



Bebauungsplan (BP) Nr. 476 I
„Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und
Bismarck-brücke“

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 im 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

Die drei ehemaligen Ladehöfe stellen eines der wenigen großen Flächenpotenziale der Stadt Augsburg in zentraler Lage zu Hauptbahnhof und Innenstadt dar, das bisher erheblich unter seinen Möglichkeiten genutzt wurde. Ursprünglich wurden die drei ehemaligen Ladehöfe von der Eigentümerin, der Deutschen Bahn AG, als Umschlagplatz zwischen Straße und Schiene herangezogen. Nach Nutzungseinstellung fielen diese schließlich brach. Der äußere Ladehof südöstlich der Gögginger Brücke wurde im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Bahnlinie Augsburg-München zwischenzeitlich durch eine Lärmschutzwand von den stark befahrenen Gleisen räumlich abgetrennt.

Sowohl die Eigentümerin der Flächen, die DB AG, als auch die Stadt Augsburg sind an einer Entwicklung der zentral gelegenen ehemaligen Ladehöfe stark interessiert, da diese wesentlich zur Stärkung der Innenstadt beiträgt und zudem dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ folgt. Bereits im Jahr 1998 versuchte die Eigentümerin zusammen mit der Stadt auf der Grundlage eines durch das Architekturbüro Kehrbaum + Engel erstellten Masterplanes die Flächen zu entwickeln. Des Weiteren wurde das Gelände im Rahmen des internationalen EUROPAN 6 Wettbewerbs für junge Architekten überplant.

Zwischen 2002 bis Ende 2006 wurde von der Firma Marazzi International AG das Projekt „Europolis“ verfolgt, das u.a. den Bau einer Eishockey- bzw. Multifunktionsarena im mittleren Ladehof mit ergänzenden Nutzungen auf den beiden anderen Ladehöfen vorsah. Der Beschluss des Stadtrates zum Umbau des Curt-Frenzel-Eis-Stadions im Jahr 2008 machte weitere Planungen hinfällig.

Die aurelis Asset GmbH, die von der DB AG mit der wirtschaftlichen Nutzung der Flächen beauftragt ist, möchte diese nun einer angemessenen Nutzung zuführen. Daher hatte die Stadtbauverwaltung zusammen mit der aurelis Asset GmbH und der Arbeitsgemeinschaft pesch partner architekten stadtplaner, R+T Topp und WGF Landschaft bereits im Herbst 2009 eine städtebauliche Rahmenplanung für den äußeren Ladehof erarbeitet. Um eine in sich stimmige Gesamtplanung aller Ladehöfe gewährleisten zu können, die den verschiedenen Rahmenbedingungen und Standorteigenschaften der einzelnen Teilflächen Rechnung trägt, wurde zwischenzeitlich auch für den inneren und mittleren Ladehof eine städtebauliche Rahmenplanung entwickelt. Die aufeinander abgestimmten Rahmenplanungen für die drei Ladehöfe wurden in der Folge zum städtebaulichen Rahmenplan „Ladehöfe“ (Stand August 2011) zusammengefasst. Auf dieser Grundlage sollen die Flächen der ehemaligen Ladehöfe als hochwertige urbane Quartiere revitalisiert werden, die benachbarte Stadtviertel arrondieren und auch wichtige gesamtstädtische Funktionen erfüllen.

Das Nutzungskonzept des Rahmenplans sieht für den äußeren Ladehof dabei die Entstehung eines attraktiven urbanen Wohnviertels vor, dessen besonderes Qualitätsmerkmal die zeitgemäße Fortführung des benachbarten gründerzeitlichen Beethoven- und Bismarckviertels sein wird. An der Gögginger Brücke soll an exponierter Stelle ein neues Sondergebiet mit Einzelhandelsstandort die Nahversorgung der Umgebung optimieren und auch baulich den Eingang zur Innenstadt akzentuieren. Innerhalb dieses Sondergebiets sind auch Dienstleistungen und in den Obergeschossen Wohnungen vorgesehen. Der Schwerpunkt des Einzelhandelsstandorts liegt auf der Nahversorgung. Daher sind bei einer Gesamtverkaufsfläche von maximal 2.500 m² anteilig bis zu 1.800 m² Verkaufsfläche für Lebensmittel-Vollsortimenter und bis zu 600 m² für Drogerien vorgesehen. Die neuen Stadtquartiere auf dem Areal der ehemaligen Ladehöfe werden durch mehrere baumbestandene Straßen erschlossen, die künftig auch als weitere Zufahrtsmöglichkeit zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Südosten dienen können.

