbusse vorgesehen. In diesem zentrumsnahen Bereich soll ein zeitlich begrenzter Halt von Touristikbussen für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ermöglicht werden.

Für die im Zuge der Neuordnung des Königsplatzes entfallenden Taxi-Standplätze westlich des Manzù-Brunnens kann in der Fuggerstraße Ersatz geschaffen werden. In unmittelbarer Nähe zum neuen Fußgängerbereich befindet sich am südlichen Ende der Fuggerstraße ein neuer Taxi-stand mit 9 Plätzen. Weitere 3 Standplätze liegen in Nachbarschaft zum Theater am nördlichen Ende der Fuggerstraße. Die An- und Abfahrt in alle Richtungen ist für beide Taxistände künftig über die Fuggerstraße möglich.

Grundsätzlich ist mit der geplanten Verkehrsführung (vgl. Kapitel D.4.3.2. „Verkehrsführung MIV) eine Andienung aller Betriebe in der südlichen und westlichen Innenstadt weiterhin gewährleistet.

Für den Lieferverkehr in den neuen Fußgängerbereichen am Königsplatz und im östlichsten Abschnitt der Bahnhofstraße wird eine vergleichbare verkehrsrechtliche Lösung wie in der bestehenden Fußgängerzone angestrebt.

#### D.4.3.6. Ruhender Verkehr

Da die vorhandenen Parkraumreserven in den bestehenden Parkhäusern noch stärker ausgeschöpft werden sollen, wurde bei der Planung auf die einfache Anfahrbarkeit der Parkhäuser geachtet.

Über die gegenläufige Holbeinstraße und die Überfahrt über den Gleiskörper der Straßenbahn auf halber Höhe der Fuggerstraße sind die dortigen Parkhäuser (Annagarage, Ernst-Reuter-Parkhaus, Tiefgarage im Neubau der Patrizia Immobilien AG) ohne Umwege erreichbar.

Die Erreichbarkeit des Schaezler-Parkhauses aus Richtung Norden bleibt unverändert („rechts rein - rechts raus“). Die auch im Bestand nicht direkt gegebene Zufahrt aus Süden ist über eine kurze Schleife z.B. über Holbein- und Prinzregentenstraße möglich.

Durch die Gegenläufigkeit der Halderstraße und die neue Anbindung des Hauptbahnhofs über die ehemaligen Ladehöfe verbessert sich die Erreichbarkeit der Parkhäuser im Bahnhofsumfeld grundsätzlich.

Für die Parkhäuser im Zeughausviertel (Zeuggasse, Katharinengasse) ist eine leistungsfähige Zu- und Abfahrt über die gegenläufige Konrad-Adenauer-Allee, den Kitzenmarkt, den Milchberg und den Predigerberg gegeben.

Im südlichen Abschnitt der Fuggerstraße sind 24 zentrumsnahe Parkplätze im Straßenraum (davon 2 für das Hotel Ost und einer für eine Elektroladestation) vorgesehen. Dies bedeutet eine Verbesserung der heutigen Situation (insgesamt 20 Stellplätze), die zusammen mit den ca. 60 neuen öffentlichen Stellplätzen in der Tiefgarage der Patrizia AG sowie den Kapazitäten von Annagarage und Ernst-Reuter-Parkhaus ein ausreichendes Stellplatzangebot für die westliche Innenstadt gewährleistet. Für Motorräder entstehen an unterschiedlichen Stellen in der Fuggerstraße insgesamt 19 Abstellplätze.

Als Ersatz für die in der Schaezlerstraße zwischen Holbeinstraße und Königsplatz entfallenden Parkmöglichkeiten am Straßenrand werden dort Parkbuchten vorgesehen.

Die straßenbegleitenden Parkplätze auf der Westseite der Schießgrabenstraße (zwischen Mozartstraße und Theodor-Heuss-Platz) und in der Konrad-Adenauer-Allee bleiben erhalten.

#### D.4.3.7. Fußgänger- und Radverkehr

Ein wesentliches Ziel der Planung ist die Attraktivitätssteigerung für den Fußgänger- und Radverkehr.

Durch die Unterbrechung der Fuggerstraße entsteht anstelle der bisherigen Querung einer Hauptverkehrsstraße eine neue Fußgängerzone, was die Verbindung von der Innenstadt zum Haltestellendreieck bzw. zum Hauptbahnhof erheblich aufwertet. An der verbleibenden Querung der Schaezlerstraße wird die Aufstellfläche für die wartenden Fußgänger auf nahezu die gesamte Breite der Bahnhofstraße aufgeweitet. Ermöglicht wird dies durch die Ausweisung des östlichsten Abschnitts der Bahnhofstraße als Fußgängerzone.

Die neue Lage des Haltestellendreiecks gewährleistet auch eine sichere Fußwege-Anbindung an der Südspitze, die insbesondere von vielen Schülern des Holbeingymnasiums oder der Ulrichsschule genutzt wird.

Die Entlastung der Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße schafft dort angenehme Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer. (vgl. Kapitel D.4.1.1. „Planerisches Konzept“)

Dieser Straßenzug wird als übergeordnete Radwegeachse in Nord-Süd- und Süd-Nord-Richtung ausgebaut. Aufgrund der vorgesehenen Tempo-30-Regelung können die Radfahrer sicher auf der Fahrbahn geführt werden. Damit eine durchgängige Befahrbarkeit der Achse ohne Schiebestedcken möglich ist, wird die neue Fußgängerzone am Königsplatz für Radfahrer freigegeben. Eine entsprechende Gestaltung des Bodenbelags soll die konfliktfreie Führung des Radverkehrs über den Platz unterstützen.

Über einen Geh- und Radweg durch die Grünanlage am Königsplatz wird eine Anbindung an die Hermanstraße und Halderstraße hergestellt.

Am Königsplatz sind zukünftig 134 Fahrradstellplätze und in der Fuggerstraße weitere 60 Abstellmöglichkeiten vorgesehen. Einige dieser Fahrradstellplätze sollen auch für das im Aufbau befindliche Verleihsystem genutzt werden.

Am Kennedy-Platz werden Anschlüsse der neuen Radverkehrsachse an die bereits im Bau befindliche Ost-West-Achse und an die bestehenden Radwege / Radfahrstreifen in Richtung Nord-Süd (Schaezlerstraße, Am Alten Einlass) und Süd-Nord (Volkhartstraße) geschaffen.

Am Theodor-Heuss-Platz sind über die Tempo-30-Zone in der Bismarckstraße und die Radwege bzw. kombinierten Geh- und Radwege beiderseits der Eserwallstraße gute Anbindungen nach Süden und Osten gewährleistet.

Der Radfahrstreifen in der Schießgrabenstraße bleibt für den Fahrrad-Quell- und Zielverkehr erhalten, in der Schaezlerstraße sollen zwischen Prinzregentenstraße und Kaiserhofknoten die Gehwege für den Radverkehr freigegeben werden.

Am Knotenpunkt mit der Beethovenstraße ist ein signalisierter Überweg über die Schießgrabenstraße vorgesehen, der eine sichere Anbindung des Beethovenviertels an die Innenstadt (entweder durch die verkehrsberuhigte Hallstraße oder über die Fußgängerzone am Königsplatz) schafft.

Auf Höhe der Hochfeldstraße wird ein neuer Übergang über die Eserwallstraße geschaffen, der die Trennungswirkung dieser Straße mildert.

#### **D.4.4. Planungsalternativen**

Im Planfeststellungsverfahren für den ursprünglich geplanten Umbau des Königsplatzes wurden 10 unterschiedliche Varianten für diesen Bereich einander wertend gegenübergestellt. Die untersuchten ÖPNV-Lösungen beinhalteten unterschiedliche Ausbauvarianten des Haltestellendreiecks sowie dessen Auflösung durch eine Haltestelle am Manzù-Brunnen oder eine Trassenführung durch die Bahnhofstraße. Für den MIV wurden neben Konzepten mit U-Turn südlich des Königsplatzes auch diverse Tunnelführungen (kurzer und langer Tunnel Fuggerstraße, Tunnel Hermanstraße, Tunnel Schaezlerstraße) aufgezeigt.

Im Rahmen des Ideenwettbewerbs „Innenstadt Augsburg“ wurden von den Wettbewerbsteilnehmern grundsätzliche Alternativen für ein städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept entwickelt. Dabei wurden von einer Fortentwicklung des sternförmigen Straßenbahnnetzes über die Ausbildung eines Straßenbahnringes bis hin zu einem Gitternetz mit dezentralen Umsteigeknoten verschiedene Lösungen für das künftige ÖPNV-Netz im Stadtgebiet vorgeschlagen.

Zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr wurden unterschiedlich weit gefasste Tangenten- bzw. Ringlösungen entwickelt. Die MIV-Konzepte für den Straßenzug Konrad-Adenauer-Allee – Fuggerstraße bewegten sich im Spektrum zwischen der vollständigen Unterbrechung oder teilweisen Reduzierung des Verkehrs, der Beibehaltung des derzeitigen Zustands oder der Bündelung des gesamten Verkehrs in beiden Richtungen auf dieser Achse mittels eines Tunnels unter dem Königsplatz. Abgestimmt auf die jeweiligen Verkehrskonzepte wurde eine Vielzahl unterschiedlicher städtebaulich-grünordnerischer Gestaltungsansätze vorgeschlagen.

Die interdisziplinär besetzte Wettbewerbs-Jury beurteilte die eingereichten Arbeiten anhand der Qualität des stadträumlichen Konzepts, der Qualität des Mobilitätskonzepts sowie ihrer Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit und empfahl einstimmig die mit dem ersten Preis ausgezeichnete Arbeit der Verfasser Eberhard Wunderle und Klaus Stumpf / Verkehrsplaner Horst Billinger / Landschaftsarchitektin Julia Zimmer als Grundlage für ein Innenstadtkonzept. Die vorliegende Planung des BP 500 basiert auf der Konzeption der erstplatzierten Arbeit.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Planung des Wettbewerbssiegers wurden für die Trassenführung der Straßenbahn am Theodor-Heuss-Platz/Eserwall und die Rückführung des Süd-Nord-Verkehrs aus der Schaezlerstraße auf seine heutige Route unterschiedliche Varianten entwickelt und im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Vorentwurf des Bebauungsplans zur Diskussion gestellt.

Am Theodor-Heuss-Platz/Eserwall wurden eine Süd-, Mittel- und Nordlage des Gleiskörpers unter verschiedenen Aspekten (MIV, ÖPNV, Umwelt, Städtebau, etc.) eingehend geprüft und auch unter Berücksichtigung der in der frühzeitigen Beteiligung vorgebrachten Anregungen bewertet. Dabei wurde für alle Trassen eine ÖPNV-Priorisierung an allen maßgebenden signalisierten Knotenpunkten zugrunde gelegt. Die letztendlich gewählte Nordlage bedingt infolge der Herstellung eines neuen Gleiskörpers und einer neuen MIV-Fahrbahn zwar grundsätzlich einen höheren baulichen Eingriff, stellt aber hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit, der Reisezeitgewinne für den ÖPNV und der Straßenraumgestaltung die insgesamt beste Lösung dar. Durch die Verlagerung der Gleisquerung aus dem Hauptknoten am Theodor-Heuss-Platz an die Spitalgasse kann im Bereich des Hauptknotens künftig eine ausreichende Leistungsfähigkeit für alle Verbindungen gewährleistet werden. Zudem trägt die kreuzungsfreie Führung von ÖPNV und MIV-Hauptverkehrsstrom am Theodor-Heuss-Platz zu einer eindeutigen und übersichtlichen Gestaltung in diesem Bereich bei. Die neue mittige Baumreihe und das Rasengleis der Straßenbahntrasse gliedern und begrünen den Straßenraum der Eserwallstraße, was zur Stärkung des grünen Rings um die Altstadt beiträgt.



Im Bereich des Kennedy-Platzes wurden verschiedene Varianten für die Rückführung des künftig auf der gegenläufigen Schaezlerstraße fahrenden Süd-Nord-Verkehrs auf seine heutige Streckenführung am nördlichen Ende des Plangebiets untersucht. Dabei wurden verschiedene Lösungen zur Abwicklung der maßgebenden Verkehrsbeziehungen (Süd-Nord, Süd-Ost, Nord-Ost, Ost-West) im Zweirichtungs- bzw. Einbahnverkehr über den Klinkertorplatz, die Frölichstraße und den Alten Einlass bzw. als Blockumfahrung geprüft. Bei der Bewertung der Varianten wurden auch die in der frühzeitigen Beteiligung und öffentlichen Auslegung vorgebrachten Anregungen berücksichtigt.

Ausschlaggebend für die letztendlich gewählte Variante mit einer Rückführung des Süd-Nord-Verkehrs über den Alten Einlass ist die Leistungsfähigkeit aller maßgeblichen Knotenpunkte. Darüber hinaus führt diese Variante auch zu einer Reduzierung möglicher Betroffenheiten von Anwohnern, insbesondere im Bereich nördlich der Frölichstraße bis zum Klinkertorplatz. Die auf Anregung von Bürgern und Trägern öffentlicher Belange wieder aufgenommene Ost-West-Fahrspur am Alten Einlass vermeidet Umwegefahrten und führt zu einer gleichmäßigeren Verteilung des Ost-West-Verkehrs auf Frölich- und Prinzregentenstraße.

Mit einer Maßgabe zum Billigungs- und Auslegungsbeschluss beauftragte der Stadtrat die Verwaltung mit der Prüfung einer weiteren alternativen Verkehrsführung („Römersandale“). Diese ging ebenfalls von einer Unterbrechung der Fuggerstraße auf Höhe des Königsplatzes aus, sah aber u.a. die Beibehaltung des Nord-Süd-Einbahnverkehrs in der Schießgrabenstraße und der Schaezlerstraße nördlich der Holbeinstraße vor. Der Süd-Nord-Verkehr sollte über die Hermanstraße, das südliche Teilstück der Schaezlerstraße, die Holbeinstraße und das nördliche Teilstück der Fuggerstraße abgewickelt werden. Der Obere und Mittlere Graben sollten dem Süd-Nordverkehr als Einbahnstraßen zusätzlich zur Verfügung stehen. Die detaillierte Untersuchung dieser Verkehrsführung ergab u.a. die folgenden, erheblichen Nachteile im Vergleich zur Verkehrskonzeption des Bebauungsplans Nr. 500:

- Erhöhung der Verkehrsleistung in der Innenstadt durch Umwegefahrten
- Schleichverkehr durch das Beethovenviertel und die Wohngebiete beiderseits des Grabens
- Unübersichtliche Verkehrsführung des Süd-Nord-Verkehrs in der westlichen Innenstadt (im Bereich Herman-/ Schaezler- und Holbeinstraße)
- verringerte Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Knoten am Kaiserhof und am Theodor-Heuss-Platz
- Verlust der Straßenbahnwendeschleife im Mittleren Graben

Aufgrund der genannten Nachteile beschloss der Stadtrat in seiner Sitzung am 25.11.2010, diese Verkehrsführung nicht weiterzuverfolgen.

Im Zuge der öffentlichen Diskussion über die geplante Verkehrsführung am Königsplatz wurde von einer Bürgerinitiative die im Planfeststellungsverfahren 2007 und im Ideenwettbewerb Innenstadt verworfene Alternative eines Tunnels zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße wieder aufgegriffen. Bei einem Bürgerentscheid am 21.11.2010 fand dieser Vorschlag keine Mehrheit. Durch 73,9% Ja-Stimmen bei einem gleichzeitig stattfindenden Ratsbegehren wurde die vorliegende Planung des Bebauungsplans Nr. 500 mit einem vorsorglichen Bypass (siehe Kapitel D.4.1.1. Planerisches Konzept) deutlich bestätigt

#### **D.4.5. Ver- und Entsorgung**

##### **D.4.5.1. Ver- und Entsorgungsleitungen**

Aufgrund der innerstädtischen Lage des Planbereichs ist eine Vielzahl von Ver- und Entsorgungsleitungen, insbesondere auch verschiedene Hauptversorgungsleitungen zahlreicher Sparten vorhanden, die ggf. teilweise an die neue Situation angepasst werden müssen. Die tatsächlich erforderlichen Umbau- bzw. Verlegemaßnahmen werden im Rahmen der weiteren Objektplanung mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt und konkretisiert. Im Schatten der durch den BP 500 ausgelösten Umbaumaßnahmen werden teilweise auch ohnehin erforderliche Erneuerungsmaßnahmen an den Sparten vorgesehen.

##### **D.4.5.2. 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 dem Untergrund zugeführt werden.

In diesem Zusammenhang wird die Entwässerung der anzupassenden bzw. neu zu gestaltenden Grünbereiche soweit möglich weiterhin über die belebte Bodenzone erfolgen. Das auf den befestigten Verkehrsbereichen bzw. den Gleistrassen anfallende, schädlich verunreinigte Oberflächenwasser wird wie bisher über Straßensinkkästen bzw. Gleisentwässerungskästen der bestehenden städtischen Kanalisation zugeführt.

#### D.4.6. Bauablauf

Das Bauablaufkonzept für den Königsplatz sieht in der ca. 2,5-jährigen Bauzeit fünf Bauhauptphasen vor. Mit der Erstellung des Bauablaufkonzepts werden mehrere Ziele verfolgt, die jedoch gerade im sensiblen Innenstadtbereich mitunter schwierig zu vereinbaren sind:

- Der Durchgangsverkehr soll soweit wie möglich aus der Innenstadt ferngehalten werden.
- Der Zielverkehr für die Innenstadt muss aufrecht erhalten und die Innenstadtparkhäuser an die Baustellenverkehrsführung angebunden werden.
- Damit der motorisierte Individualverkehr sich nicht auf zu viele unterschiedliche Verkehrssituationen einstellen muss, soll die Anzahl der Bauphasen so klein wie möglich gehalten werden.
- In jeder Bauphase soll möglichst viel Baufeld zur Verfügung stehen damit die Baumaßnahme wirtschaftlich und termingerecht durchgeführt werden kann.
- Auch wenn am Königsplatz baubedingt kein ÖPNV stattfinden kann, soll die Innenstadt weiterhin mit dem öffentlichen Personennahverkehr erreichbar sein.

Um die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Anwohner, den Einzelhandel und die sonstigen Gewerbebetriebe möglichst gering zu halten, wurden auf Basis des Bauablaufkonzepts in Zusammenarbeit mit externen Verkehrsplanungsbüros die unterschiedlichen Verkehrsführungen während der Bauzeit geplant. Dabei wurden sowohl ein Verkehrsleitkonzept für den Durchgangsverkehr, der um die Innenstadt geführt wird, als auch ein spezielles Verkehrsleitkonzept für die Erreichbarkeit der Innenstadt erarbeitet. Gegenüber der heutigen Verkehrsführung sind Änderungen und Einschränkungen erforderlich. Die Nord-Süd-Achse wird während der Bauzeit für beide Verkehrsrichtungen grundsätzlich aufrecht erhalten. Die genaue Verkehrsführung hängt von der jeweiligen Bauphase ab. Der Anliegerverkehr wird sichergestellt.

Während der Umbaumaßnahmen am Königsplatz und Hauptbahnhof ist zur Aufrechterhaltung größtmöglicher Teile des Straßenbahnverkehrs ein Gleisbogen zwischen der Bgm.-Fischer-Straße und Fuggerstraße („Manzu-Bogen“) erforderlich. Durch diese mittlerweile hergestellte Gleisverbindung können die während des Umbaus weiterhin befahrenen Streckenäste so miteinander kombiniert werden, dass neue Durchmesserlinien entstehen. Am Beginn der Fußgängerzone in der Bgm.-Fischer-Straße ist während der Bauzeit eine Ersatzhaltestelle vorgesehen. Für die Streckenäste der Linie 1 in Richtung Göggingen und der Linie 3 in Richtung Stadtbergen muss während der Bauzeit ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

Bei der Erstellung des Bauablaufkonzepts wurden der Umbau von Königsplatz und Augsburg-Boulevard sowie die sonstigen Baumaßnahmen, die in diesem Bereich anstehen (Umbau des Hauptbahnhofs, Sanierung der Fußgängerzone, Spartenverlegung, Gleiserneuerung etc.) aufeinander abgestimmt.

Mittels einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit sollen alle wichtigen Informationen über die Baumaßnahme rechtzeitig an die Anlieger und die Allgemeinheit gegeben werden.

#### **D.4.7. Finanzielle Auswirkungen**

Nach der letzten Gesamtkostenschätzung (Stand Oktober 2010) belaufen sich die Planungs- und Herstellungskosten für den Umbau des Königsplatzes, der Fuggerstraße und des gesamten Plangebiets zwischen Eserwall- und Volkhartstraße auf ca. 54,6 Mio. Euro (netto).

Davon entfallen gemäß einer vorläufigen Kostenteilung rund 32,4 Mio. Euro auf die Stadtwerke und 22,2 Mio. Euro auf die Stadt Augsburg. In diesem Kostenrahmen sind auch die erforderlichen Aufwendungen außerhalb des Plangebiets berücksichtigt (Fahrbahnverbesserungen in der Frölichstraße und im Oberen / Mittleren Graben, übergeordnete Wegweisung, externer Ausgleich etc.)

