



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

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

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

Anlass und Ziele der Planung, Umweltprüfung

Zum nachhaltigen Ausbau des ÖPNV-Netzes und zur besseren Verknüpfung des städtischen und regionalen Nahverkehrs verfolgen die Stadt und die Stadtwerke Augsburg das Projekt „Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg“. Der Umbau des zentralen Straßenbahnknotens am Königsplatz, der in der heutigen Form seiner Bedeutung als wichtiger Umsteigepunkt sowohl in funktionaler als auch stadtgestalterischer Hinsicht nicht mehr gerecht wird, ist ein Kernbestandteil dieses Projekts.

Im Rahmen des Planungsprozesses für den Königsplatz lobte die Stadt Augsburg zur Entwicklung eines integrierten Konzepts für Stadtraum und Mobilität den städtebaulich-verkehrsplanerischen Ideenwettbewerb „Innenstadt Augsburg“ aus. Die Konzeption des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurfs (Architekten Eberhard Wunderle und Klaus Stumpf / Verkehrsplaner Horst Billinger / Landschaftsarchitektin Julia Zimmer) wird mit der vorliegenden Planung weiterverfolgt. Kernelemente sind dabei 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. Gemeinsam mit den Umbaumaßnahmen, die aus dem Projekt Mobilitätsdrehzscheibe 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 und Steigerung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit unter Integration der neuen Straßenbahnlinie 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.

Mit Unterbrechung der Fuggerstraße auf Höhe des Königsplatzes und einer gegenläufigen 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 mit direkter Anbindung an die Fußgängerzone. Die Fuggerstraße kann zu einem urbanen Boulevard mit vier Baumreihen aufgewertet 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 neue „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, mit der Möglichkeit die Hallstraße zum Holbein-Campus aufzuwerten.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Umbau des Königsplatzes und des Augsburg-Boulevards war die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard (zwischen Klinkertor- und Theodor-Heuss-Platz)“ erforderlich. Dieser ersetzt auch das ansonsten gemäß § 28 Abs. 3 PBefG für die geplanten Straßenbahnanlagen erforderliche Planfeststellungsverfahren.

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

Verfahren und umweltrelevante Stellungnahmen

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 03.08.2009 mit 25.09.2009, während der öffentlichen Auslegung, Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vom 28.06.2010 mit 30.07.2010 sowie bei der erneuten öffentlichen Auslegung und Beteiligung der Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange vom 02.01.2012 mit 03.02.2012 gingen folgende relevanten Stellungnahmen zu Umweltbelangen ein:

Verkehrskonzept, Immissionsschutz

- Regierung von Schwaben, Höhere Landesplanungsbehörde, Schreiben vom 23.09.2009 und 28.07.2010
- Untere Immissionsschutzbehörde, Schreiben vom 21.09.2009 und 19.07.2010
- IHK Schwaben, Schreiben vom 21.09.2009, 28.09.2009, 30.07.2010 und 02.02.2012
- Handwerkskammer für Schwaben, Schreiben vom 02.02.2012
- HBE Handelsverband Bayern e.V., Schreiben vom 25.09.2009 und 30.07.2010
- Bund Naturschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 23.09.2009 und 08.08.2010
- Augsburger Verkehrsverbund AVV, Schreiben vom 21.09.2009, 23.07.2010 und 05.01.2012
- Bischöfliche Finanzkammer, Schreiben vom 23.09.2009 und 26.01.2012
- LEW Lechwerke AG, Schreiben vom 01.09.2009, 29.07.2010, 15.01.2012 und 02.02.2012
- Polizeipräsidium Schwaben Nord, Schreiben vom 27.01.2012
- Peutingen Gymnasium, Schreiben vom 25.09.2009
- Holbein Gymnasium, Schreiben vom 23.09.2009
- Elternbeirat Holbein Gymnasium, Schreiben vom 23.09.2009
- St.-Anna-Volksschule, Schreiben vom 20.09.2009 und 29.07.2010
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club adfc, Schreiben vom 21.09.2009, 26.07.2010 und 28.07.2010
- Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr ANA, Schreiben vom 25.09.2009 u. 30.07.2010
- Verkehrsclub Deutschland VCD, Schreiben vom 25.09.2009 , 30.07.2010 und 03.02.2012
- Lokale Agenda 21, Schreiben vom 24.09.2009 u. 04.08.2010
- Bürgeraktion Pferssee „Schlössle“ e.V., Schreiben vom 25.09.2009 u. 29.07.2010
- Architekturforum Augsburg e.V., Schreiben vom 25.09.2009 und 29.07.2010
- Neue Augsburger Mitte e.V., Schreiben vom 30.07.2010
- Bahnhof-Parkhaus Augsburg GmbH & Co.KG, Schreiben vom 03.02.2012
- Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, öffentlichen Auslegung und erneuten öffentlichen Auslegung