Zur planungsrechtlichen Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des teilweise dem Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch (äußerer Ladehof) zuzurechnenden Ladehöfe-Areals sowie der verkehrlichen und immissionsschutzrechtlichen Abwickelbarkeit der Planung ist die Aufstellung eines BP erforderlich. Hierfür hat der Stadtrat am 29.07.2010 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 476 „Ehemalige Ladehöfe der DB AG zwischen

Hauptbahnhof und Bismarckbrücke“ gefasst, der aufgrund unterschiedlicher Zeithorizonte der Freistellung von Bahnbetriebszwecken und wegen komplexerer Planungs- und Abstimmungsaufgaben im inneren und mittleren Ladehof am 29.09.2011 in die beiden Bebauungspläne BP Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ und BP Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ aufgeteilt wurde. Der Billigungs- und Auslegungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 476 I erfolgte daraufhin gleichfalls am 29.09.2011.

Um den zu erwartenden Eingriff beurteilen zu können, wurden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung auf dem äußeren Ladehof, BP 476 I auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen einschließlich biologischer Vielfalt, Boden, Wasser, Luft / Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter betrachtet und bewertet. Hierzu wird auf die allgemeine Zusammenfassung der Ergebnisse der Umweltprüfung im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 476 I verwiesen.

Verfahren und umweltrelevante Stellungnahmen

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 16.08.2010 mit 17.09.2010 (damals noch zum Gesamt-BP Nr. 476) und während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Nr. 476 I vom 07.11.2011 mit 09.12.2011 sowie bei der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gingen folgende relevanten Stellungnahmen zu Umweltbelangen ein:

Immissionsschutz

- Untere Immissionsschutzbehörde, Schreiben vom 29.09.2010 und 12.12.2011
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Schreiben vom 13.09.2010
- DB Services Immobilien GmbH, Schreiben vom 20.12.2011
- Umweltamt, Abt. Klimaschutz, Schreiben vom 01.10.2010 und 05.12.2011
- Gesundheitsamt, Schreiben vom 23.08.2010
- Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und öffentlichen Auslegung

Die Verkehrslärsituation im Bereich des äußeren Ladehofs wird wesentlich durch den Schienenverkehr der unmittelbar benachbarten Bahnlinie Augsburg - München geprägt. An den straßenzugewandten Hausseiten kommt darüber hinaus auch dem Verkehr der Stettenstraße, Alpenstraße und der zukünftigen Erschließungsstraße („Ladehöfe-Straße“) sowie dem Straßen- und Straßenbahnverkehr auf der Gögginger Brücke eine gewisse Bedeutung zu. Aufgrund dieser nicht unerheblichen Vorbelastung des innerstädtischen Standortes wurden im Rahmen des BP-Verfahrens durch das Büro Möhler + Partner Ingenieure AG eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung der auf die geplanten schutzbedürftigen Nutzungen einwirkenden Emissionen durchgeführt.

In diesem Zusammenhang wurden auch mögliche Veränderungen der Immissionssituation infolge der geplanten Bebauung (Abschirmung, Reflexionen, etc.) an bereits in Nachbarschaft vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen untersucht.

Die abschirmende Wirkung der bestehenden Schallschutzwand entlang der Bahnlinie reicht nicht aus, um auch in den Obergeschossen der geplanten 4- bis 5-geschossigen Bebauung gesunde Wohnverhältnisse ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erzielen zu können. In Hinblick auf die innerstädtische Lage (Stadtbild, Funktion als städtisch belebte öffentliche Räume) der stark frequentierten Straßenverkehrswege kommen zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen auch unter Berücksichtigung des Gebots der Verhältnismäßigkeit von Kosten zum angestrebten Schutzzweck für das überplante innerstädtische Areal aber nicht in Betracht. Die Baukörper werden daher zur Bahnlinie hin weitestgehend geschlossen und damit schallabschirmend angeordnet. Mögliche Lücken zwischen einzelnen Gebäuden sowie die Lücken zwischen den Baufeldern 6, 7 und 8 werden zusätzlich durch gebäudehohe, transparente Schallschutzwände geschlossen. Mit den gewählten Baustrukturen, die zudem zeitlich auch noch vor der dahinter liegenden Bebauung errichtet werden müssen (Bau Reihenfolge), kann sichergestellt werden, dass an den bahnabgewandten Hausseiten gesunde Wohnverhältnisse bereits durch die Eigenabschirmung der Gebäude erreicht werden können. Auch die entlang der Stettenstraße und entlang der neuen Erschließungsstraße („Ladehofstraße“) vorwiegend gewählte Blockbebauung (bzw. geschlossene Bebauung) stellt an dem lärmtechnisch vorbelasteten Innenstadtstandort zu den ruhigen Blockinnenbereichen gesunde Wohnverhältnisse sicher. An den zur Bahn und zu den teilweise stark frequentierten Straßen ausgerichteten Hausseiten muss durch zusätzliche Schallschutzmaßnahmen am Gebäude selbst (Wintergärten, Laubengänge, Kastenfenster, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen, o. ä.) ein ausreichender Schallschutz gewährleistet werden.