Das Gesamtprojekt „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“, wozu auch der Umbau des Königsplatzes gehört, wird u. a. durch Fördermittel des Bundes und des Freistaates Bayern finanziert. Dabei werden die förderfähigen Kosten zu 83 % bezuschusst. Die Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH hat hierfür im Jahr 2006 einen Rahmenantrag zur Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für alle Teilprojekte der Mobilitätsdrehscheibe gestellt. Voraussetzung für eine Förderung nach GVFG ist der mit dem Gesamtprojekt erzielte gesamtwirtschaftliche Nutzen. Mit Hilfe von Sensitivitätsuntersuchungen konnte nachgewiesen werden, dass der Nutzen-Kosten-Indikator des Gesamtprojekts Mobilitätsdrehscheibe mit der veränderten Planung für den Königsplatz und Theodor-Heuss-Platz bei 1,17 liegt. Auf Grundlage der konkretisierten Pläne wurden im Frühjahr 2011 die GVFG-Förderanträge für das Haltestellendreieck am Königsplatz sowie den Umbau von Theodor-Heuss-Platz und Eserwallstraße gestellt. Für beide Bereiche liegt eine Genehmigung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn vor.

Mit der Anpassung der Grenzen des Sanierungsgebiets „Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof und Bahnhofsumfeld“ und einer Fortschreibung der Vorbereitenden Untersuchung wurden die Voraussetzungen für eine Bezuschussung der städtebaulichen Aufwertungsmaßnahmen aus Mitteln der Städtebauförderung geschaffen. Für erste Bauabschnitte wurden bereits Zuschüsse gewährt (Mehraufwand im Gleisbereich Fuggerstraße) bzw. Förderanträge gestellt (Mehraufwand Haltestellendreieck). Zur Förderung der Platzgestaltung wurden bereits Abstimmungsgespräche mit der Obersten Baubehörde und der Regierung von Schwaben geführt.

## 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 zu bewerten. Der vorliegende Umweltbericht prognostiziert und vergleicht die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung und Nichtdurchführung der Planung.

Der Umweltbericht ist gemäß § 2 a BauGB der Begründung zur Bauleitplanung als gesonderter Teil beizufügen. 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 in der frühzeitigen Beteiligung und den erneuten Beteiligungen (§ 4 Abs. 1 und 2 BauGB) eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen wurden in den Bebauungsplan integriert.

Um eine sachgerechte Bearbeitung sicherzustellen, wurden sowohl die vorliegenden Gutachten aus den vorangegangenen Planungen (insbesondere den Planfeststellungsverfahren für den Umbau des Königsplatzes sowie die Umgestaltung der Haltestelle und Wendeschleife am Theodor-Heuss-Platz) als auch die im Rahmen der Aufstellung des gegenständlichen Bebauungsplans erstellten Untersuchungen ausgewertet und berücksichtigt. Eine detaillierte Auflistung der verwendeten Unterlagen ist Kap. D. 5.3.1 zu entnehmen.

### D.5.1. Einleitung

#### D.5.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele der Planung

Siehe hierzu Kapitel D.1. "Anlass der Planung" und D.2 "Beschreibung des Planbereiches".

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

### Grünordnung und Naturschutz

Der überwiegende Teil der innerhalb des Plangebietes bestehenden älteren Gehölzbestände (z. T. auch Einzelbäume) ist in der Stadtbiotopkartierung erfasst und / oder fällt unter die Verordnung der Stadt Augsburg zum Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich des Altstadtrings. Darüber hinaus gilt für einen Großteil der Gehölzbestände die Baumschutzverordnung der Stadt Augsburg.

Das wesentliche grünordnerische Ziel der Planung ist die Stärkung und langfristige Sicherung des grünen Altstadtrings. Mit dem freiraumplanerischen Konzept, den im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen und den geplanten Maßnahmen zu Vermeidung, Minderung und Ausgleich der projektbedingten Eingriffe werden dabei auch die Aspekte des Naturschutzes berücksichtigt.

### Lärmaktionsplan

Mit dem Einvernehmen der Regierung von Schwaben ist der Lärmaktionsplan der Stadt Augsburg im Mai 2010 in Kraft getreten.

Der Lärmaktionsplan formuliert u.a. folgende mögliche Lärminderungsmaßnahmen:

- Förderung des ÖPNV
- Umbau von Stadtachsen zugunsten des Umweltverbunds
- Förderung des Radverkehrs
- Ausbau des Fußgängerverkehrs
- Reduzierung der Geschwindigkeit in Sammelstraßen.

In der vorliegenden Planung für den Umbau von Königsplatz und Augsburg-Boulevard spiegeln sich diese wesentlichen Ziele des Lärmaktionsplans wieder (z.B. durch den Ausbau des ÖPNV-Knotens, die Verkehrsberuhigung und Aufwertung von Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße, die neue Fußgängerzone am Königsplatz)

### 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).

Insbesondere zielte der Aktionsplan neben der Reduzierung von PM<sub>10</sub> auf die Verringerung der Konzentration von NO<sub>2</sub> ab.

Mit der vorgelegten Planung werden keine Luftschadstoff-Belastungen entstehen, welche neue Betroffenheiten i. S. der 39. BImSchV erzeugen.

Darüber hinaus wird gerade am südlichen Königsplatz durch die verkehrliche Neuordnung eine deutliche Entlastung bei der Feinstaubkonzentration erreicht, welche ein wesentlicher Auslöser für die Aufstellung des Luftreinhalteplans war. Somit steht die Planung auch im Einklang mit den Zielen des Luftreinhalteplans der Stadt Augsburg.

Weitere Informationen zu den 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",

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

Schutzgutübergreifend ist zunächst festzuhalten, dass bei Nichtdurchführung der Planung die projektbedingt verursachten Eingriffe in Gehölzlebensräume (insbesondere am Königsplatz und auch am Theodor-Heuss-Platz) unterbleiben würden. Auch wäre von keinen Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Immissionen entlang von Straßen mit projektbedingt verursachtem erhöhtem Verkehrsaufkommen auszugehen.

Allerdings könnten die mit Durchführung der Planung verbundenen positiven Effekte (insbesondere die vorgesehenen Gehölzpflanzungen / Grünstrukturen entlang der Fuggerstraße, Volkhartstraße, Eserwall sowie das Schließen des Grünzugs zwischen Königsplatz und Theodor-Heuss-Platz durch den Wegfall der kurzen Hermannstraße und der Abbiegespur in die Hallstraße) ebenfalls nicht verwirklicht werden.

Darüber hinaus sind mit Umsetzung der Planung erhebliche städtebauliche Verbesserungen verbunden. Neben der deutlich verbesserten Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt und der Umgestaltung / Öffnung des Königsplatzes ist in diesem Zusammenhang die Aufwertung der Nord-Süd-Verbindung entlang der Konrad-Adenauer-Allee und der Fuggerstraße zu nennen.

Die mit der Umsetzung der Planung verbundene Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr zielt auf eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zugunsten des Umweltverbunds und die damit verbundenen positiven Umwelteffekte sowohl im Plangebiet als auch weit darüber hinaus ab.

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

#### Schutzgut Mensch

Beurteilungsgegenstand für das Schutzgut Mensch sind die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie die Erholungs- und Freizeitfunktion eines Gebietes. Das innerstädtische Plangebiet im Kernbereich der Stadt Augsburg ist von unterschiedlichen Verkehrsflächen (Straßen, Geh- und Radwege, Straßenbahn inkl. Haltestellen) geprägt. Angrenzend an diese Verkehrsflächen bestehen überwiegend Wohn- und Gewerbenutzungen als Büros oder Einzelhandel sowie Flächen für Erziehung und Verwaltung. Demnach weist das Projektgebiet – trotz der bestehenden Vorbelastung durch verkehrsbedingte Immissionen - eine hohe Bedeutung speziell im Hinblick auf die Wohnfunktion auf.

Die gehölzgeprägten Grünstrukturen (u. a. Volkhartstraße, Frölichstraße, Kennedy-Platz, Am Alten Einlass, Königsplatz, Theodor-Heuss-Platz, Fuggerstraße, Schaezlerstraße, Holbeinstraße, Bahnhofstraße, Konrad-Adenauer-Allee, Schießgrabenstraße, Eserwall) sind hinsichtlich ihrer Erholungsfunktion von besonderer Bedeutung (vgl. Kap. D.2.3.). Dies gilt insbesondere für die Grünanlage am Königsplatz mit überwiegend wertvollem Altbaumbestand, die Gehölzbestände am Theodor-Heuss-Platz sowie die Grünstrukturen entlang der Geländestufe zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Schießgrabenstraße. Hinzu kommen in diesem Zusammenhang die zahlreichen bestehenden Fuß- und Radwegeverbindungen (vgl. Kap. D.2.2.).

Hinsichtlich der Freizeit- und Erholungsfunktion würden bei einer Nichtdurchführung der Planung zwar Eingriffe in die o. g. Gehölzlebensräume unterbleiben. Allerdings wären auch die im Hinblick auf die Freizeit- und Erholungsfunktion umfangreichen Aufwertungen des Planungsraumes nicht gegeben. Hier sind beispielhaft die Gehölzpflanzungen entlang der Fuggerstraße (4 Baumreihen und breite Gehsteige), die Stärkung der Nord-Süd-Grünachse durch den Wegfall der kurzen Hermanstraße, die Schließung der historischen Wallanlage zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Schießgrabenstraße im Bereich der bestehenden Abbiegespur in die Hallstraße, die vorgesehene Begrünung der Volkhartstraße und des Eserwalls, die Umgestaltung / Öffnung des Königsplatzes sowie die Verbesserungen für den Geh- und Radwegeverkehr zu nennen (vgl. Kap. D.4.3.7).

Hinsichtlich der Altlastensituation im Plangebiet wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Boden verwiesen.



### Immissionen

Grundlage für die aktuellen Aussagen sind die Verkehrsmengendaten des aktuellen städtischen Verkehrsmodells, auf deren Basis die durchgeführten Untersuchungen (Schalltechnisches Gutachten em plan vom 12.11.2010) erfolgten.

Weiterhin werden die bis zur vorläufigen Aussetzung der Planfeststellungsverfahren bzw. -genehmigungsverfahren im Januar 2008 erstellten Gutachten zum Lärm, zur Lufthygiene, zu den Erschütterungen und zur elektromagnetischen Verträglichkeit für den Königsplatz, den Theodor-Heuss-Platz und die Wendeschleifen am Stadttheater und Theodor-Heuss-Platz berücksichtigt. Diese Gutachten wurden im Rahmen des gegenständlichen Bebauungsplanverfahrens fortgeschrieben bzw. aktualisiert.

### Lärmimmissionen:

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die mit ihr verbundenen Entlastungswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion in Bereichen mit deutlich reduziertem Verkehrsaufkommen nicht realisiert. Hierzu zählen insbesondere die Konrad-Adenauer-Allee, Fuggerstraße und Hallstraße sowie der östliche Königsplatz.

Andererseits ergeben sich bei Nichtdurchführung der Planung auch keine zusätzlichen Belastungen für die Anwohner, die an Straßen mit projektbedingt verursachtem erhöhten Verkehrsaufkommen wohnen (v. a. Schaezler- und Schießgrabenstraße sowie westlicher Königsplatz). In diesem Zusammenhang ist jedoch zu berücksichtigen, dass bei einer Nichtdurchführung der Planung auch kein Anspruch auf passive Lärmenschutzmaßnahmen gegeben wäre. Insbesondere für die bereits in der Bestandssituation erheblich belasteten Bereiche (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. Beim gegenständlichen Projekt ist dies im Bereich der Schaezlerstraße und am westlichen Königsplatz der Fall.

### Anwendung der Verkehrslärmschutzverordnung

Die Beurteilung des Vorhabens erfolgt auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV. Liegt ein Neubau oder eine wesentliche Änderung (erheblicher baulicher Eingriff) eines Verkehrswegs vor und werden, bedingt durch das Vorhaben, die Grenzwerte der Lärmvorsorge erstmalig oder weitergehend überschritten, sind Maßnahmen der Lärmvorsorge erforderlich.

- Der Bau eines dritten durchgängigen Fahrstreifens in der Schaezlerstraße zwischen dem Alten Einlaß und der Holbeinstraße stellt eine wesentliche Änderung i. S. der 16. BImSchV dar.
- Der Umbau des Königsplatzes wird als ein erheblicher baulicher Eingriff sowohl in Schienenverkehrswege, als auch in Straßenverkehrswege beurteilt. Der erhebliche bauliche Eingriff reicht hierbei jeweils etwa 100 m in die Halderstraße und in die Schießgrabenstraße / Konrad-Adenauer-Allee hinein.
- Der Umbau von Theodor-Heuss-Platz und Eserwallstraße vom Knoten "Bismarckstraße" bis zur Einmündung der Straße "Am Eser" wird analog zum Umbau des Königsplatzes als ein erheblicher baulicher Eingriff sowohl in Schienenverkehrswege, als auch in Straßenverkehrswege beurteilt.
- Die Überplanung des Kennedy-Platzes und der Fuggerstraße stellt u. a. durch den Rückbau der Fahrspuren Richtung Norden einen erheblichen baulichen Eingriff dar.
- Der Umbau der Holbeinstraße stellt durch den Entfall des eigenen Gleiskörpers der Straßenbahn und die damit verbundene geänderte Führung des Straßenverkehrs einen erheblichen baulichen Eingriff dar.
- Ebenso findet am Alten Einlass ein erheblicher baulicher Eingriff durch die Verlegung der Straßenbahn-Wendeschleife zum Justizpalast hin bei gleichzeitiger Änderung der Fahrbeziehungen für den MIV statt.
- In der Schießgrabenstraße findet (südlich der Hausnummer 8) kein erheblicher baulicher Eingriff statt. Die Straße wird lediglich neu abmarkiert und für den Gegenrichtungsverkehr freigegeben. Damit sind die Voraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen auf der Grundlage der 16. BImSchV nicht gegeben.
- Analog zur Schießgrabenstraße stellt sich der Sachverhalt an der Schaezlerstraße zwischen der Holbeinstraße und der Halderstraße dar.
- Weiterhin wird eine Lärmberechnung an der Konrad-Adenauer-Allee unter Anwendung der Grenzwerte der Lärmsanierung nicht erforderlich, da dort ausweislich der zugrunde gelegten Verkehrsprognose eine deutliche Reduktion der Verkehre, und mithin eine Entlastung, eintritt.
- Die übrigen planerischen Maßnahmen im Umgriff des Bebauungsplans (z.B. geänderte Fahrbahnmarkierung in der Volkartstraße und Grottenau, Anpassung der Verkehrsführung an den umgebauten Königsplatz in der Halderstraße und Hermanstraße etc.) sind flankierender Art und stellen lediglich Anpassungen an das bestehende Wegenetz dar. Neubauten bzw. erhebliche bauliche Eingriffe sind hier nicht festzustellen.

### Schienenverkehr:

Durch die vorgenommenen erheblichen baulichen Eingriffe ergibt sich ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen insbesondere im Bereich der östlichen Halderstraße und "Am Eser". Der Anspruch entsteht dort jeweils durch das Näherücken der Gleise an die Bebauung in Verbindung mit Kurvenzuschlägen für enge Radien. Insgesamt sind 11 Gebäude durch Überschreitungen der Grenzwerte tags und / oder nachts betroffen. Im Bereich Halderstraße liegen die Beurteilungspegel im Bereich von 68/58 dB(A) tags/nachts, „Am Eser“ im Bereich von 62/52 dB(A) tags/nachts. Am Königsplatz tritt tendenziell eine Entlastung ein, da die Linienführung in der Planung weniger enge Radien(längen) aufweist als der Bestand. In den Abschnitten der Eserwallstraße, in denen der neue Gleiskörper als Rasengleis ausgebildet wird, wird das Heranrücken der Gleise an die nördliche Randbebauung durch diese Bauart überkompensiert.

### Straßenverkehr:

Im Folgenden sind die resultierenden Betroffenenheiten aus der Baumaßnahme bezüglich des Straßenverkehrs tabellarisch zusammengestellt. Die ausgewiesenen Beurteilungspegelniveaus beziehen sich auf die Analyse- und Prognosefälle in der Überlagerung aller Quellen.

Straße	Beurteilungspegel Tag / Nacht in dB(A) im Mittel der betrachteten Straße				Differenz in dB(A)	
	Analyse- Nullfall	Analyse- Planfall	Prognose- Nullfall	Prognose- Planfall	Analyse	Prognose
Schaezlerstraße	71 / 62	73 / 64	71 / 62	73 / 64	+2 / +2	+2 / +2
Fuggerstraße	69 / 60	63 / 54	69 / 60	63 / 54	-6 / -6	-6 / -6
Holbeinstraße	71 / 64	69 / 61	71 / 63	70 / 61	- 2 / -3	-1 / -2
Königsplatz West	71 / 62	73 / 64	71 / 62	73 / 64	+ 2 / + 2	+2 / +2
Königsplatz Süd	73 / 63	71 / 62	72 / 62	71 / 62	+ -1 / + -1	+ -1 / + -1
Königsplatz Ost	72 / 63	62 / 55	72 / 63	62 / 55	-10 / -8	-10 / -8
Schießgrabenstraße	68 / 59	70 / 61	68 / 59	70 / 61	+2 / +2	+2 / +2
K.-Adenauer-Allee	67 / 59	65 / 57	67 / 59	66 / 58	-2 / -2	-1 / -1
Theodor-Heuss-Platz (Süd)	62 / 53	62 / 54	62 / 54	62 / 54	+ -1 / + -1	+ -1 / + -1
Eserwallstraße	64 / 55	65 / 56	64 / 55	65 / 56	+ -1 / + -1	+ -1 / + -1

Tab. 3: Beurteilungspegel im Analyse- und Prognose-Fall (gemittelt und gerundet)

Es zeigt sich, dass im Rahmen der schalltechnischen Berechnung eine große Übereinstimmung zwischen Analyse- und Prognosefall besteht. Pegelzunahmen sind im Bereich der Schaezlerstraße, des westlichen Königsplatzes, der Schießgrabenstraße und des Theodor-Heuss-Platzes zu verzeichnen. Die Zunahmen liegen im Bereich zwischen 0 und 2 dB(A) und bewegen sich mithin am unteren Rand des Wahrnehmbaren, bzw. sind teilweise nicht hörbar.

Im Bereich der Schaezlerstraße, am westlichen Königsplatz sowie punktuell an der Schießgrabenstraße und am nördlichen Theodor-Heuss-Platz werden dabei Lärmpegel von 70 dB(A) am Tage bzw. von 60 dB(A) in der Nacht erreicht bzw. nehmen Pegel oberhalb dieses Niveaus weiter zu.

Am südlichen Königsplatz und in der Eserwallstraße ergibt sich in etwa ein gleichbleibendes Pegelniveau, wobei lokal kleinere Zu- und Abnahmen zu verzeichnen sind.

Reduktionen ergeben sich im Bereich der Fuggerstraße, der Holbeinstraße, des östlichen Königsplatzes und der Konrad-Adenauer-Allee. Mit Ausnahme der Fuggerstraße und des östlichen Königsplatzes liegen die Reduktionen im Bereich der menschlichen Hörschwelle bzw. darunter. An der Fuggerstraße ebenso wie am östlichen Königsplatz tritt mit einer Reduktion von - 6 dB(A) bzw. - 8 bis - 10 dB(A) eine sehr deutlich hörbare Entlastung ein.

#### Schallschutzmaßnahmen

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 in der nördlichen Schaezlerstraße, am südlichen und westlichen Königsplatz, sowie in Teilen der Schießgrabenstraße und der Eserwallstraße.

Da aktive Schallschutzmaßnahmen nicht in Betracht kommen sind zum Schutz der betroffenen Gebäude passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. An folgenden Gebäuden besteht dem Grund nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen:

Nr.	Straße	Hausnummer	Anspruch aus		
			Straße	Schiene	Summe
1	Am Alten Einlass	1	x		
2	Am Alten Einlass	zu 1	x		
3	Am Eser	2		x	
4	Am Eser	17		x	
5	Am Eser	19		x	
6	Eserwallstraße	1	x	x	x
7	Eserwallstraße	3		x	
8	Eserwallstraße	17		x	
9	Eserwallstraße	8 O	x		
10	Eserwallstraße	8 W	x		
11	Halderstraße	3		x	x
12	Hermanstraße	2		x	x
13	Hochfeldstraße	2	x		x
14	Holbeinstraße	4	x		
15	Holbeinstraße	zu 4	x		

Nr.	Straße	Hausnummer	Anspruch aus		
			Straße	Schiene	Summe
16	Prinzregentenstraße	1	x		
17	Schaezlerstraße	2	x		
18	Schaezlerstraße	3	x		x
19	Schaezlerstraße	10	x		
20	Schaezlerstraße	13	x		
21	Schaezlerstraße	13,5	x		
22	Schaezlerstraße	15	x		
23	Schaezlerstraße	17	x		
24	Schaezlerstraße	19	x		
25	Schaezlerstraße	zu 3	x	x	x
26	Schießgrabenstraße	4	x		x
27	Schießgrabenstraße	6	x		x
28	Schießgrabenstraße	8	x		
29	Singerstraße	1 O	x		
30	Singerstraße	1 W	x		
31	Theodor-Heuss-Platz	1		x	
32	Theodor-Heuss-Platz	3	x	x	x

Tab. 4: Ansprüche auf passiven Schallschutz auf Grundlage der 16. BImSchV

Die Bemessung der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen erfolgt gemäß 24. BImSchV auf der Grundlage des Bebauungsplans Nr. 500. Die jeweiligen Fassaden, Pegel und Überschreitungzeiträume sind den Anlagen 2 bis 4 der schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

Die schutzbedürftigen Fassaden anspruchsberechtigter Gebäude, für die ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht, sind im Beiplan F.7. „Anspruch auf passiven Schallschutz“ grün gekennzeichnet.