Die gewählte Verkehrskonzeption ermöglicht eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV und den nicht motorisierten Verkehr, die auf eine Verschiebung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds abzielt. Gleichzeitig stellt sie die weiterhin vollständige Erreichbarkeit der Innenstadt sicher und gewährleistet eine leistungsfähige Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs. Große Teile der Innenstadt (insbesondere die Altstadt sowie die Bereiche

Fuggerstraße und Konrad-Adenauer-Allee) werden spürbar vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die Auswirkungen der geplanten Umbau-/Anpassungsmaßnahmen auf die Verkehrsführung im direkten Planbereich sowie auf die Verkehrsbelastung im umgebenden städtischen Straßennetz wurden in Zusammenarbeit mit gevas humberg & Partner, München durch den Aufbau eines Verkehrsmodells für die Stadt Augsburg ermittelt. Darin wird das aktuelle Verkehrsgeschehen abgebildet und seine zukünftige Entwicklung prognostiziert. Es wurden verschiedene Analyse- und Prognose-Fälle für den aktuellen Ausbau des städtischen Straßennetzes und die Umsetzung der Planung (u.a. Prognose 2025) erstellt. Nach den Ergebnissen der untersuchten Fälle ist die Leistungsfähigkeit des städtischen Straßennetzes im maßgebenden Analyse-Planfall 2011/2012 auch ohne die im Gesamtverkehrsplan der Stadt Augsburg geplanten Tangenten gewährleistet. Das Erfordernis dieser Entlastungs- / Umgehungsstraßen ist erst für die im Prognosefall 2025 prognostizierten Verkehrsmengen gegeben.

Die Leistungsfähigkeit der maßgebenden Knotenpunkte im Plangebiet wurde durch entsprechende Berechnungen bzw. Verkehrsfluss-Simulationen (Kaiserhofknoten, Theodor-Heuss-Platz) gutachterlich nachgewiesen. Mit einer an die neue Verkehrsführung angepassten Signalisierung liegt für die geplante Verkehrsführung selbst in Spitzenstunden eine ausreichende Leistungsfähigkeit auch unter Berücksichtigung einer ÖPNV-Bevorrechtigung vor.

Mit Umsetzung der geplanten Verkehrsführung ergeben sich innerhalb und außerhalb des Plangebietes im Vergleich zur heutigen Situation Veränderungen der Verkehrslärmsituation. Diese wurden in einer schalltechnischen Untersuchung des Büro EM-Plan vom 12.11.2010 untersucht und bewertet. Hierbei hat sich gezeigt, dass durch die geplanten Umbau-/Anpassungsmaßnahmen an den innerstädtischen Straßen- und Schienenwegen die Kriterien einer wesentlichen Änderung (erheblicher baulicher Eingriff) im Sinne der 16. BImSchV in einigen Bereichen des Plangebietes erfüllt sind. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV besteht in Abschnitten der Schaezlerstraße, am südlichen und westlichen Königsplatz, sowie in Teilen der Schießgraben- und Eserwallstraße. Mit den vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen kann den gesetzlichen Anforderungen an die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb des Planbereiches entsprochen werden.