Mit den vorgenannten Maßnahmen werden somit der Schallschutz der innerstädtischen Lage entsprechend berücksichtigt und gesunde Wohnverhältnisse auf einem lärmtechnisch vorbelasteten Areal sichergestellt.

Für eine Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die umliegende, bestehende Bebauung sind insbesondere die neuen Verkehrswege mit zusätzlichem Erschließungsverkehr, die Erhöhungen der Beurteilungspegel durch verstärkte Schallreflexionen, aber auch die Reduzierungen der Beurteilungspegel durch zusätzliche Abschirmungen relevant. Die schalltechnischen Untersuchungen der Möhler + Partner Ingenieure AG (Untersuchung vom Mai 2011, ergänzende Stellungnahme vom 27.01.2012) haben gezeigt, dass sowohl tags als auch nachts die Abschirmung des maßgebenden Schienenverkehrs der DB durch die neue Bebauung gegenüber den zusätzlichen Reflexionen und dem zusätzlichen Erschließungsverkehr überwiegt und sich somit weitestgehend Pegelminderungen einstellen. Die sich in einigen wenigen Bereichen einstellenden Pegelerhöhungen von bis zu 0,4 dB(A) liegen regelmäßig unterhalb der Wahrnehmungsschwelle.

Betriebs- und Anlagenlärm ist zukünftig insbesondere aus dem Bereich des Sondergebiets SO_{EDW} mit Einzelhandelsnutzungen zu erwarten. Nachdem die zukünftigen Nutzungen innerhalb des Sondergebietes durch die innerhalb des Baufeldes geplanten Wohnnutzungen bereits reglementiert sind, wird auf eine Emissionsbeschränkung des Sondergebietes in Bezug auf die umgebende Nachbarschaft verzichtet.

Infolge der Planung sind keine Luftschadstoff-Belastungen zu erwarten, von denen Betroffenen im Sinne der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BlmSchV) ausgehen (lufthygienische Untersuchung Stand 02/2011, Büro EM-Plan). Die Planung steht demzufolge im Einklang mit den Zielen des Luftreinhalteplanes der Stadt Augsburg. Feinstaubbelastungen durch Hausbrand sind weitestgehend ausgeschlossen nachdem die gesamte Bebauung an die städtische Fernwärmeversorgung angeschlossen werden soll. Zur weiteren Entspannung der lufthygienischen Situation im Umfeld des Plangebietes wird für Feuerungsanlagen die Einhaltung der neuen Anforderungen der Stufe 2 gemäß § 5 der 1. BlmSchV und der Anlage 4 der 1. BlmSchV vor der eigentlichen Anwendung dieser Regelung (31.12.2014) bereits jetzt verbindlich festgesetzt.

Zur Vermeidung einer Überschreitung der Vorsorgewerte der Strahlenschutzkommission infolge von elektrischen und magnetischen Feldern wurden die Wohngebäude ca. 40 m von der Bahnlinie abgerückt. Demzufolge sind keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu erwarten (Untersuchung vom Juli 2009, Möhler + Partner Ingenieure AG). Unabhängig davon können kurzzeitige Spitzenfeldstärken der magnetischen Flussdichte bis zu einem Abstand von ca. 120 m zu Störungen empfindlicher elektrischer Geräte führen.

Bei Einhaltung eines Mindestabstandes von 15 m (tatsächlich ca. 40 m) zum nächstgelegenen Gleis können Überschreitungen der Beurteilungskriterien bei der Erschütterungsbelastung für Wohngebäude sowie beim sekundären Luftschall (Maximal- und Mittelungspegel) ausgeschlossen werden (Untersuchung vom 21.01.2009, Obermeyer Planung und Beraten GmbH).