Insbesondere in der Schaezlerstraße würden für einzelne Straßenabschnitte (z.B. zwischen Holbein- und Bahnhofstraße), an denen dem Grunde nach kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen im Sinne der 16. BImSchV besteht, weder aktive noch passive Schutzmaßnahmen zum Tragen kommen. Als freiwillige kommunale Maßnahme der Lärminderung wird daher im Bebauungsplan für den gesamten Bereich der künftig stark frequentierten Achse Schaezler- / Schießgrabenstraße der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags festgesetzt. Mit diesem Fahrbahnbelag können nachweislich Pegelminderungen von bis zu 4 dB(A) erzielt werden. Durch den Einbau eines derartigen Belages können die mit der Planung verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die Verkehrslärmbelastung aller Anwohner mehr als kompensiert werden. Somit entsteht in diesem Straßenzug zumindest keine Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation.

### Betroffenheiten außerhalb des Plangebiets

Der Umbau von Königsplatz und Augsburg-Boulevard führt zu einer Veränderung der Verkehrsverhältnisse auch über den Planungsumgriff hinaus. In den beiden nachstehenden Grafiken sind für den Innenstadtbereich außerhalb des Plangebiets jeweils die mit Umsetzung der Planung verbundenen Zu- (rot) und Abnahmen (grün) der Emissionspegel für den Analysefall bzw. den Prognosefall dargestellt.

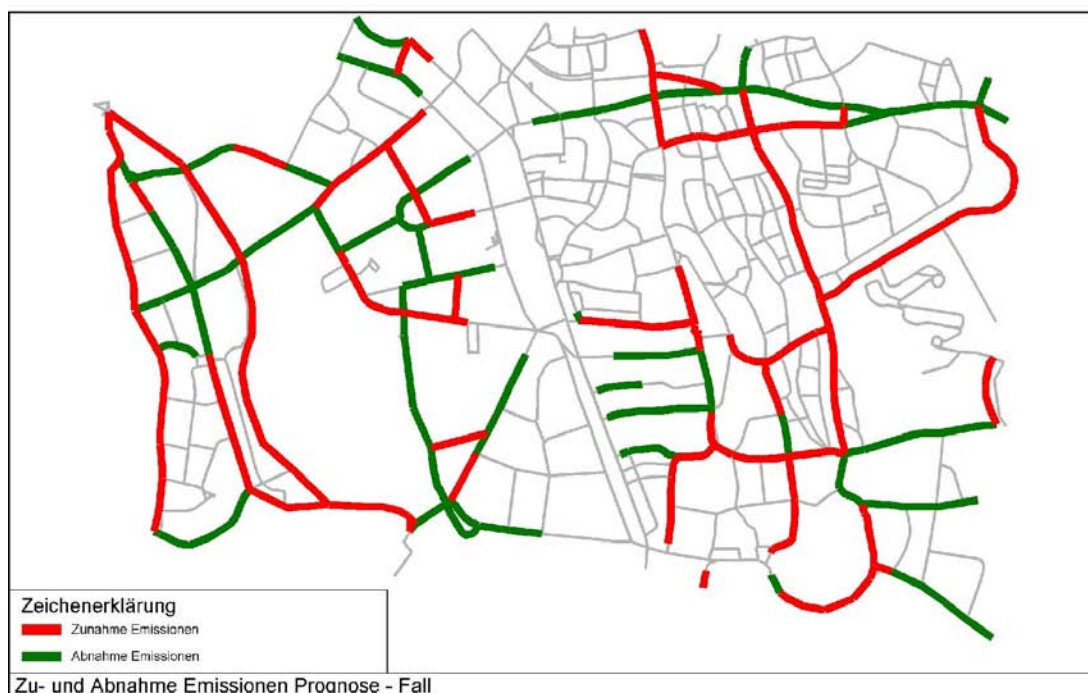
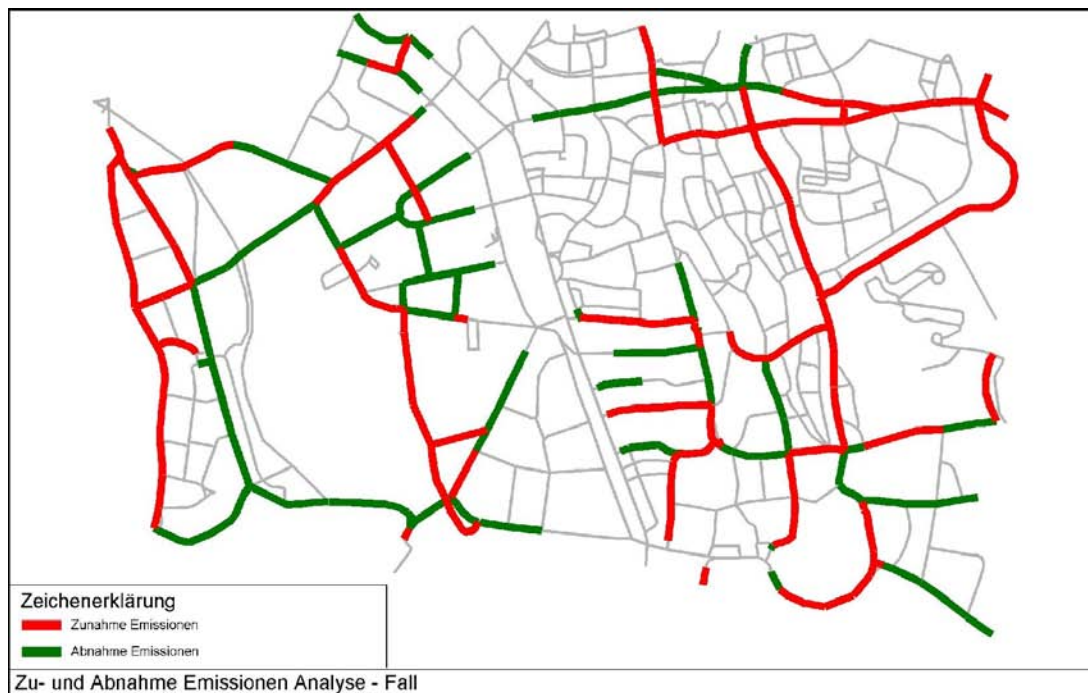


Abb. 28 + 29: Emissionspegelveränderungen außerhalb des Plangebiets

Entsprechend der Veränderungen der Verkehrsbelastung kommt es in einigen Straßen (z.B. Hermanstraße, der Rosenaustraße, Pferseer Straße, Pilgerhausstraße, Karlstraße, Grottenau) zu einer Abnahme der Schall-emissionen, in anderen Straßen jedoch zu einer Zunahme der Lärmbelastung (z.B. Forsterstraße, Oberer Graben, Frölichstraße, Perzheimstraße). An einzelnen Straßenabschnitten mit vergleichsweise hohen Verkehrsmengen im Analyse- /bzw. Prognose-Nullfall sind bedingt durch die prognostizierten Verkehrszunahmen Pegelerhöhungen von rd. 1 dB(A) zu erwarten.

Da außerhalb des Planungsumgriffs das Merkmal einer wesentlichen Änderung des Verkehrswegs nicht vorliegt, werden grundsätzlich keine Ansprüche auf Lärmschutz auf Grundlage der 16. BImSchV ausgelöst.

Sofern aber erhebliche Auswirkungen durch das Projekt vorliegen und die Werte der Lärmvorsorge (70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts) erreicht bzw. weiter erhöht werden, können entsprechende Lärmschutzmaßnahmen mit weiteren aktuellen Planungen bzw. Vorhaben abgestimmt werden.

Zu diesen Planungen und Vorhaben zählen u.a., das Lärmsanierungsprogramm der Stadt Augsburg, der Lärmaktionsplan der Stadt Augsburg, die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen aus dem Bau von Verkehrswegen (z. B. Linie 6) oder andere Bebauungsplanverfahren (z. B. BP Nr. 470 „Beiderseits der Maximilianstraße“), deren Maßnahmen auf den Bebauungsplan 500 abstimmt bzw. fortgeschrieben werden.

Unabhängig hiervon ist für den Bereich des Oberen Grabens und für die Frölichstraße, die bedingt durch das Vorhaben von zusätzlichem Verkehr belastet werden, eine Reduzierung der maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vorgesehen. Für den Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung ergibt sich hierdurch eine Pegelreduzierung von rd. 2 dB(A). Damit werden die durch die Verkehrszunahme bedingten Pegelerhöhungen deutlich kompensiert.

Zur weiteren Verbesserung der Situation ist in diesen beiden Straßenzügen zusätzlich der Einbau eines lärm mindernden Straßenbelags vorgesehen.

#### *Luftschadstoffe:*

Die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung erfolgt nach der Neunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV.

Als maßgebliche Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr werden Partikel (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) betrachtet. Im Folgenden wird ein Überblick über die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens gegeben.

Auf der Basis der bestehenden Situation zum Fahrplanwechsel 2010 ohne und mit Realisierung des Bebauungsplans (Analyse-Nullfall und Analyse-Planfall) sowie der künftig abzusehenden Entwicklung ohne (Prognose-Nullfall) und mit der Neubaumaßnahme (Prognose-Planfall) wurde eine Berechnung der Luft-Schadstoffimmissionen im Planungsgebiet durchgeführt. Die lufthygienische Beurteilung von em plan vom 12.11.2010 kommt zu folgenden Ergebnissen:

Generell ergibt die Berechnung, dass in der Schaezlerstraße und dem westlichen Königsplatz von Zunahmen der Schadstoffkonzentrationen in den Planfällen gegenüber den Nullfällen auszugehen ist. Im Bereich Schießgrabenstraße / Konrad-Adenauer-Allee ist von einer stagnierenden Situation auszugehen. In der Holbeinstraße bleibt die Konzentration von PM<sub>10</sub> unverändert, NO<sub>2</sub> nimmt leicht zu. In der Fuggerstraße, am östlichen und südlichen Königsplatz sowie am Theodor-Heuss-Platz und der Eserwallstraße reduziert sich die Belastungssituation.

Im Prognosehorizont 2025 ist davon auszugehen, dass in allen Straßenquerschnitten die Grenzwerte der 39. BImSchV bezüglich der zulässigen Jahresmittelwerte für PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> eingehalten werden.

Als Folge der Baumaßnahme tritt im Bereich des südlichen Königsplatzes eine deutliche Entlastung hauptsächlich durch den Wegfall sowohl der kurzen Hermanstraße, als auch der Überleitung zur Hallstraße ein.

Mit Ausnahme punktueller Überschreitungen am südlichen Königsplatz und an der Schaezlerstraße ist davon auszugehen, dass nach Durchführung der Baumaßnahme das PM<sub>10</sub>-Tagesmittel von 50 µg/m<sup>3</sup> im Untersuchungsgebiet nicht häufiger als 35 Mal pro Jahr überschritten wird.

Die Wahrscheinlichkeit, dass eine Überschreitung des Grenzwerts für den Stundenmittelwert von 200 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub> häufiger als 18 Mal / Jahr auftritt, liegt in allen Prognose-Szenarien im unteren einstelligen Prozentbereich und ist somit nicht sehr wahrscheinlich.

#### Betroffenheiten außerhalb des Plangebiets

In den nachfolgenden tabellarischen Übersichten sind die Ergebnisse einer Luftschadstoffberechnung an kennzeichnenden Querschnitten hoher und zunehmender Luftschadstoffbelastung dargestellt.

	Analyse – Nullfall			Analyse – Planfall		
	DTV [Kfz/24h]	PM <sub>10</sub> µ/m <sup>3</sup>	NO <sub>2</sub> µ/m <sup>3</sup>	DTV [Kfz/24h]	PM <sub>10</sub> µ/m <sup>3</sup>	NO <sub>2</sub> µ/m <sup>3</sup>
Forsterstraße	23798	27,0	30,3	27313	27,4	31,2
Frölichstraße	14849	29,5	36,0	18627	30,9	38,6
Jakoberwallstraße	10589	27,1	30,6	11485	27,3	31,1
Milchberg	9335	--*	--*	9284	--*	--*
Oberer Graben	13759	29,7	37,1	16754	31,0	39,5
Perzheimerstraße	14269	29,0	34,5	18528	30,4	37,2
Pferseer Straße	10902	30,1	36,6	12397	30,9	38,1
Rosenaustraße	15098	29,6	36,7	16183	30,0	37,5
Klinkerberg	10677	28,9	36,8	12046	29,5	38,3

\* hier nicht relevant

Tab. 5: PM<sub>10</sub>- und NO<sub>2</sub>-Konzentrationen (Analysefall)



Aus obiger Zusammenstellung ist ersichtlich, dass im Analyse-Planfall (2011/2012) trotz gegebener Zunahmen bei PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> an keinem außerhalb des Plangebiets untersuchten Immissionsort die Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden.

	Prognose – Nullfall			Prognose – Planfall		
	DTV [Kfz/24h]	PM <sub>10</sub> µ/m <sup>3</sup>	NO <sub>2</sub> µ/m <sup>3</sup>	DTV [Kfz/24h]	PM <sub>10</sub> µ/m <sup>3</sup>	NO <sub>2</sub> µ/m <sup>3</sup>
Forsterstraße	26755	27,2	29,0	32008	27,9	31,2
Frölichstraße	15033	29,3	33,2	19710	30,9	35,8
Jakoberwallstraße	12899	27,6	29,7	14785	28,1	30,6
Milchberg	11080	30,0	35,2	12186	30,6	36,2
Oberer Graben	15084	30,0	35,0	18510	31,3	37,2
Perzheimerstraße	11158	27,7	29,9	11794	27,9	30,3
Pferseer Straße	12999	--*	--*	12449	--*	--*
Rosenaustraße	1751	--*	--*	1750	--*	--*
Klinkerberg	12965	--*	--*	12457	--*	--*

\* hier nicht relevant

Tab 6: PM<sub>10</sub>- und NO<sub>2</sub>-Konzentrationen (Prognosefall)

Auch in den beiden Prognosefällen für das Jahr 2025 führen die Zunahmen der Schadstoffkonzentrationen außerhalb des Plangebiets demnach nicht zu Überschreitungen der Grenzwerte bezüglich der Jahresmittelwerte der 39. BImSchV.

### *Erschütterungen:*

Im Zusammenhang mit den bereits begonnenen Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren für den Königsplatz, den Theodor-Heuss-Platz und die Wendeschleife Stadttheater wurde ein Erschütterungsgutachten durch den Bausachverständigen Dipl.-Ing. Wolfgang Rösener, Erschütterungsgutachten vom 30.08.2006 (Königsplatz) und jeweils eine Stellungnahme der TU München, Bewertung der Körperschallemissionen im Bereich der Wendeschleife am Theodor-Heuss-Platz vom 26.02.2007 und im Bereich der Wendeschleife am Stadttheater vom 14.03.2007 erstellt. Diese Gutachten wurden im Rahmen des weiteren Verfahrens zum Bebauungsplan fortgeschrieben (Dipl.-Ing. Wolfgang Rösener, Erschütterungsgutachten vom 07.04.2010, Stadtwerke / Umbau Königsplatz – 10/061 und Erschütterungsgutachten vom 26.04.2010, Stadtwerke / Theodor-Heuss-Platz – 10/062).

### Königsplatz

Im Erschütterungsgutachten des Bausachverständigen Dipl.-Ing. Wolfgang Rösener vom 07.04.2010 wurde die Erschütterungsgefährdung der vorhandenen Bauwerkssubstanz betrachtet.

Zusammenfassend betrachtet ist festzuhalten, dass in der Konrad-Adenauer-Allee einzelne Gebäude mit dem Gefährdungsgrad I (groß) eingestuft wurden. Aufgrund der Lageveränderung gegenüber der heutigen Situation werden entlang der Konrad-Adenauer-Allee 1 bis 19 spezielle Körperschallmaßnahmen vorgesehen. Durch diese Maßnahmen wird sichergestellt, dass keine erheblichen Auswirkungen durch Erschütterungen auf die betroffenen Bauwerke zu erwarten sind.

Für die bautechnische Sondersituation, in der die in der Halderstraße verlaufenden Straßenbahngleise näher an die bestehende Tiefgarage des Gebäudes Schaezlerstraße 3 (Hauptverwaltung LEW) heranrücken, ist mit einem Überstand von jeweils einer Fahrzeuglänge (42 m) in beide Richtungen der Einbau eines leichten Masse-Feder-Systems zum Erschütterungsschutz geplant. Diese Maßnahme, deren Wirksamkeit über die vom Erschütterungsgutachten empfohlene senkrechte Abfugung des Gleiskörpers hinausgeht, ist ohnehin für das gesamte Haltestellendreieck und den Gleisabschnitt in der Halderstraße geplant. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten (Nähe zur Tiefgarage, Vielzahl an Sparten) stellt in diesem Bereich ein derartiges Masse-Feder-System im Vergleich zur einer Abfugung die technisch einfachere und wirtschaftlichere Lösung dar. Dieser, über die Empfehlung des Erschütterungsgutachtens hinausgehende Ausbaustandard wird über die textliche Festsetzung in § 6 Abs. 2 in Verbindung mit dem Beiplan F.8. „Erschütterungsschutz“ gesichert.

Die Gebäude Schießgrabenstraße 2 ½ und Beethovenstraße 2 wurden mit dem Gefährdungsgrad II (mittel) eingestuft. Die Neuverlegung der Gleise erfolgt in diesem Abschnitt auf der bestehenden Betontragplatte. Die Lageänderung der Schienen beträgt maximal 50 cm. Aufgrund der geringen Veränderung gegenüber der heutigen Situation (Bestandschutz) werden in diesem Abschnitt keine Maßnahmen vorgesehen. Sollte wider Erwarten eine Verschlechterung gegenüber heute auftreten, wäre ein nachträgliches Herstellen einer Abfugung des Gleiskörpers von der Stahlbetondecke möglich.

Detaillierte Angaben über die unterschiedlichen Gefährdungsgrade der umliegenden Gebäude können dem fortgeschriebenen Erschütterungsgutachten entnommen werden (Dipl.-Ing. Wolfgang Rösener „Erschütterungsgutachten, Stadtwerke / Umbau Königsplatz – 10/061“; Gutachten vom 07.04.2010).

#### Wendeschleifen Stadttheater und Theodor-Heuss-Platz

Die geplanten Gleisradien der nur im Ausnahmefall befahrenen Wendeschleifen erfordern langsamere Fahrgeschwindigkeiten der Straßenbahnen, so dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Ergänzend hierzu wurden für die beiden Wendeschleifen gutachterliche Stellungnahmen der TU München eingeholt, die besagen, dass bei den vorgesehenen Geschwindigkeiten mit  $V < 18$  km/h nicht mit deutlich erhöhten Pegeln gegenüber einem normalen Streckengleis gerechnet werden muss.

### Eserwall

Im Erschütterungsgutachten des Bausachverständigen Dipl.-Ing. Wolfgang Rösener vom 26.04.2010 wurde die Erschütterungsgefährdung der vorhandenen Bauwerkssubstanz entlang des Eserwalls betrachtet. Demnach wurden auch am Eserwall einzelne Gebäude mit dem Gefährdungsgrad I (groß) eingestuft. Aufgrund der Lageveränderung gegenüber der heutigen Situation sind entlang dem Eserwall spezielle Körperschallmaßnahmen vorgesehen. Durch diese Maßnahmen wird sichergestellt, dass keine erheblichen Auswirkungen durch Erschütterungen auf die betroffenen Bauwerke zu erwarten sind.

Detaillierte Angaben über die unterschiedlichen Gefährdungsgrade der umliegenden Gebäude können dem Erschütterungsgutachten entnommen werden (Dipl.-Ing. Wolfgang Rösener „Erschütterungsgutachten, Stadtwerke / Theodor-Heuss-Platz – 10/062“, Gutachten vom 26.04.2010).

### *Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV):*

Zur Beurteilung der elektromagnetischen Verträglichkeit für die Straßenbahn-Energieversorgungsanlagen der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH kann nicht die 26. BImSchV herangezogen werden, da es sich hier um ein mit Gleichstrom (0 Hz) betriebenes System handelt.

Für die Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsunterlagen zum Umbau von Königsplatz, Theodor-Heuss-Platz und Wendeschleife Stadttheater wurden jeweils Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit durch das Büro ELBAS, EMV-Gutachten vom 08.09.2006 (Königsplatz), 13.10.2006 (Theodor-Heuss-Platz) und 30.08.2007 (Wendeschleife Stadttheater) erstellt.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren Nr. 500 wurden diese Gutachten fortgeschrieben (EMV-Gutachten Umplanung „Augsburg Boulevard“ – Ergänzung zum EMV-Gutachten Theodor-Heuss-Platz vom 15.04.2010).

Die Gutachten haben ergeben, dass die zulässigen Werte für den Personenschutz um ein Vielfaches unterschritten werden. Eine Beeinflussung von Elektronenstrahl-Bildschirmen ist an bestimmten Orten wahrscheinlich. Bei einer Umstellung der Nennspannung auf DC 750 V wird sich das ohnehin schon sehr geringe magnetische Feld noch weiter verringern.

### Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Grünanlagen des Plangebietes sind überwiegend intensiv gepflegte Grünflächen. Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen sind vor allem der alte Baumbestand in den Grünanlagen am Königsplatz, am Theodor-Heuss-Platz sowie auf der Wallanlage zwischen Schießgrabenstraße und Konrad-Adenauer-Allee maßgeblich.