Für einzelne stark belastete Straßenabschnitte (z.B. in der Schaezlerstraße zwischen Holbein- und Bahnhofstraße) besteht dem Grunde nach kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen im Sinne der 16. BImSchV. Als freiwillige kommunale Maßnahme der Lärminderung wird daher insbesondere für den gesamten Bereich der künftig stark frequentierten Achse Schaezler-/Schießgrabenstraße der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags vorgesehen. Die mit der Planung verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die Verkehrslärmbelastung aller Anwohner im Umbau-/Anpassungsbereich können damit mehr als kompensiert werden.

Mit der geplanten veränderten Verkehrsführung kommt es auch in einigen Straßenzügen außerhalb des Planumgriffes zu einer Verkehrszunahme (insbesondere im Oberen und Mittleren Graben sowie in der Frölichstraße). Die negativen Auswirkungen dieser Zunahme werden dort durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf künftig 30 km/h kompensiert. Im Oberen und Mittleren Graben und der Frölichstraße wird zusätzlich ein lärmmindernder Fahrbahnbelag vorgesehen.

Die Luftschadstoffimmissionen innerhalb und außerhalb des Plangebietes wurden in einer lufthygienischen Untersuchung des Büro EM-Plan vom 12.11.2010 untersucht und beurteilt. Mit der geplanten veränderten Verkehrsführung werden im Prognosehorizont 2025 in allen Straßenquerschnitten innerhalb des Plangebietes die Grenzwerte der 39. BImSchV hinsichtlich der zulässigen Jahresmittelwerte PM₁₀ und NO₂ eingehalten. Durch den Wegfall der direkten Verbindung von der Schießgraben- zur Hallstraße tritt insbesondere im südlichen Bereich des Königsplatzes eine deutliche Entlastung ein. Die Zunahme der Schadstoffkonzentrationen außerhalb des Plangebietes führen auch im Prognosehorizont 2025 nicht zu Überschreitungen der Grenzwerte bezüglich der Jahresmittelwerte der 39. BImSchV.

In Bereichen in denen nach den durchgeführten Erschütterungsgutachten (Dipl.-Ing. W. Rösener und TU München, letztmalig fortgeschrieben am 07.04.2010 und 26.04.2010) nachweislich Erschütterungsgefährdungen vorliegen, werden die Gleise auf einer Betonplatte verlegt und im Rahmen der Bauausführung zusätzliche Körperschallmaßnahmen umgesetzt. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten (Nähe zur Tiefgarage, Vielzahl an Sparten) wird in dem Bereich des Gebäudes Schaezlerstraße 3 nicht die vom Gutachter empfohlene senkrechte Abfugung des Gleiskörpers sondern ein wirksameres und gleichzeitig bautechnisch einfacheres und wirtschaftlicheres Masse-Feder-System umgesetzt.

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

Natur- und Artenschutz, Grünordnung

- Regierung von Schwaben, Höhere Landesplanungsbehörde, Schreiben vom 25.09.2009 und 28.07.2010
- Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen, Schreiben vom 20.10.2009 und 29.07.2010
- Bund Naturschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 23.09.2009 und 08.08.2010
- Referat 7, Schreiben vom 27.08.2009
- Sport- und Bäderamt, Schreiben vom 24.06.2010 und 08.07.2010
- Liegenschaftsamt, Schreiben vom 07.07.2010
- Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr ANA, Schreiben vom 25.09.2009, 30.07.2010
- Forum Augsburg lebenswert e.V., Schreiben vom 29.09.2009
- Neue Augsburger Mitte e.V., Schreiben vom 30.07.2010

-
- Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, öffentlichen Auslegung und erneuten öffentlichen Auslegung

Nach einer auf Grundlage der aktuellen Entwurfsplanung vom Büro LARS consult durchgeführten Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung (2010) besteht für die projektbedingte Versiegelung bislang unversiegelter Bereiche kein Ausgleichsbedarf, da die Entsiegelung die Neuversiegelung letztendlich um ca. 936 m² übersteigt.