Natur- und Artenschutz, Grünordnung

- DB Services Immobilien GmbH, Schreiben vom 20.12.2011
- Architekturforum Augsburg e.V., Schreiben vom 16.09.2010
- Bürgeraktion Pfersee „Schlössle“ e.V., Schreiben vom 16.09.2010 und 09.12.2011
- Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und öffentlichen Auslegung

Der Grünzug entlang der Bahnlinie und die darüber hinaus vorgesehene Durchgrünung der geplanten allgemeinen Wohngebiete stellt eine wirkungsvolle Grünvernetzung mit den umliegenden gründerzeitlichen Wohnquartieren sicher. Er gliedert sich dabei in einen Grünstreifen mit Baumreihe entlang der

Privatgrundstücke, in einen bahnbegleitenden Weg mit Beleuchtung und in Wiesenflächen mit hainartigen Baumgruppen. Drei markante Quartiersplätze bilden identitätsstiftende, attraktive Aufenthaltsräume, die sich gestalterisch in den bahnbegleitenden Grünzug hineinschieben. Im südlichen Quartiersplatz und einem eingefriedeten Bereich unmittelbar südlich davon sollen Kinderspielbereiche für die Altersklassen 6 bis 12 Jahre gestaltet werden.

Nachdem es sich bei dem Areal des äußeren Ladehofes um einen sog. „Außenbereich im Innenbereich“ gemäß § 35 BauGB handelt, wurden die zu erwartenden Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen auf Natur und Landschaft in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde nach dem Leitfaden zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen bilanziert (naturschutzrechtliche Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung vom 20.01.2011, Arnold Consult AG). Dabei wurden auch die Ergebnisse der floristischen und faunistischen Kartierung / Bestandserhebung der Planerwerkstatt Karlstetter/Haase & Söhmisch/Schreiber vom Oktober 2010 berücksichtigt. Da mit der Planung letztendlich künftig weniger Flächen als im Status Quo versiegelt werden (hoher Entsiegelungsanteil) ergibt sich kein naturschutzrechtlicher Ausgleichsbedarf. Die vorhandenen Bäume und Gehölze, die zur Umsetzung der geplanten Nutzungen gerodet werden müssen, werden durch Neupflanzung von Bäumen in den vorgesehenen Grün- und Freiflächen umfassend ausgeglichen.

Der Erhalt und Fortbestand der im Böschungsbereich zur Stettenstraße sowie am Übergang zu den Wohngrundstücken an der Alpenstraße in der Stadtbiotopkartierung erfassten Biotope Nr. A-1428-002 („Hecken am Bahngelände südöstlich des Hauptbahnhofes“) und Nr. A-1352-002 („Hecken an der Bahnlinie zwischen dem Stadtteil Hochfeld und Augsburg-Zentrum“) und der hierauf existierenden Roten Liste Art Bayerns (Berg-Ulme) wird mit der Planung sichergestellt.

Im Rahmen der faunistischen Bestandsaufnahme der Planerwerkstatt Karlstetter/Haase & Söhmisch/Schreiber vom Oktober 2010 wurden an insgesamt 16 Stellen im mittleren Ladehof Individuen der „streng geschützten“ Mauereidechse beobachtet, die auf eine kleine (Teil-) Population der Mauereidechse mit geschätzten 20-30 Tieren in diesem Bereich schließen lassen. Zwei Individuen der Mauereidechse wurden auch unmittelbar südlich der Gögginger Brücke auf dem Areal des äußeren Ladehofes beobachtet. Um eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 Bundesnaturschutzgesetz ermöglichen zu können, wird in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde neben entsprechenden Vermeidungsmaßnahmen eine 160 m² große Fläche für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) im südlichen Teil des äußeren Ladehofes planungsrechtlich gesichert. Hier wird vor Beginn der ersten Hochbaumaßnahmen im Plangebiet ein Ersatzlebensraum für den mit der Überplanung des äußeren Ladehofes verloren gehenden Lebensraum der Mauereidechse geschaffen.

Mit den CEF-Maßnahmen auf der 160 m² großen Teilfläche im Süden des Planbereiches kann die Qualität und Quantität der Lebensstätte der im Zuge der Umnutzung des Areals des äußeren Ladehofes betroffenen Teilpopulation der Mauereidechse in verträglicher Art und Weise erhalten werden. Der Eingriff in die (Teil-) Population der Mauereidechse kann somit innerhalb des Planareals kompensiert werden.