Das Plangebiet befindet sich in der Innenstadt von Augsburg und ist vor allem durch urbane Straßen und Häuserzeilen geprägt. Im Süden des Geltungsbereichs befinden sich der Theodor-Heuss-Platz mit der gleichnamigen Straßenbahnhaltestelle sowie die Eserwallstraße. Im Bereich des Theodor-Heuss-Platzes sind nach derzeitigem Planungsstand im Rahmen der Umgestaltung der Parkanlage sowie zur Schaffung einer Linksabbiegespur in den Kitzenmarkt Eingriffe in bestehende Gehölzbestände unvermeidlich (insgesamt 13 Einzelbäume).

Entlang der Eserwallstraße sind im nördlichen Bereich zusätzliche Gehölzpflanzungen vorgesehen, die im Vergleich zur Bestandssituation einer Verbesserung der Durchgrünung darstellen. Die projektbedingten Rodungen im Bereich der Eserwallstraße liegen bei 15 Bäumen.

Zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Schießgrabenstraße kommt es nach derzeitigem Planungsstand lediglich im nördlichen Straßenabschnitt (im Bereich der Einmündung in den Königsplatz) zu projektbedingten Eingriffen in Gehölzlebensräume. Hier muss vor allem im Abschnitt südlich der Einmündung der Beethovenstraße an der östlichen Straßenseite der Schießgrabenstraße eine Baumreihe aus verkehrsplanerischen Gründen gerodet werden. Auch im Einmündungsbereich der Hallstraße in die Konrad-Adenauer-Allee müssen zwei Einzelbäume gefällt werden, so dass in diesem Abschnitt insgesamt 10 Bäume gerodet werden müssen.

Im Bereich der heutigen Überfahrt von der Schießgraben- in die Hallstraße wird die derzeit durchschnittene Grünanlage des Walles dagegen wieder bepflanzt und geschlossen. Darüber hinaus wirkt sich der Wegfall der kurzen Hermanstraße in diesem Zusammenhang ebenfalls positiv aus.

Insgesamt betrachtet kann der bestehende Grünzug zwischen Theodor-Heuss-Platz und Königsplatz – der eine wichtige Leit- und Jagdstruktur für die Fledermausfauna darstellt – weitestgehend erhalten bzw. zum Teil sogar gestärkt werden.

Aufgrund der geänderten Verkehrsführung müssen nach derzeitigem Planungsstand vor allem am westlichen Rand der Grünanlage am Königsplatz einige Bäume weichen (Baumreihe zwischen dem heutigen Gehweg und der Schaezlerstraße). Weiterhin ist am nördlichen Rand der Grünanlage aus städtebaulicher Sicht eine platzartige Aufweitung der Kurzen Bahnhofstraße vorgesehen. Auch infolge des geänderten Geh- und Radwegekonzeptes müssen einige Bäume gerodet werden.

Darüber hinaus sind die aus verkehrsplanerischer Sicht unvermeidbaren Eingriffe in die Gehölzbestände am Königsplatz zu berücksichtigen (innerhalb des Haltestellendreiecks, auf den Bahnsteigen des nordwestlichen Gleisschenkels, im Umfeld des Manzú-Brunnens, am östlichen Rand der Grünanlage, sowie im Bereich des Gehölzbestandes südlich der Kurzen Hermanstraße). Um östlich des Haltestellendreiecks die Trasse für einen vorsorglichen MIV-Bypass freizuhalten, muss die Baumreihe vor den Gebäuden Konrad-Adenauer-Allee 1-11 beseitigt werden. Insgesamt sind im Umfeld des Königsplatzes 110 Einzelbäume von Rodung betroffen. Auf dem Beiplan F.5.1 sind die unvermeidbar zu rodenden Gehölzbestände zusammenfassend dargestellt.

Um den Bestand der Grünanlage nicht zu gefährden erfolgt der Ausbau des Haltestellendreiecks in Richtung Süden und Osten, so dass am südlichen Rand der Grünanlage nur noch in so geringem Flächenumfang wie möglich eingegriffen wird. In der neuen Platzfläche am Nordrand der Grünanlage sind Grüninseln vorgesehen, die es ermöglichen, wesentliche Teile des dortigen Baumbestands zu erhalten. Auf der Ostseite wird die Grünanlage durch Neupflanzungen ergänzt. Die Baumreihe vor den Gebäuden Konrad-Adenauer-Allee 1-11 wird leicht nach Osten versetzt neu gepflanzt.

Am Königsplatz befindet sich eine Saatkrähenkolonie mit ca. 100 Nestern (Beutler et. al. 2006). Entsprechend den aktuellen Bestandsaufnahmen durch LARS consult befinden sich mittlerweile etwa 130 Niststandorte am Königsplatz. Von den projektbedingt verursachten Rodungen sind ca. 20 % dieser Niststandorte der Saatkrähenkolonie betroffen.

Zwischen Königsplatz und der nördlichen Begrenzung des Geltungsbereichs sind Gehölzrodungen in einem Umfang von 28 Bäumen vorgesehen (v.a. in der Fugger- und Schaezlerstraße). Dafür werden aber im Bereich Fuggerstraße deutlich mehr Bäume neu gepflanzt (4 Baumreihen geplant), denen durch die neue Straßenraumgestaltung auch mehr Standplatz zur Verfügung steht. Der Grünzug zwischen Königsplatz und Volkhartstraße wird dadurch insgesamt betrachtet deutlich aufgewertet. Die Gehölzbestände am Kennedy-Platz bleiben von der gegenwärtigen Planung unberührt, vielmehr werden auch hier zusätzliche Baumpflanzungen vorgenommen.

Die vorgesehene Begrünung der Fugger- und Volkhartstraße und des Eserwalls sowie der Lückenschluss des Wallgrüns auf Höhe der Hallstraße wirken sich insgesamt positiv auf die wichtige Nord-Süd-Grünachse aus.

Für die Planung der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg wurden faunistische Untersuchungen auf dem Königsplatz zu den Artengruppen Vögel, Fledermäuse und Altholzkäfer durchgeführt (Beutler et. al. 2006). Die beiden erstgenannten Artengruppen wurden durch aktuelle Bestandsaufnahmen ergänzt (Avifauna und Fledermäuse, LARS consult 2009 und 2010).

Daneben wurde die Artenschutzkartierung des Landesamtes für Umweltschutz ausgewertet. Im Untersuchungsgebiet wurden 11 Vogelarten nachgewiesen. Weitere 7 Vogelarten wurden laut spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung (saP) als potentiell vorkommend angenommen.

Folgende Arten wurden dabei festgestellt bzw. sind als potenziell vorkommend zu berücksichtigen:

**Tab. 7: Vögel**

deutscher Name	wissenschaftlicher Name	RL D	RL BY	RL T/S (Tertiär-Hügelland / Schotterplatten)	Nachweise am Königsplatz und in der Wallanlage zw. Schießgrabenstr. und Konrad-Adenauer-Allee
Amsel	<i>Turdus merula</i>	-	-	-	1 Brutpaar am Königsplatz (2006)
Buchfink	<i>Fringilla coelebs</i>				1 Brutpaar am Königsplatz (2006)
Buntspecht	<i>Dendrocopus major</i>				Nachweis in den Wallanlagen (2010)
Dohle	<i>Corvus monedula</i>		V	V	2 Brutpaare im Bereich des Königsplatzes (2006)
Gartenbaumläufer	<i>Certhia brachydactyla</i>				Brutverdacht Königsplatz und Wallanlagen (2010)
Gartenrotschwanz	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	V	3		Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Grauschnäpper	<i>Muscicapa striata</i>				Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Haus Sperling	<i>Parus domesticus</i>	V			5 Brutpaare im Bereich Königsplatz (2006)
Kernbeißer	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>				Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Kleiber	<i>Sitta europaea</i>				1 Exemplar (2006); Brutverdacht (2010)
Kleinspecht	<i>Dendrocopus minor</i>		V		Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP

deutscher Name	wissenschaftlicher Name	RL D	RL BY	RL T/S (Tertiär- Hügelland / Schotterplat- ten)	Nachweise am Königsplatz und in der Wallanlage zw. Schießgra- benstr. und Kon- rad-Adenauer- Allee
Mauersegler	<i>Apus apus</i>	V	V		Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Rabenkrähe	<i>Corvus corone</i>	-	-	-	1 Brutpaar (2006); Brutverdacht (2010)
Saatkrähe	<i>Corvus frugilegus</i>		V		Kolonie mit 101 Brutpaaren (2006); ca. 130 Brutpaare (2010)
Straßentaube	<i>Columba livia f. domestica</i>				3 Brutpaare im Bereich Königs- platz (2006); Nah- rungsgast (2010)
Trauerschnäp- per	<i>Ficedula hypoleuca</i>				Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Türkentaube	<i>Streptopelia decaocto</i>				2 Brutpaare Kö- nigsplatz (2006)
Wanderfalke	<i>Falco peregrinus</i>	3	3		Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP

**RL D**  
**RL BY**  
**RL T/S**

Rote Liste Deutschland  
Rote Liste Bayern  
Rote Liste Tertiäres Hügelland und Voralpines Schotterland

- 0 ausgestorben oder verschollen
- 1 vom Aussterben bedroht
- 2 stark gefährdet
- 3 gefährdet
- G Gefährdung anzunehmen, aber Status unbekannt
- R extrem seltene Art mit geographischer Restriktion
- V Arten der Vorwarnliste
- D Daten defizitär

Als weitere häufige Vogelarten wurden potentiell vorkommend angenommen:

Blaumeise (*Parus caeruleus*), Grünfink (*Carduelis chloris*), Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*), Kohlmeise (*Parus major*), Ringeltaube (*Columba palumbus*), Singdrossel (*Turdus philomelos*), Star (*Sturnus vulgaris*), Sumpfmehlschäfer (*Parus palustris*), Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*) und Zilp-Zalp (*Phylloscopus collybita*).

Im Untersuchungsraum wurden 4 Fledermausarten nachgewiesen. Überwinterungsquartiere wurden nur vom Abendsegler festgestellt. Weitere 6 Fledermausarten wurden laut spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung (saP) als potentiell vorkommend angenommen.

**Tab. 8: Fledermäuse**

deutscher Name	wissenschaftlicher Name	RL D	RL BY	RLT/S (Tertiär-Hügelland / Schotterplatten)	Nachweise am Königsplatz und in der Wallanlage zw. Schießgrabenstr. und Konrad-Adenauer-Allee
Abendsegler	<i>Nyctalus nyctalus</i>	3	3	3	Nachweis auf dem Königsplatz, bekanntes Winterquartier am Stadttheater, weiteres Winterquartier bei Baumfällungen auf Wallanlage entdeckt (Schmidt 2009), Detektornachweis auf Wallanlagen (2009)
Braunes Langohr	<i>Plecotus auritus</i>				Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Breitflügelfledermaus	<i>Eptesicus serotinus</i>	V	3	3	Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Kleine Bartfledermaus	<i>Myotis mystacinus</i>	3	-	-	Einzelnachweis vor einigen Jahren
Kleiner Abendsegler	<i>Nyctalus leisleri</i>	G	2	2	Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Nordfledermaus	<i>Eptesicus nilssonii</i>	2	3	2	Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Rauhautfledermaus	<i>Pipistrellus nathusii</i>	G	3	3	Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Weißbrandfledermaus	<i>Pipistrellus kuhlii</i>		D	D	Nachweis in Nähe der Wallanlagen (2009)



deutscher Name	wissenschaftlicher Name	RL D	RL BY	RLT/S (Tertiär-Hügelland / Schotterplatten)	Nachweise am Königsplatz und in der Wallanlage zw. Schießgrabenstr. und Konrad-Adenauer-Allee
Zweifarbflodermous	<i>Vespertilio discolor</i>	G	2	2	Kein Nachweis; aber potentiell vorkommend lt. saP
Zwergflodermous	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	-	-	-	Nachweis mehrerer Individuen, Sommerquartier in Nachbarschaft (2006) , Nachweis mehrerer Individuen (2009)

**RL D** Rote Liste Deutschland  
**RL BY** Rote Liste Bayern  
**RL T/S** Rote Liste Tertiäres Hügelland und Voralpines Schotterland

- 0 ausgestorben oder verschollen
- 1 vom Aussterben bedroht
- 2 stark gefährdet
- 3 gefährdet
- G Gefährdung anzunehmen, aber Status unbekannt
- R extrem seltene Art mit geographischer Restriktion
- V Arten der Vorwarnliste
- D Daten defizitär

Die Fledermauskartierung (Beutler et. al. 2006) erbrachte keine Quartiere für den Königsplatz. Laut Aussagen der Unteren Naturschutzbehörde wurde bei der Fällung eines älteren Baumes in den Wallanlagen zwischen Schießgrabenstraße und Konrad-Andenauer-Allee ein Winterquartier des Großen Abendseglers (*Nyctalus nyctalus*) festgestellt. Daher ist bei allen Höhlenbäumen, die geeignete Quartiere für diese Art aufweisen, davon auszugehen, dass diese als Winterquartier genutzt werden. Während am Königsplatz bei den Detektoruntersuchungen von Beutler (2006) und LARS consult (2009) wenige Fledermausbewegungen festgestellt werden konnten, wurden von LARS consult (2009) auf den Wallanlagen mehrere Tiere, darunter auch ein Exemplar der Weißrandfledermaus nachgewiesen. Daraus lässt sich ableiten, dass vor allem die Wallanlagen zwischen Schießgrabenstraße und Konrad-Andenauer-Allee als Leitlinie und Jagdhabitat genutzt werden. Über die Bedeutung des Königsplatzes als Jagdlebensraum kann mit den vorhandenen Ergebnissen nur spekuliert werden. Er besitzt aber sicherlich eine weitaus geringere Bedeutung als die Wallanlagen.

Neben der Avi- und der Fledermausfauna wurden auch Käfer kartiert (Beutler et. al. 2006). Dabei konnten 17 Käferarten nachgewiesen werden, von denen 4 auf der Roten Liste Bayerns geführt werden. 8 Arten sind zumindest in gewissen Entwicklungsstadien von Totholz abhängig, obwohl das Habitatpotential durch intensive gärtnerische Pflege und den damit einhergehenden Mangel an Totholz deutlich eingeschränkt wird. Europarechtlich streng geschützte Arten waren nicht darunter. In nachfolgender Tabelle sind die Käferarten zusammenfassend aufgelistet:

**Tab. 9: Käfer**

deutscher Name	wissenschaftlicher Name	RL D	RL BY	Totholz	Nachweise am Königsplatz
Blattkäfer	<i>Oulema gallaeciana</i>	-	-		Platane
Zipfelkäfer	<i>Charopus flavipes</i>	-	-		Platane
Rüsselkäfer	<i>Stereocorynes truncorum</i>	-	-	X	Platane
Düsterkäfer	<i>Mycetochara linearis</i>	-	-	X	Spitzahorn
Breitrüssler	<i>Brachytarsus nebulosus</i>	-	-		Spitzahorn
Speckkäfer	<i>Globicornis nigripes</i>	3	3		Spitzahorn
Hüpfkäfer	<i>Trixagus dermestoides</i>	-	-		Spitzahorn
Seidenkäfer	<i>Scryptia fuscula</i>	3	3	X	Spitzahorn
Seidenkäfer	<i>Anaspis rufilabris</i>	-	-	X	Spitzahorn
Bockkäfer	<i>Anisarthron barbipes</i>	2	3	X	Spitzahorn
Pochkäfer	<i>Anobium nitidum</i>	-	-		Spitzahorn
Düsterkäfer	<i>Isomira semiflava</i>	-	-		Kastanie
Bockkäfer	<i>Leiopus nebulosus</i>	-	-	X	Kastanie
Seidenkäfer	<i>Anaspis maculata</i>	-	-	X	Kastanie
Weichkäfer	<i>Malthodes (sp. Weibchen)</i>	-	-	X	Kastanie
Marienkäfer	<i>Oenopia conglobata</i>	-	-		Kastanie
Speckkäfer	<i>Globicornis nigripes</i>	3	3		Kastanie

- RL D** Rote Liste Deutschland  
**RL BY** Rote Liste Bayern  
 0 ausgestorben oder verschollen  
 1 vom Aussterben bedroht  
 2 stark gefährdet  
 3 gefährdet  
 G Gefährdung anzunehmen, aber Status unbekannt  
 R extrem seltene Art mit geographischer Restriktion  
 V Arten der Vorwarnliste  
 D Daten defizitär  
**Totholz** X zeitweilig von Totholz abhängig

Aus der Sicht des Artenschutzes ist der Königsplatz hinsichtlich seiner Käferfauna hoch zu bewerten. Er beherbergt u.a. einen durchaus beachtlichen Artenbestand von holzbewohnenden Käfern, wenn auch zum Teil in sehr schwachen Populationen. Die Bestände sind relativ gut mit denen von anderen Altholzinseln (Baumbeständen in Parks und in der Lechaue) in Augsburg vernetzt. Dementsprechend ist bei Eingriffen in den Königsplatz die Beeinträchtigung der Altholzbestände so weit möglich zu minimieren. Eine besondere Bedeutung für Altholzkäfer dürfte vor allem den beprobten Altbäumen zukommen, die unbedingt erhalten werden müssen (Beutler et. al. 2006). Allerdings ist natürlich auf Grund der Sicherungspflicht gerade bei Bäumen mit Tot-/Altholz eine verstärkte Baumpflege notwendig, bei der wiederum Lebensräume dieser Käferarten verloren gehen.

Beutler et. al. (2006) schlägt in seinem Fachgutachten als Kompensationsmaßnahmen für die hoch bewertete Altholzkäferfauna neben der Neupflanzung von Gehölzen das Liegen lassen gefälltter Baumstämme bzw. Stehenlassen von Stubben und Stümpfen, die Anlage von Rinden- und Asthaufen im Stammfußbereich stehen bleibender Bäume und die Anlage von Doldenblütersäumen vor. Darüber hinaus sollten seiner Ansicht nach Neupflanzungen von Bäumen nicht in so engen Abständen erfolgen, dass – wie in der derzeitigen Situation – fast nur stark beschattete Stämme vorhanden sind.

Diese Vorschläge werden in die „Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich“ (vgl. Kap. D. 5.2.3) aufgenommen und innerhalb der Ausgleichsfläche am der Senkelbachstraße entsprechend umgesetzt. Bei den Neupflanzungen von Bäumen werden ausreichende Abstände eingehalten. Die zur Fällung vorgesehenen alten Bäume >40 cm Durchmesser werden auf Käfervorkommen untersucht. Für die Versetzung wird eine ökologische Baubegleitung installiert, die die geeigneten Stämme bzw. Äste für diese Maßnahme auswählt. Der Königsplatz ist nicht als geeigneter Standort für Totholz anzusehen.

Die Realisierung des Vorhabens führt zu relativ geringen Eingriffen in den Baumbestand am Theodor-Heuss-Platz sowie zwischen Schießgrabenstraße und Konrad-Adenauer-Allee. Die Gehölzbestände am Königsplatz sind dagegen stärker betroffen. Dem stehen umfangreiche Neuanpflanzungen vor allem im Bereich der Fuggerstraße gegenüber (4 Baumreihen). Auch die Schließung des Grüngürtels durch den Wegfall der kurzen Hermanstraße und im Bereich Schießgrabenstraße/Hallstraße sowie die vorgesehene Begrünung der Volkhartstraße und des Eserwalls führen zu einem sowohl aus ökologischer als auch aus grünplanerischer Sicht gewünschten positiven Effekt. Verluste sind vor allem für die Saatkrähenkolonie am Königsplatz zu erwarten (ca. 20 % der Niststandorte).

Da vor allem die an der Kolonie randlich gelegenen Horstbäume betroffen sind und die Bäume im Kernbereich der Kolonie von den Maßnahmen überwiegend verschont bleiben, ist davon auszugehen, dass der Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung der Brutpopulation dieser Art führt. Nichts desto trotz kann es zu Abwanderungen von Einzelpaaren kommen, die dann evtl. im Stadtgebiet eine neue Kolonie gründen. Derzeit wird vom Landesbund für Vogelschutz für ganz Schwaben ein Saatkrähenmonitoring durchgeführt. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass durch ein Monitoring die Entwicklung der Saatkrähenkolonie während und nach den Maßnahmen zu erfassen ist, um neu entstehende Kolonien frühzeitig sicherstellen zu können. Aus artenschutzrechtlicher Sicht ist die Reduktion von ca. 20% der Horstbäume vertretbar, wenn die Vermeidungsmaßnahmen die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung festgelegt sind, eingehalten werden. Da der Königsplatz für die Saatkrähen schon jetzt die Kapazitätsgrenze erreicht hat, ist auch ohne die Umsetzung des gegenständlichen Projektes davon auszugehen, dass in absehbarer Zukunft neue Koloniestandorte gegründet werden. Geeignete Niststandorte in Form von Grünanlagen und Parks mit altem Baumbestand sind im gesamten Stadtgebiet vorhanden.

Im Zuge der Umsetzung der Planung werden darüber hinaus zusammenhängende Grünstrukturen mit einer großräumigen Vernetzung zu den angrenzenden Siedlungs- und Landschaftsräumen geschaffen. Die neuen Grünachsen übernehmen langfristig eine ausgleichende Wirkung für die mit der Planung verbundenen Eingriffe in Flora und Fauna.

Eine umfassende Beurteilung des geplanten Projektes insbesondere aus artenschutzrechtlicher Sicht (vgl. nachfolgendes Unterkapitel „Artenschutzrechtliche Beurteilung“) ist den „Naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Bebauungsplan 500“ (LARS consult, 01.05.2010) zu entnehmen.