Für die projektbedingt erforderliche Rodung von 176 Bestandsbäumen werden insgesamt 280 Bäume innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (175 Bäume) sowie zusätzlich auf externen Ausgleichsflächen (105 Bäume) neu gepflanzt. Die im Plangebiet vorgesehenen Neupflanzungen führen zu einer erheblichen Stärkung des grünen Innenstadtrings der ehemaligen Wallanlagen, wobei insbesondere die umfangreichen Baumpflanzungen in der Fuggerstraße und im Bereich der zukünftig aufgelösten Überfahrt von der Schießgraben- in die Hallstraße hervorzuheben sind. In den Randbereichen der Grünanlage am Königsplatz müssen jüngere und überwiegend unterständige Bäume entfernt werden, der stadtbildprägende und ökologisch wertvolle Baumbestand der Grünanlage am Königsplatz wird aber zum größten Teil erhalten und in die neue Gestaltung der Freianlagen integriert. Mögliche projektbedingte Beeinträchtigungen auf den verbleibenden Baumbestand werden durch ein baubegleitendes Monitoring überwacht. Durch ein Pflege- und Entwicklungskonzept soll die „grüne Lunge“ der Innenstadt langfristig gesichert und aufgewertet werden.

Der Teil der Ersatzpflanzungen, der nicht direkt im Plangebiet umgesetzt werden kann, ist auf drei externen Ausgleichsflächen im Bereich nordwestlich der Senkelbachstraße, an der Rote-Tor-Wall-Straße und am Oberen Feldweg in Haunstetten vorgesehen.

Nach einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) und einer zusätzlichen Kartierung durch das Büro LARS consult (2010) wird sich der Lebensraum der am Königsplatz vorhandenen Saatkrähenkolonie durch die erforderlichen Rodungen um ca. 20 % reduzieren. Da vor allem die randlich gelegenen Horstbäume betroffen sind und die Bäume im Kernbereich der Kolonie von den Maßnahmen überwiegend verschont bleiben, ist davon auszugehen, dass dieser Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung der Brutpopulation führt. Nichts desto trotz kann es zu Abwanderungen von Einzelpaaren kommen, die dann evtl. im Stadtgebiet eine neue Kolonie gründen. Die konkrete Entwicklung der Saatkrähenkolonie wird im Rahmen eines Monitoring erfasst und bewertet.

Projektbedingte Auswirkungen auf die Fledermaus- und Käferfauna können durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen deutlich reduziert werden, so dass für diese Artengruppen keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden mit der Planung keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt. Es ist auch kein Ausnahmeantrag nach § 44 BNatSchG i.V. mit Art. 16 Abs. 1 FFH-RL erforderlich.

Denkmalschutz, Archäologie

- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Bau- und Kunstdenkmalpflege, Schreiben vom 23.09.2009, 19.07.2010 und 10.01.2012
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Schwaben, Schreiben vom 17.09.2009, 14.07.2010 und 02.02.2012
- Kunstsammlungen/Stadtarchäologie, Schreiben vom 07.09.2009, 21.07.2010 und 02.02.2012
- Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und öffentlichen Auslegung

Die geplante Verkehrsverlagerung wirkt sich in Verbindung mit den zusätzlich geplanten gestalterischen Maßnahmen (Umgestaltung/Öffnung Königsplatz, Augsburg-Boulevard, etc.) äußerst positiv auf die entlang der Achse Kennedy-Platz – Fuggerstraße – Königsplatz – Konrad-Adenauer-Allee – Theodor-Heuss-Platz situierten bedeutenden Denkmäler aus. Im Zuge der geplanten Umbau- / Anpassungsmaßnahmen wird lediglich der Manzù-Brunnen um einige Meter versetzt. Nachdem das Bodenniveau in den gebäudenahen Bereichen der Ensembles nicht erhöht wird und auch die Entwässerung jeweils von den Gebäuden wegführt, sind mit der Planung keine nachteiligen Auswirkungen auf die sonstigen vorhandenen Einzeldenkmäler und Kulturgüter verbunden.