Bodendenkmalschutz

- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Schwaben, Schreiben vom 12.08.2010 und 01.12.2011

Der nördliche Bereich des äußeren Ladehofs liegt teilweise innerhalb eines bekannten Bodendenkmals (D-7-7631-0219, „Siedlung und Gräberfeld der römischen Kaiserzeit“). Zudem wird im gesamten Bereich der ehemaligen Ladehöfe noch ein Teil des ausgedehnten westlichen Gräberfeldes der römischen Stadt Augusta Vindelicum vermutet. Infolge dieser archäologischen Relevanz des Plangebietes wurden im Herbst 2010 bereits in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege archäologische Sondagen durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass bei den insbesondere zur Zeit des Eisenbahnbaus (19. Jahrhundert) bereits im Plangebiet erfolgten Abgrabungen die befundführenden Schichten und damit auch die ggf. vorhandenen Bodendenkmäler schon tiefgreifend vernichtet worden sind. Für im Zuge der Baumaßnahmen ggf. trotzdem auftretende Bodenfunde gelten grundsätzlich die Vorgaben des Denkmalschutzgesetzes.

Grundwasser und Boden, Altlasten

- Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, Schreiben vom 03.09.2010 und 06.12.2011
- Umweltamt, Bodenschutz- und Abfallrecht, Schreiben vom 01.09.2010 und 07.12.2011

Zur Erfassung möglicherweise im Boden vorhandener Altlasten und zur Bewertung deren möglicher Auswirkungen auf die weitere Nutzung wurden bereits mehrere Orientierende/Detaillierte Altlasten- und abfalltechnische Untersuchungen für das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe durchgeführt. Dabei wurden für den äußeren Ladehof insbesondere anthropogene Auffüllungen (Ziegel-, Asche- und Schlackereste) mit erhöhten Schwermetall- und PAK-Gehalten angetroffen. Nach den Untersuchungsergebnissen sind im Plangebiet keine Altlasten bekannt, von denen bei derzeitiger Nutzung Gefährdungen für Schutzgüter ausgehen. Auf dem Planareal wurden aber über Jahre hinweg die teils belasteten Aushubmassen des 4-gleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Augsburg-München gelagert, so dass Schadstoffeinträge in den Boden hierdurch nicht völlig ausgeschlossen werden können.

In Abhängigkeit von der jeweiligen zukünftigen Nutzung werden im Vollzug des Bebauungsplanes demzufolge ggf. weitere Untersuchungen und Sanierungsmaßnahmen erforderlich sein. Dies gilt insbesondere bei großflächigen Entsiegelungsmaßnahmen für die geplanten sensiblen Nutzungen (Wohngebiete, Kinderspielplatz, Nutzgärten) und für den Wirkungspfad Boden-Grundwasser auch bei weniger sensiblen Nutzungen (Gewerbeflächen). Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden die erforderlichen Maßnahmen zur Sanierung der Belastungen sowie bei ggf. auftretenden Altlasten oder schädlichen Bodenveränderungen im Zuge der nachfolgenden Erschließungsarbeiten festgelegt. Bauherren werden über einen Hinweis im Bebauungsplan auf die möglichen Bodenbelastungen hingewiesen. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Gesichtspunkte und Auflagen ist die geplante Nutzung der Flächen des äußeren Ladehofes aus bodenschutzrechtlichen Gründen realisierbar.

Der Rückbau der vorhandenen Bestandsgebäude wird in enger Abstimmung mit dem Umweltamt, Abteilung Bodenschutz und Abfallrecht, durchgeführt.

Eine Gefährdung des Grundwassers ist nach den für das Plangebiet bislang vorliegenden Untersuchungsergebnissen zwar eher unwahrscheinlich, kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden. So wurden im Bereich des Hauptbahnhofes in der Vergangenheit Belastungen des Grundwassers mit Herbiziden festgestellt, deren Herkunft bislang noch nicht endgültig geklärt ist. Demzufolge sind in Abhängigkeit von den zukünftigen Nutzungen und im Rahmen der jeweiligen Baumaßnahmen ggf. ergänzende Untersuchungen vorzunehmen. In diesem Zusammenhang ist gegenüber dem Umweltamt der Stadt Augsburg nachzuweisen, dass die ggf. noch vorhandenen Schadstoffe keine Gefährdung über einen der Wirkungspfade nach Bundesbodenschutzverordnung hervorrufen. Grundsätzlich werden Bau- und Gestaltungsmaßnahmen im Plangebiet erst dann begonnen, wenn dadurch Erkundungsmaßnahmen bzw. evtl. erforderliche Sanierungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt werden.