Ohne Durchführung der Planung würden sowohl die Eingriffe in die bestehenden Gehölzlebensräume (v. a. am Königsplatz) als auch die geplanten Neupflanzungen (v. a. 4 Baumreihen entlang der Fuggerstraße, im Bereich des Walls zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Schießgrabenstraße sowie die vorgesehene Begrünung der Volkhartstraße und des Eserwalls) unterbleiben. Inwieweit einzelne Bäume in den nächsten Jahren aufgrund der Verkehrssicherungspflicht entfernt werden müssten ist derzeit nicht quantifizierbar.

### Artenschutzrechtliche Beurteilung

Im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchgeführt. Um diese notwendige Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange auf einer gesicherten Datengrundlage erstellen zu können, wurden – in Abstimmung mit der Unteren sowie Höheren Naturschutzbehörde– aktuelle faunistische Kartierungen durchgeführt. Die Schwerpunkte lagen dabei auf der Erfassung der Saatkrähenkolonie im Bereich des Parks am Königsplatz, sowie der Erfassung der Fledermausaktivitäten im Bebauungsplangebiet. Die Ergebnisse der Erfassungen von LARS consult (2010) und Beutler (2006) bilden die Grundlage für die Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG.

Folgende Vorkehrungen zur Vermeidung werden durchgeführt, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten zu vermeiden oder zu mindern. Die Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung dieser Vorkehrungen:

- **V1:**

Die notwendigen Rodungen werden sukzessive allesamt je nach Baufortschritt durchgeführt. Die Rodung von Gehölzen ist vom 01.03. – 30.09. nicht zulässig. Die Bäume am Königsplatz sind bei Rodungen im Februar vor der Fällung auf neu errichtete Krähenester zu untersuchen. Die Rodung von Bäumen mit neu angelegten Nestern ist ohne Ausnahmegenehmigung der Höheren Naturschutzbehörde nicht zulässig. Großbäume mit einem Stammdurchmesser von mehr als 40 cm sind vor der Rodung auf Ausfaltungen und Baumhöhlen zu untersuchen. Bäume mit festgestellten Aushöhlungen dürfen nur vom 01.10. – 30.11. gerodet werden um überwinternde Fledermäuse nicht zu stören.

- **V2:**

Nichts desto trotz werden alle Höhlenbäume die als Quartiere für Fledermäuse dienen können endoskopisch untersucht. Bei Feststellung von schon überwinternden Fledermausarten werden diese von Fledermausexperten evakuiert und an einen sicheren Standort verbracht. Die Höhlenbäume werden an einen geeigneten Standort versetzt, um weiterhin als natürliches Höhlenangebot fungieren zu können. Im Bebauungsplanbereich wird als Ersatz für jeden zu fallenden Höhlenbaum ein winterfester Fledermauskasten aufgehängt, um das verminderte Höhlenangebot zu kompensieren.

- **V3:**

Es werden nicht mehr als 20% der Bäume, die von Saatkrähennestern besetzt sind entfernt. Die Entfernung der Bäume geschieht zeitgestaffelt nach Baufortschritt. Die Rodungen müssen immer vor Brutbeginn abgeschlossen sein. Während der Brutphase sind Störungen auf das notwendigste Mindestmaß, um den Baubetrieb aufrecht zu erhalten, zu reduzieren. Aktive Vergrämuungsmaßnahmen werden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Bebauungsplanes 500 nicht durchgeführt. Für die Auswirkungen auf die Kolonie wird ein Monitoring durchgeführt, welches die Reaktion der Saatkrähen auf die Baumaßnahmen erfasst und bewertet.

- **V4:**

Schutz und Erhalt der nicht direkt von der Planung betroffenen Bäume

Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse werden mit Einbezug der genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen keine Verbotsstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt. Damit ist auch kein Ausnahmeantrag nach § 45 Abs. 8 BNatSchG. i.V. mit Art. 16 Abs.1 FFH-RL erforderlich.

#### Schutzgut Boden

Im überwiegenden Flächenanteil des Projektgebietes liegt eine intensive bauliche Nutzung vor, so dass grundsätzlich von einem erheblich anthropogen überprägten Bodengefüge auszugehen ist. Hinzu kommen die mit der Bombardierung während des Zweiten Weltkrieges verbundenen künstlichen Auffüllungen, welche ebenfalls einen weitgehend gestörten Bodenaufbau zur Folge haben.

Entsprechend den Aussagen des von Dipl.-Ing. Hermann Schall zum BV Mobilitätsdrehscheibe Königsplatz erstellten Gutachtens („Erfassung und Bewertung des Baumbestandes“ vom 03.08.2006), sind für den Bereich des Königsplatzes (innerhalb des Parks) folgende Verhältnisse vorzufinden:

„Unter der Rasendecke steht eine ca. 60 cm mächtige Schicht eines technisch hergestellten Vegetationssubstrates an, die Bestandteile Lehm und Oberboden dominieren. Im Zuge späterer Bodenlockerungs- und Bodenbelüftungsmaßnahmen wurden Perlithe zugegeben. Unterhalb der Schicht stehen bis in ca. 120 cm Tiefe (Sohle der Sondiergrabung) Füllböden sandiger Lehme an. Die Bodenzusammensetzung wechselt von stark lehmigen bis hin zu tonigen Sanden. Durchsetzt ist das Material mit Kies, Steinen, Ziegelbruch o. ä. Das Bodenmaterial dieser Füllbodenschicht ist stark verdichtet.“

Darüber hinaus wurde im Sommer 2006 eine Baugrunderkundung im Bereich des Königsplatzes mit insgesamt 7 Bohrungen durchgeführt (Prof. Dr. Schuler, Dr. Ing. Gödecke vom 28.09.2006), ergänzt durch aktuelle Baugrundaufschlüsse (Prof. Dr. Schuler, Dr. Ing. Gödecke) aus dem Jahr 2010: „Die bei natürlichem Schichtaufbau zu erwartende mehrere Meter dicke Deckschicht aus Lößlehm wurde nur in zwei der sieben Bohrungen in einer Tiefe von 1,3 bis 1,7 m bis 5,6 m unter GOK angetroffen. In den weiteren Bohrungen fanden sich an Stelle des Decklehms anthropogene Auffüllungen bis in eine Tiefe von 10,3 m unter GOK.“

Die Auffüllungen waren dabei heterogen mit unterschiedlichen Schichtdicken, Kornzusammensetzungen und wechselnden anthropogenen Beimengungen wie z. B. Beton- und Mauerwerksreste, Stahl, Holz und Aschenreste etc.. Mit kleinräumig stark unterschiedlicher Zusammensetzung der Auffüllungen ist zu rechnen.“

Trotz der Tatsache, dass die o. g. Ausführungen ausschließlich für den Bereich Königsplatz Gültigkeit besitzen, erscheint eine Übertragung der Aussage, dass ausschließlich gestörte Bodenverhältnisse vorliegen, auf das gesamte Planungsgebiet vom Grundsatz her möglich.

Unter Berücksichtigung dieser Voraussetzungen ist eine sonst übliche Bewertung der vorliegenden Böden – unterteilt in Speicher- und Reglerfunktion, Ertragsfunktion und Lebensraumfunktion – nicht zielführend.

Vielmehr werden sich die projektbedingt verursachten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden im Wesentlichen in einem Vergleich zwischen neu-versiegelten (z. B. im Bereich Königsplatz / Schaezlerstraße) und entsiegelten (u. a. im Bereich der geplanten Baumpflanzungen auf der Fuggerstraße aber auch am Eserwall sowie im Bereich des Wegfalls der Abbiegespur in die Hallstraße) Flächenanteilen bemessen lassen. Diese Gegenüberstellung zeigt, dass die projektbedingt verursachte Entsiegelung (ca. 5.933 m<sup>2</sup>) die Neuversiegelung (ca. 4.997 m<sup>2</sup>) sogar noch um etwa 936 m<sup>2</sup> übertrifft. Demnach sind keine projektbedingten negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten.

#### *Altlasten, Kampfmittel*

Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen keine besonderen Hinweise auf Altlasten / Kampfmittel im Planungsgebiet vor. Bei Kontrollanalysen im Rahmen von Probebohrungen aus dem Jahr 2006 (Prof. Dr. Schuler / Dr. Gödecke) wurden an Proben der oberflächennahen Schichten vereinzelt erhöhte Stoffkonzentrationen festgestellt (PAK, Quecksilber, Blei). Mit Ausnahme einer örtlich hohen Bleikonzentration lagen die festgestellten Stoffkonzentrationen unterhalb der Hilfwerte des LfW-Merkblattes 3.8/1.

Bei der ergänzenden Baugrunduntersuchung des Geotechnischen Büros Prof. Dr. Schuler / Dr. Gödecke (07.05.2010) wurden in einzelnen Aufschlüssen Auffüllungen angetroffen, in denen bei Blei und PAK der Hilfwert 1 nach dem LfW-Merkblatt 3.8/1 überschritten wurde, so dass eine Gefährdung für den Pfad Boden-Grundwasser nach Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden kann. Des Weiteren trat eine Überschreitung der gemäß den Vorgaben der Regierung von Schwaben bzw. des Bayerischen Landesamts für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit heranzuziehenden Prüfwerte für Benzo(a)pyren auf, so dass grundsätzlich auch eine Gefährdung für den Pfad Boden-Mensch nicht auszuschließen ist.

Durch die geplante Ausführung von Oberflächenversiegelungen und Frostschuttschichten im Bereich der Verkehrsflächen wäre eine Gefährdung über die Wirkungspfad Boden-Mensch (Direktkontakt) und Boden-Grundwasser (Auswaschung von Schadstoffen mit dem Sickerwasser) bereits wirksam unterbunden. Im Falle einer Entsiegelung der entsprechenden Flächen bzw. bei Nutzungsänderungen sind beim Verbleib der

schadstoffhaltigen Auffüllungen im Boden allerdings Gefährdungsabschätzungen für die betroffenen Wirkungspfade nach BBodSchV durchzuführen und die weiteren Maßnahmen mit dem Umweltamt abzustimmen.

Insgesamt kann ein Vorkommen von schädlichen Bodenveränderungen, Altlasten / Kampfmitteln innerhalb des gesamten Projektgebietes insbesondere aufgrund der Kriegseinwirkungen nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden. Demnach ist bei Erdarbeiten sorgfältig darauf zu achten, ob eventuell künstliche Auffüllungen, Altablagerungen u. ä. (mit entsprechen Auffälligkeiten) 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.

Unabhängig davon sind sämtliche Aushubmaterialien nach den einschlägigen abfallrechtlichen Bestimmungen im Hinblick auf ihre schadlose Verwertung oder Entsorgung zu überprüfen.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden sich keine mit den geplanten baulichen Maßnahmen verbundenen Versiegelungen bisher unversiegelter Flächen ergeben. Im Gegenzug würden jedoch auch keine Entsiegelungen durchgeführt werden.

#### Schutzgut Wasser

Im Projektgebiet liegen keine Oberflächengewässer vor, so dass im Rahmen der gegenständlichen Betrachtungen nur die projektbedingten Auswirkungen auf das Grundwasser zu untersuchen sind.

Wasserschutzgebiete liegen nicht innerhalb des Planungsraumes, auch ist kein oberflächennahes Grundwasservorkommen zu erwarten. Entsprechend den Darstellungen der Grundwasserkarte der Stadt Augsburg liegt der höchste Grundwasserstand (für den Bereich Königsplatz) bei mehr als 10 m unter der Geländeoberkante.

Grundsätzlich ist bei Projekten, die zu einer Erhöhung des Versiegelungsanteiles führen, zu überprüfen inwiefern sich dies negativ auf die Grundwasserneubildungsrate auswirken könnte. Wie die Bilanzierung zwischen versiegelter und entsiegelter Fläche zeigt, übertrifft die projektbedingt verursachte Entsiegelung die Neuversiegelung um etwa 936 m<sup>2</sup>. Demnach sind diesbezüglich keine nennenswerten Auswirkungen auf den Grundwasserkörper zu erwarten (vgl. in diesem Zusammenhang auch entsprechende Verminderungsmaßnahmen zur Versickerung bzw. zur Reduzierung der Flächenversiegelung in den Kap. D.4.5.2 und D.5.2.3). Bezüglich eines möglichen Schadstoffeintrages in das Grundwasser durch Freilegung von Altlasten / Kampfmitteln sind die im Kap. Schutzgut Boden getroffenen Aussagen zu berücksichtigen.



Demnach ist hinsichtlich einer Gefährdung des Grundwassers durch etwaige Schadstoffimmissionen über Sickerwassertransport auch im Falle von höheren (als den bisher nachgewiesenen) Kontaminationen nur von einem relativ geringem Transmissionspotential bzw. von einer günstigen Abbau- und Rückhaltewirkung für die festgestellten Schadstoffe auszugehen.

In diesem Zusammenhang ist darüber hinaus das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth frühzeitig in die weiteren Erkundungsschritte einzubeziehen. Bau- und Gestaltungsmaßnahmen dürfen im Plangebiet nur dann begonnen werden, wenn dadurch die Erkundungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt werden und die evtl. erforderlichen Sanierungsmaßnahmen uneingeschränkt möglich bleiben.

### Schutzgut Luft/Klima

Entsprechend den Aussagen eines Stadtklimagutachtens aus dem Jahr 2000 (Baumüller et al, Stuttgart + Karlsruhe) wurde der Bereich Königsplatz als Teil eines zusammenhängenden „Stadtkern-Klimatops“ im Bereich der Innenstadt von Augsburg bewertet. Die Grünanlage des Königsplatzes besitzt demnach zwar keine wesentliche klimatische Ausgleichsfunktion für die umliegende dicht bebaute Umgebung. Allerdings wirkt sich der Baumbestand im unmittelbaren Nahbereich deutlich reduzierend auf sommerliche Hitzeereignisse aus. Kleinklimatisch betrachtet kommt dem Königsplatz damit sehr wohl eine thermische Ausgleichsfunktion zu. Ähnliches gilt (wenn auch je nach Größe des Gehölzbestandes in eingeschränkter Form) sicherlich auch für die Gehölzbestände am Theodor-Heuss-Platz sowie zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Schießgrabenstraße.

Als wesentlichste projektbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Klima sind somit die notwendigen Rodungen im Bereich des Königsplatzes sowie des Theodor-Heuss-Platzes anzusehen.

Im Rahmen der Beurteilung der projektbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Lufthygiene sind jedoch die geplanten Gehölzpflanzungen (Fuggerstraße, 4 Baumreihen) sowie das Schließen des Grünzuges zwischen Königsplatz und Theodor-Heuss-Platz durch den Wegfall der kurzen Hermanstraße sowie im Bereich der bestehenden Abbiegespur in die Hallstraße und die vorgesehene Begrünung der Volkhartstraße und des Eserwalls positiv zu bewerten. Unter Berücksichtigung des günstigen Verhältnisses von Neupflanzungen zu projektbedingt verursachten Rodungen sind zusammenfassend betrachtet keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die kleinklimatischen Verhältnisse zu befürchten.

Hinsichtlich der lufthygienischen Auswirkungen (insbesondere die mit der Verkehrsverlagerung verbundene, veränderte Schadstoffemissionssituation) wird auf die entsprechenden Textpassagen beim Schutzgut Mensch verwiesen.

Ohne Durchführung der Planung würden sowohl die Eingriffe in die bestehenden Gehölzlebensräume (v. a. am Königsplatz und Theodor-Heuss-Platz) als auch die geplanten Neupflanzungen (v. a. entlang der Fuggerstraße, im Bereich des Walls zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Schießgrabenstraße sowie die vorgesehene Begrünung der Volkhartstraße und des Eserwalls) unterbleiben.

#### Schutzgut Orts- und Landschaftsbild

Das Orts- und Landschaftsbild im Projektgebiet wird u. a. von folgenden stukturbildenden Elementen geprägt.

- an die Verkehrs- und Grünflächen angrenzende dichte Bebauung (bis zu 10 Geschosse)
- Gehölz- und Altbaumbestände am Theodor-Heuss-Platz
- Geländestufe zwischen Schießgrabenstraße und Konrad-Adenauer-Allee (Reste der historischen Wallanlagen) mit Altbaumbestand
- Flächige Grünanlage auf dem Königsplatz mit prägendem Altbaumbestand (waldartiger Charakter), inkl. Brunnen und diagonal sich kreuzender Wegestruktur (Grundstruktur aus dem 19. Jhd. noch weitgehend erhalten)
- Straßenbegleitende Gehölzbestände jüngeren Alters entlang der Fuggerstraße
- Gehölzbestände entlang der Schaezlerstraße, Holbeinstraße und Bahnhofstraße
- Gehölz- und Altbaumbestände am Kennedy-Platz sowie am Alten Einlass
- Gehölzbestände entlang der Volkhartstraße und Frölichstraße
- Sonstige Brunnen, Denkmäler etc. außerhalb des o.g. Grünbestandes (z.B. Manzu-Brunnen)

Augenfälligste negative Auswirkung des geplanten Projektes ist auch im Hinblick auf das Schutzgut Orts- und Landschaftsbild die notwendige Inanspruchnahme von Gehölzbeständen. Wie bereits bei den Schutzgütern Tiere / Pflanzen und Lufthygiene erläutert, sind insbesondere im Bereich des Königsplatzes und des Theodor-Heuss-Platzes am vorhandenen Grünbestand Reduktionen vorzunehmen. Aber auch im Bereich zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Schießgrabenstraße (im Abschnitt südlich der Einmündung der Beethovenstraße) sowie im Einmündungsbereich der Hallstraße in die Konrad-Adenauer-Allee müssen in kleinerem Umfang Gehölze gerodet werden.

Dem sind jedoch die Aufwertung der Nord-Süd-Grünachse durch die geplanten Baumpflanzungen entlang der Fuggerstraße (4 Baumreihen), die vorgesehene Begrünung der Volkhartstraße und des Eserwalls sowie das Schließen der bestehenden Lücken innerhalb des Grünzuges zwischen Königsplatz und Theodor-Heuss-Platz durch den Wegfall der kurzen Hermanstraße und im Bereich der bestehenden Abbiegespur in die Hallstraße gegenüberzustellen. Hinzu kommt die mit der geplanten Verkehrsberuhigung und der Öffnung / Umgestaltung des Königsplatzes etc. verbundene deutlich gesteigerte Attraktivität der Nord-Süd-Verbindung Volkhartstraße – Kennedy-Platz – Fuggerstraße – Königsplatz – Konrad-Adenauer-Allee – Theodor-Heuss-Platz. Dieser sogenannte Augsburg-Boulevard ist ein wesentliches Planungsziel des Ideenwettbewerbes „Innenstadt Augsburg“, das im Bebauungsplan Nr. 500 umgesetzt wird.

Ohne Durchführung der Planung würde die angestrebte Aufwertung der Nord-Süd-Achse ebenso unterbleiben wie die negativen Auswirkungen infolge der Eingriffe in die Gehölz- bzw. Baumlebensräume.

#### Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Entsprechend einer Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 23.09.2009 umfasst die Planung verschiedene in der Denkmalliste für die Stadt Augsburg aufgeführte Ensembles und die in den Ensembles liegenden Einzelbaudenkmäler beziehungsweise den Nähebereich von Ensembles.