Direkte Eingriffe in Bodendenkmäler sind relativ unwahrscheinlich, da mit den Baumaßnahmen in bereits erheblich beeinträchtigte Bodenschichten eingegriffen wird. Unabhängig davon wird der Untergrund in den Bereichen, in denen Eingriffe erfolgen, in Abstimmung mit den Fachbehörden frühzeitig archäologisch untersucht.

Boden, Altlasten, Kampfmittel

- Regierung von Schwaben, Höhere Landesplanungsbehörde, Schreiben vom 25.09.2009 und 28.07.2010
- Regierung von Schwaben, Abfallrechtsbehörde, Schreiben vom 24.01.2012
- Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, Schreiben vom 22.09.2009, 27.07.2010 und 17.01.2012
- Umweltamt, Abt. Bodenschutz- und Abfallrecht, Schreiben vom 16.09.2009 und 04.01.2012

Nach den Erkenntnissen der im Sommer 2006 im Bereich des Königsplatzes durchgeführten Baugrunduntersuchungen (Prof. Dr. Schuler, Dr. Ing. Gödecke) ergänzt durch aktuelle Baugrundaufschlüsse aus dem Jahr 2010 ist im gesamten Plangebiet von einem Vorkommen bereits gestörter Bodenverhältnisse auszugehen.

Für den gesamten Planbereich liegen keine besonderen Hinweise auf Altlasten / Kampfmittel vor. Aufgrund der Kriegseinwirkungen kann ein Vorkommen von schädlichen Bodenveränderungen sowie Altlasten / Kampfmitteln nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden. In einzelnen untersuchten Aufschlüssen wurde der Hilfswerte 1 des LfW-Merkblattes 3.8/1 für Blei und PAK überschritten. Des Weiteren trat eine Überschreitung der Prüfwerte für Benzo(a)pyren auf.

Durch die starke Oberflächenversiegelungen, die Frostschutzschichten im Bereich der Verkehrsflächen und den hohen Grundwasserabstand ist eine Gefährdung über die Wirkungspfade Boden-Mensch (Direktkontakt) und Boden-Grundwasser (Auswaschung von Schadstoffen mit dem Sickerwasser) bereits wirksam unterbunden

Bei Erdarbeiten, insbesondere bei der Entsiegelung von Flächen wird sorgfältig darauf geachtet, ob evtl. künstliche Auffüllungen, Altablagerungen, etc. ange-troffen werden, um bei Bedarf entsprechende Maßnahmen einleiten zu können.

Stadtklima

- Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und erneuerten öffentlichen Auslegung

Der Baumbestand am Königsplatz am Theodor-Heuss-Platz sowie zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Schießgrabenstraße wirkt sich im unmittelbaren Nahbereich deutlich reduzierend auf sommerliche Hitzeereignisse im „Stadtkern-Klimatops“ der Augsburger Innenstadt aus.

Mit der Planung werden zwar Rodungen im Bereich des Königsplatzes und des Theodor-Heuss-Platzes notwendig, andererseits entfalten die geplanten Gehölzpflanzungen im Bereich der Fuggerstraße, der Volkhartstraße und des Eserwalls sowie das Schließen des Wallgrüns auf Höhe der Hallstraße langfristig eine ausgleichende Wirkung für das Stadtklima. Erheblich negative Auswirkungen auf die kleinklimatischen Verhältnisse im Stadtgebiet sind nicht zu befürchten.