Es sind dies:

- Ensemble Altstadt Augsburg
- Ensemble Fuggerstraße / Volkhartstraße / Schaezlerstraße
- Ensemble Schießgrabenstraße
- Ensemble Gesundbrunnenstraße

Von der Vielzahl der in diesen Flächen liegenden Einzelbaudenkmale sind stellvertretend einige bekannte zu nennen:

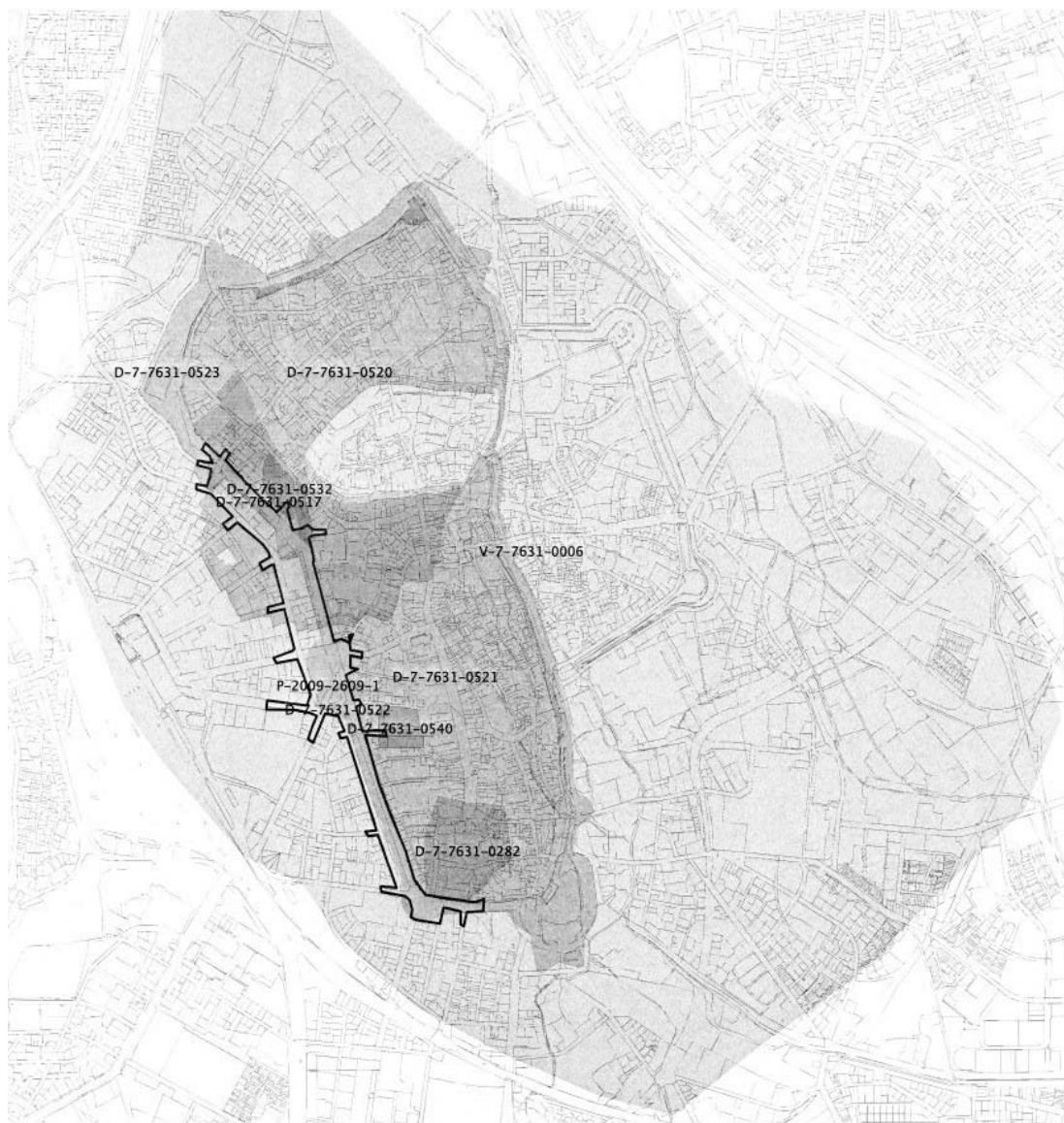
- Justizpalast (Am alten Einlaß 1)
- Stadttheater (Kennedy-Platz 1)
- Fuggerstraße 10 (ehem. St. Anna Gymnasium)
- Fuggerstraße 12 (Stadtarchiv),
- Konrad-Adenauer-Allee 15, 17a, 17/19, 23, 25, 27, 31, 33, 43, 43 1/2, 45, 51, 53, 55/57

Dazu kommen – außerhalb der Ensembleflächen liegend – der Thor-  
mannbrunnen auf dem Königsplatz sowie der Kesterbrunnen in den  
Wallanlagen.

Darüber hinaus liegt das Planungsgebiet im Bereich oder in unmittelba-  
rer Nähe folgender eingetragener oder vermuteter Bodendenkmäler  
(gemäß Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege  
vom 17.09.2009):

- Spätrömisch-frühmittelalterliches Gräberfeld (Inv.Nr. D-7-7631-0282)
- Augusta Vindelicum: Hauptstadt der römischen Provinz Rätien –  
Siedlungsbereich extra muros, Kastell und Gräberfelder  
(Inv.Nr. D-7-7631-0517)
- Augsburg: Untertägige Siedlungsteile der befestigten spätmittelalter-  
lichen Stadterweiterung „Frauenvorstadt“ (Inv.Nr. D-7-7631-0520)
- Augsburg: Untertägige mittelalterliche und neuzeitliche Siedlungsteile  
im Bereich der befestigten hochmittelalterlichen Reichsstadt  
(Inv.Nr. D-7-7631-0521)
- Augsburg: Befestigungen der hochmittelalterlichen Reichsstadt  
(Inv.Nr. D-7-7631-0522)
- Augsburg: Befestigungen der spätmittelalterlichen Stadterweiterung  
„Frauenvorstadt“ (Inv.Nr. D-7-7631-0523)
- Kloster des Mittelalters und der Neuzeit (Inv.Nr. D-7-7631-0532)
- Kloster des Mittelalters und der Neuzeit (Inv.Nr. D-7-7631-0540)
- Römische, mittelalterliche und neuzeitliche Fundstellen im Weichbild  
der Stadt, insbesondere Vorstädte, gewerbliche und infrastrukturelle  
Einrichtungen, wie Straßen, Brücken, Mühlen, Anlegestellen, Dämme,  
Lehm- und Kiesgruben, Müll- und Schuttbladeplätze. In den ehemali-  
gen Hochwassergebieten von Lech und Wertach können diese unter  
meterhohen Kiesablagerungen verborgen sein (Inv.Nr. D-7-7631-0006)

Für die Lokalisierung und Ausdehnung dieser aufgeführten Bodendenk-  
mäler sind die Eintragungen in nachfolgender Abbildung maßgeblich.



**Abb. 30:** Bodendenkmale im weiteren Umgriff der Planung

Mit Ausnahme der aus verkehrsplanerischen Aspekten zwingend notwendigen Verschiebung des Manzú-Brunnens und der Beseitigung der alten Überdachung und Kioske des Haltestellendreiecks sind mit dem geplanten Vorhaben keine baulichen Eingriffe in die bestehende Gebäudesubstanz bzw. die sonstigen vorhandenen Einzeldenkmäler und Kulturgüter verbunden, so dass diesbezüglich keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

Demnach besteht mit der Planung aus Sicht des Landesamtes für Denkmalpflege, Abt. für praktische Bau- und Kunstdenkmalpflege, vom Grundsatz her Einverständnis. Aus denkmalfachlicher Sicht ist jedoch sicherzustellen, dass das Bodenniveau in den gebäudenahen Bereich der Ensembles in keinem Fall erhöht wird und die Entwässerung jeweils von den Gebäuden wegführt.

Auch direkte Eingriffe in Bodendenkmäler sind relativ unwahrscheinlich, da auf den durch die Planung betroffenen Flächen aufgrund früherer Baumaßnahmen überwiegend bereits erheblich beeinträchtigte Böden zu erwarten sind. In diesem Zusammenhang ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass bei den geplanten Vorhaben nur im Bereich der Untergeschosse des neuen Haltestellendreiecks, der neu geplanten Straßenbahntrassen und des Manzú-Brunnens mit Eingriffstiefen (0,6 m und tiefer) zu rechnen ist, die evtl. bisher ungestörte Bereiche berühren. Zwischen den Gleisen in der Bgm.-Fischer-Straße und der Fuggerstraße ist für Ausweichverkehre im Störfungsfall ein zusätzlicher Gleisbogen notwendig. In diesem Bereich ist mit Überresten des ehemaligen Gögginger Tors zu rechnen.

Grundsätzlich sind die Bodendenkmäler gem. Art. 1 DSchG in ihrem derzeitigen Zustand vor Ort zu erhalten. Ihre ungestörte Erhaltung vor Ort besitzt aus Sicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege Priorität. Weitere Planungsschritte sollten diesen Aspekt bereits berücksichtigen und Bodeneingriffe auf das unabweisbar notwendige Mindestmaß beschränken.

Auf die in der o. g. Stellungnahme aufgeführten Bestimmungen für eine zulässige Überplanung der Bodendenkmäler wird hingewiesen (vgl. in diesem Zusammenhang auch entsprechende Verminderungsmaßnahmen zum Thema Kultur- und Sachgüter im Kap. D.5.2.3).

Die gestalterische Wirkung der geplanten Maßnahmen (Umgestaltung / Öffnung des Königsplatzes, grünordnerische Maßnahmen z. B. auf der Fuggerstraße, der Konrad-Adenauer-Allee / Schießgrabenstraße sowie der Volkhartstraße und dem Eserwall) wird sich in Verbindung mit der geplanten Verkehrsverlagerung in diesem Bereich insbesondere auf die Nord-Süd-Achse Kennedy-Platz – Fuggerstraße – Königsplatz – Konrad-Adenauer-Allee – Theodor-Heuss-Platz und damit auch die dort situierten Denkmäler äußerst positiv auswirken.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Sachgüter (z. B. bestehende Infrastrukturanlagen) sind bei Durchführung der Planung nicht zu erwarten.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden sowohl die obig beschriebenen positiven als auch die negativen Effekte auf die Kultur- und Sachgüter unterbleiben.

### Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden, soweit beurteilungsrelevant, bei den jeweiligen Schutzgütern mit erfasst (z. B. Eingriffe in Grünbestände bei den Schutzgütern Lufthygiene, Tiere / Pflanzen, Mensch, Orts- und Landschaftsbild oder auch 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

Prinzipiell wird im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens versucht, eventuelle Eingriffe in Grünbestände soweit als möglich zu minimieren. Darüber hinaus werden folgende Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vorgeschlagen:

#### Lufthygiene

Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse durch entsprechende grünordnerische Maßnahmen (Entsiegelung von bisher versiegelten Flächen sowie umfangreiche Baumpflanzungen) als Beitrag für die Frischluftzufuhr und Lufterneuerung (Adsorptions- und Filtervermögen der Bäume) sowie Verbesserung der Infrastruktur des ÖPNV und dadurch langfristig Reduzierung von Individualverkehr im Stadtzentrum.

#### Immissionsschutz

Entsprechend den Ausführungen innerhalb des Schutzgutes Mensch (Lärm) sind zum Schutz betroffener Gebäude passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Eine detaillierte Auflistung dieser Gebäude ist dem Schutzgut Mensch (Tabelle im Unterkapitel „Lärmimmissionen“) sowie dem Schalltechnischen Gutachten em plan vom 12.11.2010 zu entnehmen.

Als freiwillige kommunale Maßnahme der Lärminderung wird im gesamten Bereich der künftig stark frequentierten Achse Schaezler- / Schießgrabenstraße der Einbau eines lärm mindernden Fahrbelags vorgenommen. Mit diesem Fahrbelag können nachweislich Pegelminderungen von bis zu 4 dB(A) erzielt werden. Durch den Einbau eines derartigen Belages können die mit der Planung verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die Verkehrslärmbelastung aller Anwohner mehr als kompensiert werden.

Für die Frölichstraße und den Oberen Graben wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km / h angeordnet werden. Im Vergleich zur heute maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 km / h ergibt sich damit eine Reduzierung der Schallimmissionen von rd. 2 dB(A). Hierdurch

werden dort die durch das Vorhaben ausgelösten zusätzlichen Verkehrslärmbelastungen deutlich kompensiert. Zur weiteren Verbesserung der Situation ist in diesen Straßenzügen der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags vorgesehen.

Bei einer Lageveränderung der Straßenbahngleise werden im Bereich von Gebäuden mit mittlerem und hohem Gefährdungsgrad entsprechende Maßnahmen zum Erschütterungsschutz (z.B. senkrechte Abfugung des Gleiskörpers, elastische Schienenlagerung, leichtes Masse-Feder-System) vorgesehen. Dies betrifft insbesondere das neue Haltestellendreieck mit dem Gleisabschnitt in der Halderstraße sowie die Gleisstrasse in der Eserwallstraße. (vgl. Abschnitt zu Erschütterungen in Kapitel D.5.2.2.)

#### Orts- und Landschaftsbild

Zur dauerhaften Sicherung des stadtbildprägenden leistungsfähigen Großgrüns wird für die Grünanlage am Königsplatz und die Wallanlagen zwischen Schießgrabenstraße und Konrad-Adenauer-Allee ein Pflege- und Entwicklungskonzept erarbeitet, in dem der langfristige Erhalt der das Orts- und Landschaftsbild prägenden Grünstrukturen sichergestellt wird.

#### Tiere / Pflanzen

Aufbauend auf die aktuellen und gesicherten Grundlagendaten wurden als Ergebnis der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) besondere Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen v.a. für die Avi- und Fledermausfauna getroffen. Diese sind im Schutzgut Tiere / Pflanzen (im Unterkapitel „Artenschutzrechtliche Beurteilung“) zusammenfassend aufgelistet.

Darüber hinaus sind im Bebauungsplan 500 Festsetzungen zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt enthalten.

Sie betreffen z.B. den Schutz bestehender Gehölze (Schutzmaßnahmen gem. DIN 18920, Unterlassung von Eingriffen im Abstand < 1,50 m zur Kronentraufe, schonende Arbeitsweise bei unvermeidbaren Baumaßnahmen im Wurzelbereich, Maßnahmen zum Erhalt straßenbegleitender Bäume), die Vermeidung / Minimierung von Beeinträchtigungen der Saatkrähenkolonie und Fledermausvorkommen (Verbot der Rodung von Bäumen mit neu angelegten Krähenestern, eingeschränkter Rodungszeitraum für Höhlenbäume) oder Maßnahmen speziell zum Schutz der Käferpopulation (Einbau von Totholz aus den Fällungen am Königsplatz in der Ausgleichsfläche am Senkelbach).

#### Boden / Altlasten / Kampfmittel

Grundsätzlich sollte vor Beginn von Erdarbeiten 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.

#### Kultur- und Sachgüter

Zum Schutz der Baudenkmäler und Ensembles ist aus denkmalfachlicher Sicht sicherzustellen, dass das Bodenniveau in den gebäudenahen Bereich der Ensembles in keinem Fall erhöht wird und die Entwässerung jeweils von den Gebäuden wegführt.

Bauarbeiten sollten grundsätzlich so durchgeführt werden, dass möglichst geringe Bodenveränderungen entstehen, d. h. Bodeneingriffe auf das unabweisbar notwendige Mindestmaß beschränkt werden. Bei einer Überplanung von Bodendenkmälern hat der Antragsteller im Bereich von Denkmalflächen eine Erlaubnis nach Art. 7 DSchG bei der Unteren Denkmalschutzbehörde einzuholen und deren entsprechenden fachlichen Vorgaben zu beachten.

#### Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfes erfolgte methodisch soweit als möglich in Anlehnung an die Eingriffsermittlungen der bereits durchgeführten Planungen (Planfeststellungsverfahren für den Umbau des Königsplatzes sowie die Umgestaltung der Haltestelle und Wendeschleife am Theodor-Heuss-Platz). Demnach sind in die Eingriffsermittlung sowohl die projektbedingt verursachte Neuversiegelung (abzüglich der entsiegelten Flächen) als auch die unvermeidbaren Rodungen von Gehölzbeständen einzustellen.

Details zur Eingriffsregelung inkl. einer tabellarischen Auflistung der betroffenen Bäume sind den „Angaben zur naturschutzfachlichen Eingriffsregelung zum Bebauungsplan 500 „Augsburg – Boulevard“ (LARS consult 19.11.2010) zu entnehmen

Tab. 10: Ausgleichsflächenbedarf für die Neuversiegelung

Wirkfaktor	Fläche in m <sup>2</sup>	Kompensationsfaktor	Ausgleichsflächenbedarf
projektbedingte Neuversiegelung	4.997	1,0	4.997
abzüglich Entsiegelung	5.933	1,0	5.933
Summe	- 936	1,0	- 936

Für die projektbedingt verursachte Versiegelung bisher unversiegelter Bereiche entsteht demnach kein Ausgleichsflächenbedarf. Vielmehr übersteigt die Entsiegelung die Neuversiegelung um ca. 936 m<sup>2</sup>. Dieser Flächenüberschuss der entsiegelten Flächen ist jedoch im Hinblick auf die eher lineare Struktur der Entsiegelungsflächen (v. a. im Bereich des Eserwalls) – im Vergleich zur eher flächenhaften Versiegelung im Bereich des Königsplatzes – als „Zuschlag“ zum rechtlich notwendigen Flächenbedarf zu verstehen. Demnach soll durch diese Vorgehensweise der geringeren ökologischen Wertigkeit der neu geplanten überwiegend linienhaften Grünflächen (im Vergleich zu den in Anspruch genommenen flächenhaften Grünflächen v. a. Königsplatz) Rechnung getragen werden (insbesondere hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Habitatqualität). Die Untere Naturschutzbehörde hat ihr grundsätzliches Einverständnis mit diesem Ansatz erklärt.

*Ausgleichsbedarf für die Rodung von Bäumen:*

In Beiplan F.5.1 werden die unvermeidbar zu rodenden Gehölzbestände zusammenfassend dargestellt. Dabei erfolgt eine Unterscheidung zwischen zu rodenden Bäumen, die entlang einer Straße stehen (Straßenbäume) und Bäumen, die zu einer Parkanlage gezählt werden können (Parkbäume). Je nach Alter, Vitalität und faunistischer Bedeutung werden den einzelnen Bäumen Kompensationsfaktoren zwischen 1 und 4 zugeordnet. Insgesamt ergibt sich demnach für die 176 zu rodenden Bäume ein Bedarf von 280 Ersatzpflanzungen.

Davon entfallen für die Rodung von 122 straßenbegleitenden Bäumen 186 neu zu pflanzende Bäume, während für die projektbedingte Entfernung von 54 Parkbäumen 94 Bäume innerhalb größerer Grünflächen neu zu begründen sind.

Den Rodungen stehen innerhalb des Geltungsbereichs ,v.a. am Eserwall und in der Fugger- und Volkhartstraße aber auch in der Schießgrabenstraße und am Königsplatz, Neupflanzungen von 175 Bäumen gegenüber (vgl. Beiplan F.5.2.). Davon werden innerhalb von Grünanlagen (Königsplatz) 11 Bäume gepflanzt, die restlichen 164 Bäume sind als straßenbegleitende Pflanzungen einzustufen.

Der verbleibende Bedarf an Ersatzpflanzungen von 105 Bäumen (83 Parkbäume und 22 Straßenbäume) muss demnach auf externen Ausgleichsflächen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans erbracht werden.

Entlang der Rote-Torwall-Straße wurden bereits 9 straßenbegleitende Bäume gepflanzt. Per Stadtratsbeschluss vom 03.11.2006 (Umbau der Haltestelle Königsplatz – Ausgleichsflächen Altstadttring, Drucksache Nr. 06/00501) sind diese Neupflanzungen für den Ausgleich zum Umbau des Königsplatzes vorgesehen. Diese Baumreihe wird dem Eingriff durch eine textliche Festsetzung im gegenständlichen Bebauungsplan zugeordnet (vgl. Beiplan F.6.1).

Darüber wurden auf der Ausgleichsfläche „Oberer Feldweg“ in Haunstetten 13 Ersatzpflanzungen für die Rodung von Straßenbäumen vorgenommen (vgl. Beiplan F.6.3).

Zusammenfassend betrachtet ist der Ausgleichsbedarf für Straßenbäume durch die Neupflanzung von 186 Bäumen damit erfüllt.

Die notwendigen Pflanzungen von 83 Parkbäumen verteilen sich auf folgende zwei externen Ausgleichsflächen:

- Auf der Ausgleichsfläche „Oberer Feldweg“ in Haunstetten (vgl. Anlage F.6.3) wurden bereits 23 heimische Laubbäume (*Tilia x intermedia* "Pallida" (Kaiserlinde) bzw. alternativ *Tilia cordata* "Greenspire" (Stadtlinde)) gepflanzt.
- Auf der Ausgleichsfläche nordwestlich der Senkelbachstraße (vgl. Anlage F.6.2) ist die Pflanzung von 32 heimischen Einzelbäumen vorgesehen. Zugunsten einer lockeren Struktur der neuen Grünfläche und besserer Entwicklungsmöglichkeiten für die Neupflanzungen wird auf eine bei dem bestehenden Platzangebot (Gesamtfläche der Ausgleichsfläche ca. 3.740 m<sup>2</sup>) durchaus mögliche erheblich dichtere Bepflanzung verzichtet. Nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde werden – da im vorliegenden Fall über die Baumpflanzungen hinaus eine umfangreiche ökologische Aufwertung auf der gesamten Ausgleichsfläche erfolgt – die vorgesehenen 32 Pflanzungen einem Ausgleich von 60 Bäumen gleichgestellt.

Zusammenfassend betrachtet ist damit auch der Ausgleichsbedarf für Parkbäume erfüllt.

Im Einzelnen sind auf den im Besitz der Stadt Augsburg befindlichen Ausgleichsflächen folgende, in § 8 der textlichen Festsetzungen fixierten Maßnahmen zu ergreifen:

Ausgleichsfläche nordwestlich der Senkelbachstraße (vgl. Beiplan F.6.2.)

- Flächengröße gesamt ca. 3.740 m<sup>2</sup>
- Rückbau des vorhandenen provisorischen Parkplatzes (Entsiegelung gesamt ca. 2.280 m<sup>2</sup>; hiervon ca. 790 m<sup>2</sup> Asphaltfläche und ca. 1.490 m<sup>2</sup> Schotterfläche); Tiefenlockerung des Untergrundes
- Pflanzung von 32 standortgerechten heimischen Laubbäumen; Pflanzenqualität H, 3 x v, STU 18 – 20 cm; bei ungeeignetem Untergrund sind Pflanzgruben mit mind. 1 m Tiefe und 12 m<sup>3</sup> Baumsubstrat gemäß ZTV-Vegtra-Mü herzustellen
- Errichtung eines Walls mit ca. 0,5 m Höhe und ca. 1,0 m Breite aus kiesigem Material als Abgrenzung zur angrenzenden Parkplatzfläche
- Strukturanreicherung durch Einbau von Totholz, mindestens 3 stehende Altbaumtorsi und mindestens 4 liegende Stämme, hierfür sind geeignete Stämme mit vorhandenen Mulmhöhlen aus den Fällungen am Königsplatz bzw. aus anderen unvermeidbaren Fällungen von Altbäumen im Stadtgebiet zu verwenden

- Aendecken des Oberbodens mit humusarmem kiesigem Oberboden; Entwicklungsziel Schotterrasen (keine Ansaat)
- gezieltes Freistellen und Förderung einzelner Jungbäume durch Pflegemaßnahmen (Stockhieb) im Bereich der Gehölzsukzession auf der südlichen und östlichen Böschung
- weitere Pflegemaßnahmen: 2-malige Mahd / Jahr der neu anzulegenden Grünfläche, 1-malige Mahd / Jahr der Altgrasbestände im Böschungsbereich.

Die Ausgleichsfläche liegt auf Teilflächen der Flurstücke Nr. 4648/11 und 4648/12, Gemarkung Augsburg. Sie ist im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 449 „Langenmantelstraße“ als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stadt Augsburg und wurde bisher keinem anderen Eingriff als Ausgleichsfläche zugeordnet. Die Fläche liegt unmittelbar benachbart zu den Schutzgebietsgrenzen der BaumSchVO des Altstadtrings und grenzt zudem an einen ausgedehnten Altbaumbestand. Aufgrund dieser naturschutzfachlich günstigen Lage und des vorhandenen Aufwertungspotenzials ist die Fläche gut als Ausgleichsfläche geeignet. Die Fläche am Senkelbach war per Stadtratsbeschluss bereits im Rahmen des ausgesetzten Planfeststellungsverfahrens als Ausgleich für den Umbau des Königsplatzes vorgesehen (Umbau der Haltestelle Königsplatz – Ausgleichsflächen nordwestlich der Senkelbachstraße, Drucksache Nr. 07/00139).

Ausgleichsfläche „Oberer Feldweg“ in Haunstetten (vgl. Beiplan F.6.3):

- Flächengröße ca. 2.800 m<sup>2</sup>
- Pflanzung von 36 standortgerechten heimischen Laubbäumen (Tilia x intermedia "Pallida" (Kaiserlinde) bzw. alternativ Tilia cordata "Greenspire" (Stadtlinde)) auf einem bis zu ca. 12 m breiten Grünstreifen (Fläche ca. 2.800 m<sup>2</sup>); Pflanzenqualität H, 3 x v, STU 18 – 20 cm; der Baugrund ist vor Bepflanzung mit geeignetem Gerät zu lockern und eine geeignete Vegetationstragschicht aufzubringen. In Abstimmung mit den Stadtwerken ist entlang der geplanten Baumreihen parallel zur bestehenden Hauptwasserleitung eine entsprechende Wurzelschutzfolie einzubringen. Die Bäume sind nach fachlich anerkannter Praxis zu pflanzen (DIN 18916, ZTV-Vegtra-Mü)

Die Ausgleichsfläche liegt auf den Fl.Nrn. 981/2, 995/0 und 1636/0 der Gemarkung Haunstetten.

Die Ausgleichsflächen und die darauf vorgesehenen Maßnahmen sind dem Eingriff durch textliche Festsetzungen im gegenständlichen Bebauungsplan zugeordnet.

Sowohl die methodische Vorgehensweise zur Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfes als auch die Festlegung von naturschutzfachlich sinnvollen Ausgleichsmaßnahmen erfolgte in enger Abstimmung mit der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde.

#### D.5.2.4. Planungsalternativen

Siehe hierzu Kapitel D.4.4. "Planungsalternativen".

### D.5.3. Zusätzliche Angaben

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

Für die Beurteilung der einzelnen Schutzgüter wurden folgende Unterlagen herangezogen, die im Stadtplanungsamt bzw. Tiefbauamt der Stadt Augsburg einsehbar sind:

##### Verkehr

- Verkehrsmodell - Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“, Bericht von gevas humberg & partner, November 2010
- Verkehrssimulation Königsplatz, Bericht von gevas humberg & partner, November 2010
- Verkehrssimulation Theodor-Heuss-Platz, Bericht von gevas humberg & partner, November 2010
- Leistungsfähigkeit Kennedyplatz, Bericht von gevas humberg & partner, November 2010
- Stadtratsbeschluss vom 25.06.2009, Ideenwettbewerb Innenstadt – Teilbereich Augsburg-Boulevard, Grundsatzbeschluss zur Verkehrsführung, Drucksache Nr. 09/00293

##### Schutzgut Mensch, Kultur und Sachgüter

- Schalltechnische und lufthygienische Beurteilungen von EM-Plan vom 12.11.2010
- Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, Dienststelle Thierhaupten vom 17.09.2009 und 02.02.2012
- Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege, Abt. für praktische Bau- und Kunstdenkmalpflege vom 23.09.2009
- Dipl.-Ing. Wolfgang Rösener, Erschütterungsgutachten vom 07.04.2010, Stadtwerke / Umbau Königsplatz – 10/061
- Dipl.-Ing. Wolfgang Rösener Erschütterungsgutachten vom 26.04.2010, Stadtwerke / Theodor-Heuss-Platz – 10/062
- Dipl.-Ing. Wolfgang Rösener, Erschütterungsgutachten vom 30.08.2006 (Königsplatz),
- Stellungnahmen der TU München, Bewertung der Körperschall-emissionen im Bereich der Wendeschleife am Theodor-Heuss-Platz vom 26.02.2007 und im Bereich der Wendeschleife am Stadttheater vom 14.03.2007
- Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit durch das Büro ELBAS, EMV-Gutachten vom 08.09.2006 (Königsplatz), 13.10.2006 (Theodor-Heuss-Platz) und 30.08.2007 (Wendeschleife Stadttheater)
- Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit durch das Büro ELBAS, EMV-Gutachten Umplanung „Augsburg Boulevard“ – Ergänzung zum EMV-Gutachten Theodor-Heuss-Platz vom 15.04.2010

- Verkehrsmengendaten des städtischen Verkehrsmodells für den Analyse-Nullfall (2010), den Analyse-Planfall (2011/2012) sowie die Prognosefälle (2025)

Schutzgut Tiere / Pflanzen:

- LARS consult (2010): Kartierung der Avifauna (insbesondere der Saatkrähenkolonie im Bereich des Königsplatzes) und der Fledermausvorkommen
- LARS consult (2010): Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Bebauungsplan 500 „Augsburg - Boulevard“ (redaktionelle Anpassungen vom Feb. 2012)
- LARS consult (19.11.2010): Angaben zur naturschutzfachlichen Eingriffsregelung zum Bebauungsplan 500 „Augsburg-Boulevard“
- ARGE Augsburg-Boulevard, Adler&Olesch / Wunderle + Team Innenstadt (18.06.2010) Visuelle Baumbestandsbewertung
- Stadtratsbeschluss vom 19.04.2007, Umbau der Haltestelle Königsplatz – Ausgleichsflächen nordwestlich der Senkelbachstraße, Drucksache Nr. 07/00139
- Stadtratsbeschluss vom 03.11.2006, Umbau der Haltestelle Königsplatz – Ausgleichsflächen Altstadttring, Drucksache Nr. 06/00501
- Erfassung und Bewertung des Baumbestandes vom 03.08.2006 zum BV Mobilitätsdrehscheibe Königsplatz; Dipl.-Ing. Hermann Schall
- Gutachten zum Planfeststellungsverfahren Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, Umbau Königsplatz, Unterlagen zur Umweltverträglichkeit vom März 2007; Eger & Partner, Landschaftsarchitekten BDLA
- Gutachten zum Planfeststellungsverfahren Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, Umbau Königsplatz, Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil vom März 2007; Eger & Partner, Landschaftsarchitekten BDLA
- Gutachten zum Planfeststellungsverfahren Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, Umbau Königsplatz, Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom März 2007; Eger & Partner, Landschaftsarchitekten BDLA
- Gutachten zum Planfeststellungsverfahren Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, Haltestelle und Wendeschleife Theodor-Heuss-Platz, Dreigleisiger Ausbau, Planfeststellung vom 21.05.2007, Änderung vom 11.12.2007, Erläuterungsbericht Natur und Landschaft, Landschaftsarchitekturbüro A. Mattmer

Schutzgut Boden:

- Baugrunderkundung im Bereich des Königsplatzes durch Prof. Dr. Schuler, Dr. Ing. Gödecke vom 28.09.2006 ergänzt durch aktuelle Baugrundaufschlüsse (Prof. Dr. Schuler, Dr. Ing. Gödecke) aus dem Jahr 2010
- Stellungnahme des Umweltamts, Bodenschutz und Abfallrecht vom 04.01.2012

Sonstige Schutzgüter:

- diverse Grundlagendaten des „Ideenwettbewerbs Augsburg“ zu den Themen Denkmalschutz, Grünordnung, Landschaftsökologie (z. B. entsprechende Lagepläne, Landschaftsplan, Schutzverordnung Altstadttring, Grünordnerische Konzepte etc.)
- Baumüller et al, Stuttgart + Karlsruhe: Stadtklimagutachten aus dem Jahr 2000 in Gutachten zum Planfeststellungsverfahren Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, Umbau Königsplatz, Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil vom März 2007; Eger & Partner, Landschaftsarchitekten BDLA.

D.5.3.2. Beschreibung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Insbesondere im von Dipl.-Ing. Hermann Schall zum BV Mobilitätsdrehscheibe Königsplatz erstellten Fachgutachten („Erfassung und Bewertung des Baumbestandes“ vom 03.08.2006) wurde die Befürchtung geäußert, dass eine erhebliche Gefährdung des empfindlichen (Rest-)Baumbestandes innerhalb des Königsplatzes bestehe, wenn einzelne Bäume gerodet würden. Um diesen Befürchtungen ausreichend Rechnung zu tragen, hat sich die Stadt Augsburg entschlossen, mögliche projektbedingte Beeinträchtigungen von Baumbeständen im Bereich des Königsplatzes (und hier insbesondere entlang der Schaezlerstraße) durch ein begleitendes Monitoring zu überwachen. Zu diesem Zweck wird u.a. für die Grünanlage am Königsplatz ein Pflege- und Entwicklungskonzept erarbeitet werden. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist der Vitalitätszustand des Baumbestandes erneut detailliert aufzunehmen und zu dokumentieren. Zudem ist die Vitalität der Gehölze in regelmäßigen Abständen zu überprüfen (alle 3 Jahre). Sollten sich im Rahmen dieser Überwachungen Hinweise ergeben, dass einzelne Bäume – als Folge der im gegenständlichen Bebauungsplan vorgesehenen Baumaßnahmen – in ihrem Bestand gefährdet sind, müssen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde entsprechende Ersatzpflanzungen vorgenommen werden. Inwiefern sich hier ein – über den Ersatz des betroffenen Baumbestandes hinausgehender – zusätzlicher Ausgleichsflächenbedarf ergibt, ist im Einzelfall mit den zuständigen Fachbehörden zu überprüfen. Sollte dies notwendig werden, hat sich die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfes an der Bedarfsermittlung des gegenständlichen Bebauungsplanes methodisch zu orientieren. Unabhängig von diesen Ausführungen werden diese Bäume jedoch durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen geschützt (vgl. Kap. D 5.2.3).

Darüber hinaus wird die Entwicklung der Saatkrähenkolonie am Königsplatz während und nach den Baumaßnahmen im Rahmen eines Monitorings erfasst und bewertet. Zu diesem Zweck werden die Brutvogelbestände am Königsplatz (sowie eventuelle vom Königsplatz abgewanderte und neu gegründete Saatkrähenkolonien) während der ersten fünf Jahre in einem ein- bis zweijährigen Rhythmus erfasst um so langfristige Aussagen über die Bestandsentwicklung treffen zu können.

### D.5.3.3. Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 500 wird die planungsrechtliche Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Neuordnung des Königsplatzes und die Aufwertung der Achse vom Theodor-Heuss-Platz zum Kennedy-Platz („Augsburg-Boulevard“) geschaffen. Aufgabe des vorliegenden Umweltberichtes ist es, die mit dem geplanten Projekt verbundenen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter zu ermitteln und zu bewerten sowie die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung vorzunehmen.

Im Hinblick auf die Schutzgüter Wasser, Klima, Boden, das Landschaftsbild sowie Kultur- und Sachgüter ist festzustellen, dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen bei einer Realisierung des vorliegenden Projektes zu erwarten sind.

So wird insgesamt mehr Fläche entsiegelt als neu versiegelt und damit werden im Zuge der Umsetzung der Planung sogar neue Bodenstandorte geschaffen. Dies führt insgesamt auch dazu, dass zukünftig mehr Wasser in den Boden versickern kann als bisher, wovon der Bodenwasserhaushalt profitiert. Trotz der notwendigen Rodungen, auch von z. T. größeren bzw. älteren Bäumen ist nicht davon auszugehen, dass sich die kleinklimatische Situation im Geltungsbereich des Bebauungsplanes bzw. dessen näheren Umfeldes verschlechtern wird. Beim Schutzgut Landschaftsbild wird es bei einer Realisierung des geplanten Vorhabens zu einer Veränderung des Landschafts- bzw. Stadtbildes kommen. Rodungen im Bereich Königsplatz, Theodor-Heuss-Platz sowie Schießgrabenstraße und Konrad-Adenauer-Allee stehen umfangreiche Neupflanzungen in der Fuggerstraße, Volkhartstraße sowie am Eserwall entgegen. Insgesamt erfährt das Stadtbild bei einer Umsetzung der Ziele des Ideenwettbewerbes eine deutliche Aufwertung. Die Grünstrukturen werden in ihrer Gesamtheit, vor allem durch die Schließung des Wallgrüns auf Höhe der Hallstraße sowie die Fortführung des Grünzuges in die Fuggerstraße deutlich gestärkt und aufgewertet. Die Auswirkungen des Projektes auf die Schutzgüter Wasser, Boden und Landschaftsbild können somit als positiv, die negativen Auswirkungen auf Klima sowie Kultur- und Sachgüter als gering eingestuft werden.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind differenziert zu betrachten.

Die Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf die menschliche Gesundheit sind insgesamt als sehr gering einzustufen, eine Beeinflussung von Elektronenstrahl-Bildschirmen kann an bestimmten Orten jedoch eintreten.

Auch zusätzliche Erschütterungen spielen nur eine untergeordnete Rolle und werden soweit erforderlich durch geeignete Maßnahmen in ihren Auswirkungen vermieden bzw. deutlich reduziert.



Durch das teilweise Näherrücken der Gleise an die Wohnbebauung ergibt sich ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen für 11 Häuser im Bereich Halderstraße und am Eser. Am Königsplatz sowie am Theodor-Heuss-Platz treten durch die neuverlegten Straßenbahngleise tendenziell eher Entlastungen ein.

Durch den Straßenverkehr kommt es zu geringen (0 - 2 dB(A)), und somit kaum hörbaren Lärmpegelzunahmen im Bereich der Schaezlerstraße, des westlichen Königsplatzes, der Schießgrabenstraße und des Theodor-Heuss-Platzes. Im Bereich des südlichen Königsplatzes und der Eserwallstraße ergibt sich in etwa ein gleichbleibendes Pegelniveau, wobei lokal kleinere Zu- und Abnahmen (+/- 1 dB (A)) zu verzeichnen sind.

Reduktionen ergeben sich im Bereich der Fuggerstraße, der Holbeinstraße, des östlichen Königsplatzes und der Konrad-Adenauer-Allee. Mit Ausnahme der Fuggerstraße und des östlichen Königsplatzes liegen die Reduktionen im Bereich der menschlichen Hörschwelle bzw. darunter. An der Fuggerstraße ebenso wie am östlichen Königsplatz tritt mit einer Reduktion von - 6 dB(A) bzw. - 8 bis - 10 dB (A) eine sehr deutlich hörbare Entlastung ein.

Bereiche mit Entlastungen stehen demzufolge Bereiche mit Zusatzbelastungen entgegen.

Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ergeben sich grundsätzlich nur bei Neubauten oder wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen und gleichzeitiger Überschreitung der Grenzwerte der Lärmvorsorge. Beim Umbau von Königsplatz und Augsburg-Boulevard liegen diese Voraussetzungen in der nördlichen Schaezlerstraße, am südlichen und westlichen Königsplatz sowie in Teilen der Schießgrabenstraße und der Eserwallstraße vor.

Als freiwillige kommunale Maßnahme der Lärminderung wird im gesamten Bereich der künftig stark frequentierten Achse Schaezler- / Schießgrabenstraße der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags vorgenommen, mit dem Pegelminderungen von bis zu 4 dB(A) erzielt werden können. Durch den Einbau eines derartigen Belages können die mit der Planung verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die Verkehrslärmbelastung aller Anwohner dieser Straßen mehr als kompensiert werden.

Mit der Umsetzung der neuen Verkehrsführung kommt es auch außerhalb des Plangebiets zu Verkehrsverlagerungen. Hierdurch nehmen in einigen Straßen die Schallemissionen ab, in anderen Straßen tritt jedoch auch eine Zunahme der Lärmbelastung auf. An einzelnen Straßenabschnitten, die bereits ohne Umsetzung der Planung vergleichsweise hohen Verkehrsmengen aufweisen, sind bedingt durch die prognostizierten Verkehrszunahmen Pegelerhöhungen von rd. 1 dB(A) zu erwarten.

Sofern in diesen Bereichen die Werte der Lärmvorsorge erreicht bzw. weiter erhöht werden, können entsprechende Lärmschutzmaßnahmen mit weiteren aktuellen Planungen bzw. Vorhaben (z.B. Lärmsanierungsprogramm, Lärmaktionsplan, Schallschutzmaßnahmen aufgrund der Linie 6 oder des Bebauungsplans 470 „Beiderseits der Maximilianstraße“, etc.) abgestimmt werden.

Unabhängig hiervon ist für den Bereich des Oberen Grabens und für die Frölichstraße, die bedingt durch das Vorhaben von zusätzlichem Verkehr belastet werden, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vorgesehen, womit die Pegelerhöhungen aus der Verkehrsverlagerung deutlich kompensiert werden. Zur weiteren Verbesserung der Situation ist in diesen beiden Straßenzügen zusätzlich der Einbau eines lärmindernden Straßenbelags vorgesehen.

Bei den Luftschadstoffen ist davon auszugehen, dass im Prognosehorizont bis zum Jahr 2025, in allen Querschnitten die Grenzwerte der 39. BImSchV bezüglich der zulässigen Jahresmittelwerte für PM10 (Feinstaub) und NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid) eingehalten werden.

Beim Schutzgut Tiere/Pflanzen und biologische Vielfalt ist als wesentlicher Eingriff vor allem die Rodung von Bäumen zu nennen. Ferner ist davon auszugehen, dass sich die vorhandene Saatkrähenkolonie durch die Rodungen am Königsplatz um ca. 20% reduzieren wird und die betreffenden Tiere eventuell an andere geeignete Standorte im Stadtgebiet ausweichen werden. Da vor allem die an der Kolonie randlich gelegenen Horstbäume betroffen sind und die Bäume im Kernbereich der Kolonie von den Maßnahmen überwiegend verschont bleiben, ist davon auszugehen, dass der Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung der Brutpopulation dieser Art führt.

Ferner können im Zuge der Fällung älterer Bäume eventuell Fledermausquartiere (Höhlenbäume) verloren gehen. Hier erfolgt gegebenenfalls ein Ausgleich durch Fledermauskästen bzw. durch Versetzen von Höhlenbäumen. Die Eingriffe in die Grünstruktur und der Verlust der ökologischen Wertigkeiten können dementsprechend durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden. Als Ergebnis der „Naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Bebauungsplan 500“ (LARS consult, 01.05.2010) kann festgehalten werden, dass unter Berücksichtigung des derzeitigen Erkenntnisstandes mit Einbezug der in Kap. D 5.2.3 vorgeschlagenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt werden. Damit ist auch kein Ausnahmeantrag nach § 45 Abs. 8 BNatSchG i.V. mit Art. 16 Abs.1 FFH-RL“ erforderlich.

Bei der naturschutzfachlichen Ermittlung des Eingriffs und dem daraus resultierenden notwendigen Ausgleich spielen vor allem die Versiegelung und die Rodung von Bäumen eine Rolle. Insgesamt steht einer Neuversiegelung von 4.997 m<sup>2</sup> eine Entsiegelung von 5.933 m<sup>2</sup> gegenüber.

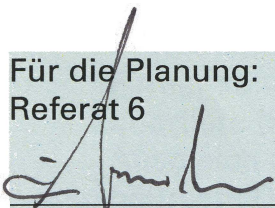
Somit werden 936 m<sup>2</sup> mehr entsiegelt als versiegelt. Infolge der projektbedingt verursachten Eingriffe in Gehölzbestände werden entlang der überplanten Straßenräume sowie am Königsplatz 176 Bäume gerodet. Im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes werden jedoch bereits 175 neue Bäume gepflanzt. Vor der Schule Am Roten Tor, am Senkelbach sowie am Oberen Feldweg in Haunstetten werden weitere Ausgleichmaßnahmen umgesetzt und 77 weitere Baumpflanzungen vorgenommen. Insgesamt kann damit der Eingriff sowohl in den Boden als auch in die Grünstrukturen vollständig ausgeglichen werden, so dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass nachhaltige negative Auswirkungen für die Flora und Fauna eintreten werden.

Zusammenfassend betrachtet sind mit dem gegenständlichen Bebauungsplan unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden.