Planungsalternativen

Für den ursprünglich geplanten Umbau des Königsplatzes wurden im damaligen Planfeststellungsverfahren bereits 10 unterschiedliche Varianten einander wertend gegenübergestellt. Neben mehreren Ausbauvarianten für das ÖPNV-Haltestellendreieck und die –Trassenführung wurden in diesem Zusammenhang für den MIV verschiedene Konzepte der Verkehrsführung sowie diverse Tunnellösungen aufgezeigt.

Im Rahmen des Ideenwettbewerbs „Innenstadt Augsburg“ wurden von den Wettbewerbsteilnehmern grundsätzliche Alternativen für ein städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept aufgezeigt. 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.

Für die Entlastung der Innenstadt vom MIV-Durchgangsverkehr wurden unterschiedlich weit gefasste Tangenten- und Ringlösungen entwickelt. Für den Straßenzug Konrad-Adenauer-Allee – Fuggerstraße bewegten sich die MIV-Konzepte im Spektrum zwischen vollständiger Unterbrechung oder teilweiser Reduzierung des Verkehrs, Beibehaltung des Status Quo oder Bündelung des gesamten Verkehrs im Zweirichtungsverkehr auf dieser Achse. Jeweils auf die einzelnen Konzepte abgestimmt wurden zahlreiche städtebaulich-grünordnerischen Gestaltungsansätze vorgeschlagen.

Bei der Weiterentwicklung des Siegerentwurfes wurden für die Lage der Straßenbahngleise in der Eserwallstraße unterschiedliche Varianten entwickelt und im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung erörtert. Ausschlaggebend für die letztendlich gewählte Nordlage der Gleise waren insbesondere die verkehrliche Leistungsfähigkeit und städtebauliche Vorteile.

Auch die Rückführung des Süd-Nord-Verkehrs aus der Schaezlerstraße auf seine derzeitige Route wurde in Alternativen untersucht. Da die Wohnnutzung im nördlichen Teil der Schaezlerstraße stark zunimmt, ist die Rückführung bereits über den Alten Einlass vorgesehen.

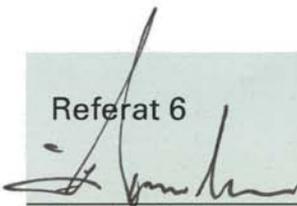
Die auf Anregung von Bürgern und Trägern öffentlicher Belange dort berücksichtigte Ost-West-Fahrspur vermeidet Umwegefahrten und führt zu einer gleichmäßigeren Verteilung des Ost-West-Verkehrs auf Frölich- und Prinzregentenstraße.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurden auch unterschiedliche Varianten eines Einbahnstraßenrings um die Innenstadt untersucht. Mehrverkehr durch Umwegefahrten, Schleichverkehr durch benachbarte Wohngebiete und Probleme an maßgeblichen Knotenpunkten führten dazu, dass keines dieser Einbahnstraßensysteme weiterverfolgt wurde.

Parallel zu Aufstellung des Bebauungsplans griff eine Bürgerinitiative erneut den bereits im Planfeststellungsverfahren 2007 und im Ideenwettbewerb Innenstadt verworfenen Vorschlag eines Tunnels zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße auf. Bei einer Bürgerentscheid am 21.11.2010 fand dieser Vorschlag jedoch keine Mehrheit. Durch ein gleichzeitig durchgeführtes Ratsbegehren wurde die vorliegende Planung des Bebauungsplans Nr. 500 bestätigt.

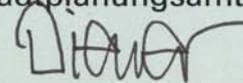
Die letztendlich gewählte Variante der neuen innerstädtischen Verkehrsführung stellt einen planerischen Ausgleich der Anforderungen sämtlicher Verkehrsträger (MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) dar. Die Gestaltung der Straßenräume und Freianlagen berücksichtigt die vielfältigen Nutzungsansprüche ebenso wie die Belange des Umwelt- und Naturschutzes.

Referat 6



Gerd Merkle
Berufsmäßiger Stadtrat

Für die Planung:
Stadtplanungsamt



Norbert Diener
Amtsleiter