## D.6. Städtebauliche Statistik

Flächen	in ha	in %
<b>Bauflächen</b>	<b>0,13</b>	<b>1,0</b>
Sondergebiet „Kundencenter ÖPNV“ (SO <sub>KC</sub> )	0,13	1,0
<b>Verkehrsflächen</b>	<b>11,52</b>	<b>84,8</b>
Straßenflächen, öffentlich	4,81	35,4
Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“, öffentlich	0,13	1,0
Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“, öffentlich	2,11	15,5
Fuß- und Radwege / Radfahrerstreifen, öffentlich	2,33	17,1
Fläche für Straßenbahn	1,81	13,3
Straßenbegleitgrün, öffentlich	0,32	2,4
Fläche für Stellplätze (Stawa, Anlieferung)	0,01	0,1
<b>Grünflächen</b>	<b>1,93</b>	<b>14,2</b>
Öffentliche Grünflächen	1,81	13,3
Private Grünflächen	0,12	0,9
<b>Gesamtfläche</b>	<b>13,58</b>	<b>100,0</b>

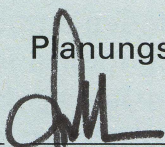
Für die Planung:  
Referat 6

  
Gerd Merkle  
Berufsmäßiger Stadtrat

Stadtplanungsamt

  
Norbert Diener  
Amtsleiter

Planungsbüros

  
Arnold Consult AG  
EM Plan / Lars Consult

## **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. zur 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/TeilNet oder der Deutschen Telekom rechtzeitig Kontakt aufzunehmen.

### **E.3. Denkmalschutz**

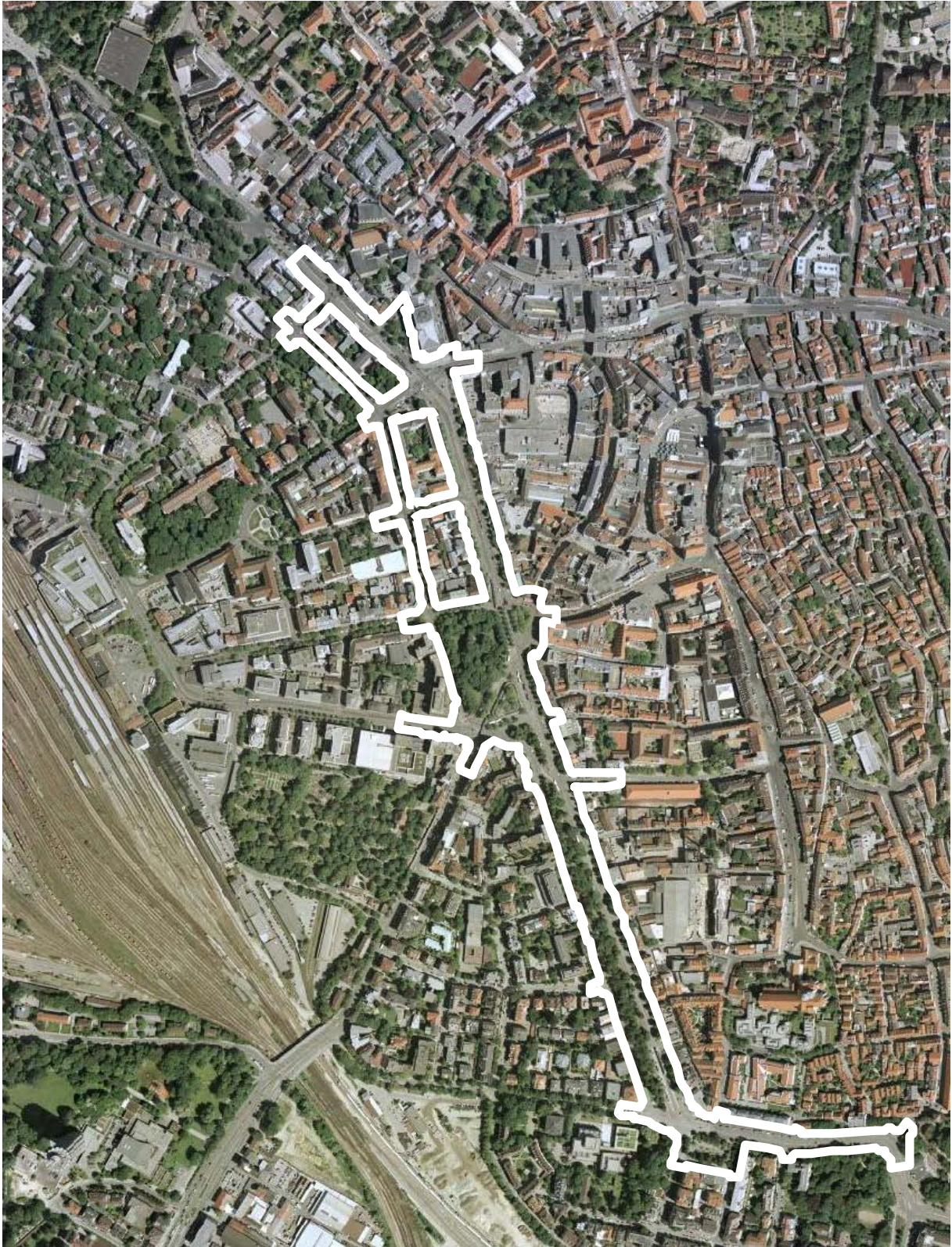
Da im gesamten Plangebiet mit dem Vorhandensein von archäologischen Fundstellen zu rechnen ist, muss für alle Eingriffe in den Boden, Erdbewegungen und bauliche Einrichtungen im Bereich des Bebauungsplanes eine denkmalrechtliche Genehmigung beantragt werden (Art. 7 und 15 DSchG). Die Stadtarchäologie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

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

Die Veränderung von Baudenkmalern bedarf der Erlaubnis nach Art. 6 DSchG. Dies betrifft auch passive Schallschutzmaßnahmen an denkmalgeschützten Gebäuden.

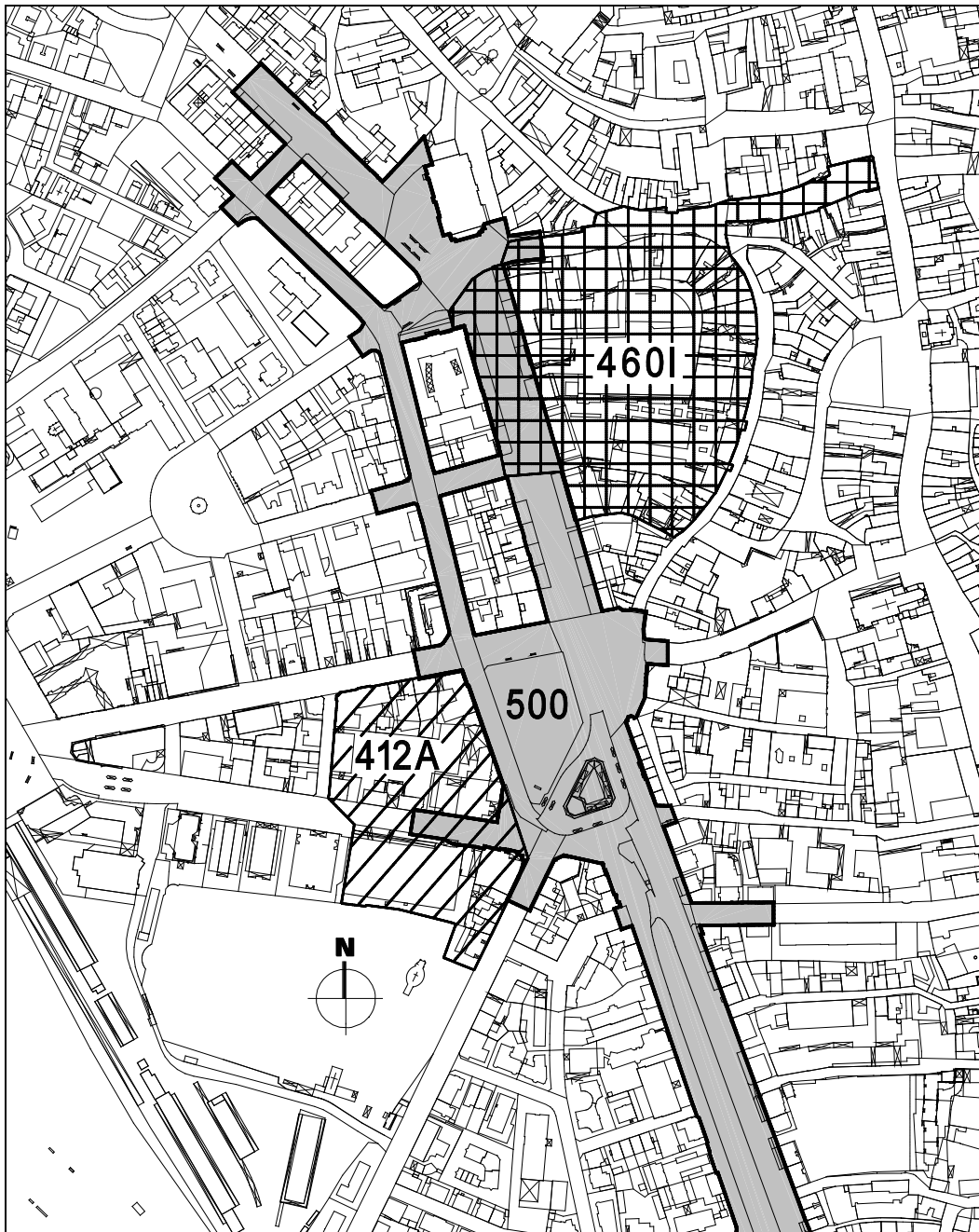
## F. Anlagen


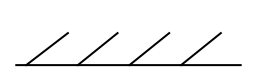
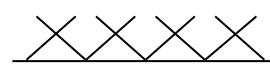
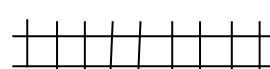
### F.1. Luftbild



Bildflug von 2006

## F.2. Planungsrechtliche Ausgangssituation



-  Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des BP Nr. 500
-  Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des rechtskräftigen BP Nr. 412 A „Zwischen Schranken-, Bahnhof-, Schaezler-, Hermanstraße und Friedhof“
-  Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des rechtskräftigen BP Nr. 435 „Bei St. Ulrich“
-  Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des rechtskräftigen BP Nr. 460 I „Ernst-Reuter-Platz“

### **F.3. Freianlagen**

#### **F.3.1. Entwurfsplanung Freianlagen – Lageplan Fuggerstraße**

Siehe eigenständiger Plan im Maßstab 1:250

#### **F.3.2. Entwurfsplanung Freianlagen – Lageplan Königsplatz**

Siehe eigenständiger Plan im Maßstab 1:250

#### **F.3.3. Entwurfsplanung Freianlagen – Detailausschnitt Belag**

Siehe eigenständiger Plan im Maßstab 1:100



## F.4. Hochbau Straßenbahnhaltestelle Königsplatz

Realisierungswettbewerb „Hochbauten und Überdachungen im Haltestellendreieck“, Preisgerichtssitzung 12.05.2010

1. Preis: atelier pk, Berlin / Schuller + Tham Architekten, Augsburg



## **F.5. Zu rodende Bäume / neu zu pflanzende Bäume**

### **F.5.1. Zu rodende Bäume**

Siehe eigenständiger Plan im Maßstab 1:2000

### **F.5.2. neu zu pflanzende Bäume**

Siehe eigenständiger Plan im Maßstab 1:2000

## **F.6. Externer Ausgleich**

### **F.6.1. Externe Ausgleichsfläche „Rote-Torwall-Straße“**

siehe eigenständiger Plan im Maßstab 1:750

### **F.6.2. Externe Ausgleichsfläche „Senkelbach“**

siehe eigenständiger Plan im Maßstab 1:750

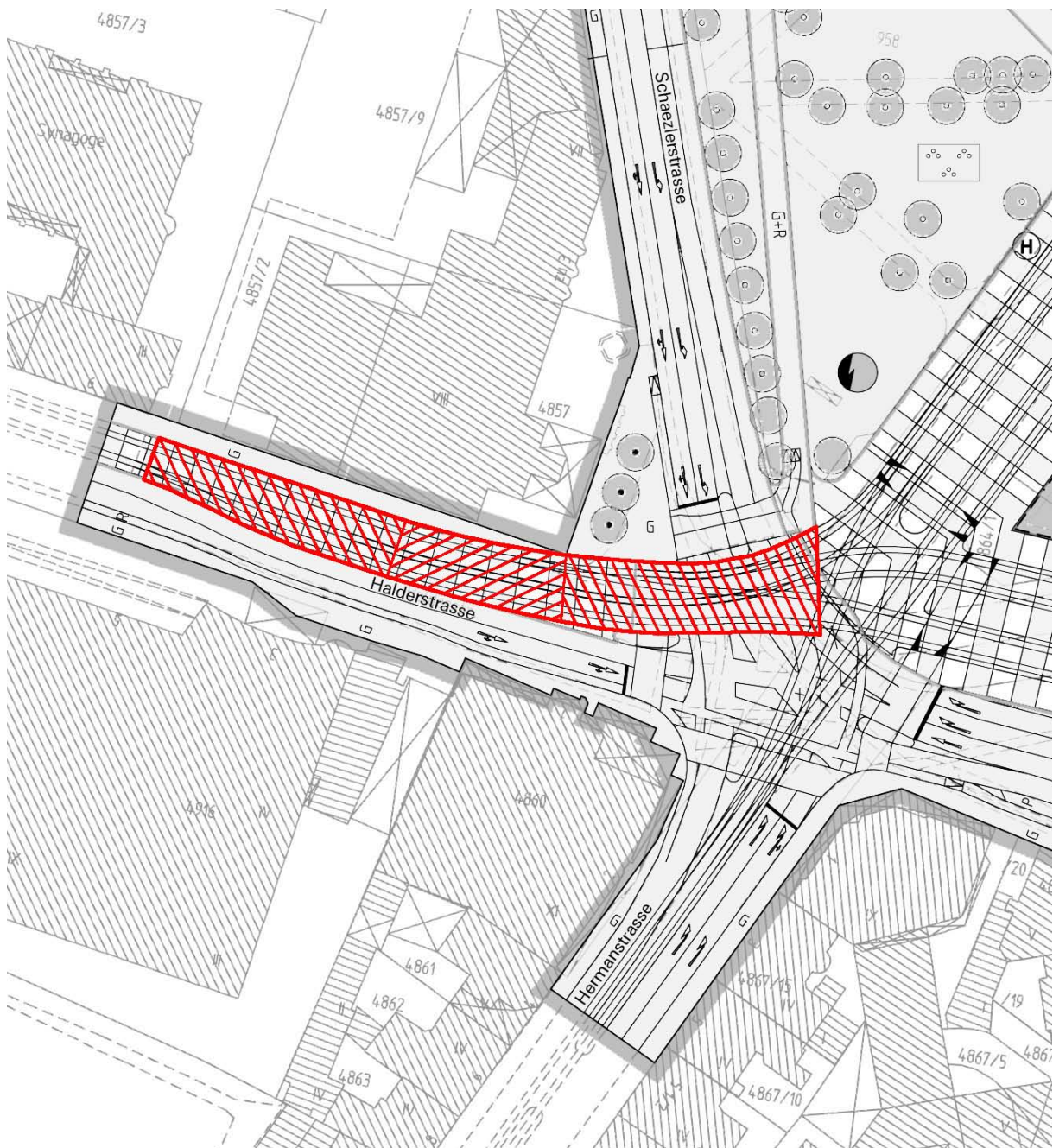
### **F.6.3. Externe Ausgleichsfläche „Oberer Feldweg“**

siehe eigenständiger Plan im Maßstab 1:500

## **F.7. Anspruch auf passiven Schallschutz**

siehe eigenständigen Plan im Maßstab 1:2000

## F.8. Erschütterungsschutz



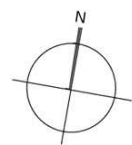
Gleisabschnitt, in dem der Einbau eines leichten Mass-Feder-Systems festgesetzt ist



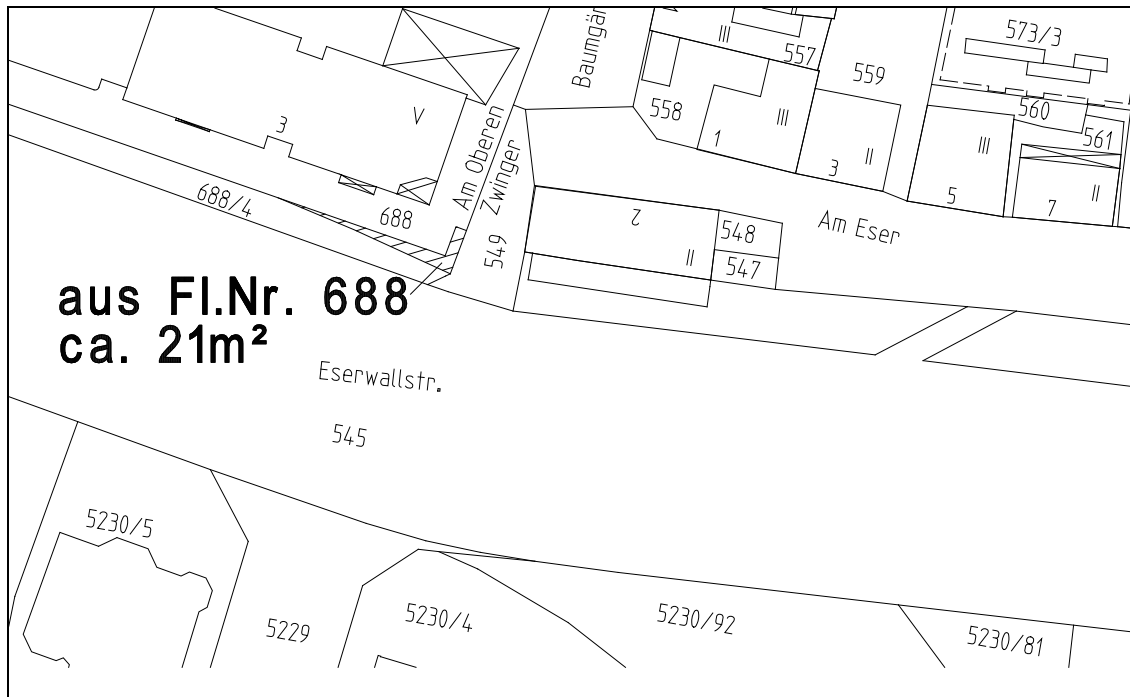
Bereich, in dem die neue Gleislage näher an die Tiefgarage heranrückt als im Bestand



Überstand von einer Fahrzeuglänge (42 m)



## F.9. Überplanung Privatgrundstücke



Flächenanteil aus Grundstück Fl.Nr. 688 ca. 21 m<sup>2</sup>



Flächenanteil aus Grundstück Fl.Nr. 4808/31 ca. 8 m<sup>2</sup>

## G. Verfahrensvermerke

Aufstellungsbeschluss	22.07.2009
Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 31/2009	31.07.2009
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	29.07.2009
Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	vom 03.08.2009 mit 25.09.2009
Billigungs- und Auslegungsbeschluss	10.06.2010
Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung im Amtsblatt Nr. 23-24/2010	18.06.2010
Benachrichtigung und erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	18.06.2010
Öffentliche Auslegung	vom 28.06.2010 mit 30.07.2010
Satzungsbeschluss	16.12.2010
Mitteilung der Würdigung der Stellungnahmen durch den Stadtrat an die Verfasser	10.01.2011
Ausfertigung der Satzung	12.01.2011
Inkrafttreten / Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 1-2/2011	14.01.2011
Feststellung der Unwirksamkeit des BP Nr. 500 durch den Bayer. Verwaltungsgerichtshof (Normenkontrollverfahren)	08.11.2011
Einlegung einer Nichtzulassungsbeschwerde durch die Stadt Augsburg beim Bundesverwaltungsgericht	14.12.2011

### **Durchführung eines ergänzenden Verfahrens nach § 214 Abs. 4 BauGB**

Erneuter Auslegungsbeschluss	15.12.2011
Bekanntmachung der erneuten öffentlichen Auslegung im Amtsblatt Nr. 51/2011	23.12.2011
Benachrichtigung und erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	23.12.2011

Erneute Öffentliche Auslegung

vom 02.01.2012  
mit 03.02.2012

Erneuter Satzungsbeschluss

01.03.2012

Stadt Augsburg  
Augsburg, 26.06.2012

  
Dr. Kurt Gribl  
Oberbürgermeister



## H. Weitere Verfahrensvermerke

Die Bebauungsplansatzung, bestehend aus Planzeichnung, der Zeichenerklärung, den textlichen Festsetzungen und den Anlagen F.6 „Externer Ausgleich“ und F.8 „Erschütterungsschutz“, jeweils in der Fassung vom 17.02.2012, wird hiermit ausgefertigt.

Stadt Augsburg  
Augsburg, 26.06.2012

  
Dr. Kurt Gribl  
Oberbürgermeister



Zurückweisung der Nichtzulassungsbeschwerde durch das  
Bundesverwaltungsgericht

14.06.2012

Bekanntmachung der Unwirksamkeit des ursprünglichen  
BP Nr. 500 im Amtsblatt Nr. 26-A/2012

29.06.2012



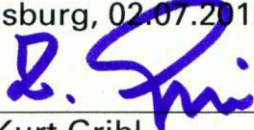
Erneutes, rückwirkendes Inkrafttreten des neuen BP Nr. 500 nach Durchführung eines ergänzenden Verfahrens zur Fehlerbehebung

Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 26-A/2012 29.06.2012

Inkrafttreten rückwirkend zum 14.01.2011

Erneute Mitteilung der Würdigung der Stellungnahmen durch den Stadtrat an die Verfasser 29.06.2012

Stadt Augsburg  
Augsburg, 02.07.2012



Dr. Kurt Gribl  
Oberbürgermeister