Stadtbild, Hochhausbebauung

- Regierung von Schwaben, Sachgebiet Städtebau, Schreiben vom 23.08.2010
- Architekturforum Augsburg e.V., Schreiben vom 16.09.2010
- VKK Immobilienverwaltung GmbH, Schreiben vom 14.09.2010
- Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und öffentlichen Auslegung

Das Areal des äußeren Ladehofes, insbesondere der Teilbereich unmittelbar an der Gögginger Brücke, liegt am Eingangsportal der Augsburger Innenstadt. Demzufolge soll am Auftakt des neuen Stadtquartiers mit der Planung eine Betonung dieses Stadteingangs geschaffen werden.

Aus diesem Grund wurden für die Bebauung des Areals an der Gögginger Brücke (Sondergebiet SO_{EDW}) im Rahmen der Ausarbeitung des BP-Entwurfs unter Verwendung von Arbeitsmodellen verschiedenste Varianten mit unterschiedlichen Höhenentwicklungen geprüft. Mit der letztendlich gewählten Höhenentwicklung des „Hochpunktes“ von 15 -25 m können einerseits nachteilige Auswirkungen auf die umliegende, bestehende Wohnbebauung nördlich der Stettenstraße vermieden, andererseits aber auch ein flankierender Eingang zur Augsburger Innenstadt sowie eine verträgliche, strukturelle Vernetzung mit den umliegenden gründerzeitlichen Quartieren sichergestellt werden. Die gewählte Obergrenze des Hochpunktes von 25 m ermöglicht eine im Stadtraum deutlich erkennbare Akzentuierung der Kopfbebauung im äußeren Ladehof, ohne dass dabei eine Betroffenheit benachbarter Gebäude ausgelöst wird. Mit der verpflichtenden Anwendung der Abstandflächenvorschriften der BayBO gegenüber der benachbarten Bebauung außerhalb des Plangebietes können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in Nachbarschaft des Planareals sichergestellt werden.

Planungsalternativen

Eine Entwicklung der bislang brachliegenden ehemaligen Ladehöfe liegt im Interesse der Eigentümer und der Stadt, da sich an diesem Standort nun die Möglichkeit bietet, vorhandene städtebauliche und grünordnerische Defizite im südlichen Innenstadtbereich zu beseitigen und hochwertige Folgenutzungen zu realisieren. Es existieren keine räumlichen Alternativen, die eine bessere Lösung der vielfältigen Anforderungen sicherstellen und die mit der vorliegenden Planung erzielbaren funktionalen und städtebaulichen Qualitäten übertreffen könnten.

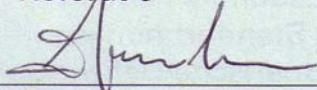
Bereits im Jahr 1998 wurden über den Masterplan des Architekturbüros Kehrbaum + Engel erste Überlegungen für eine Nachfolgenutzung der ehemaligen Ladehöfe angestellt, die im Rahmen des internationalen EUROPAN 6 Wettbewerbs für junge Architekten noch ergänzt wurden. Danach folgte zwischen 2002 bis Ende 2006 das Projekt „Europolis“ u.a. mit dem geplanten Bau einer Eishockey- und Multifunktionsarena im mittleren Ladehof, das nach beschlossenem Umbau des Curt-Frenzel-Eis-Stadions letztlich aber im Jahr 2008 nicht mehr weiter verfolgt wurde.

Für die aktuelle Planung zur Entwicklung des äußeren Ladehofes wurde im Vorfeld bereits eine Rahmenplanung mit verschiedenen Lösungen insbesondere zur Nutzung, zur inneren Erschließung, zur Struktur und Lage der Baukörper sowie zur Ein- und Durchgrünung ausgearbeitet. Wichtige Kriterien der Beurteilung der vorgeschlagenen Konzepte waren dabei u.a. die Integration des neuen Sondergebietes und der neuen Wohnquartiere in die umgebende Baustruktur des Beethoven- und Bismarckviertels, eine leistungsfähige Anbindung des Plangebietes an die äußere Erschließung, die Vermeidung von motorisiertem Durchgangsverkehr bei gleichzeitig optimierter Durchgängigkeit für Fußgänger und Radfahrer sowie die Schaffung einer möglichst hohen Aufenthaltsqualität in Verbindung mit der Sicherung von erhaltenswertem Gehölzbestand.

Im Bereich des künftigen Auftaktes des äußeren Ladehofes an der Gögginger Brücke wurden nach der frühzeitigen Beteiligung verschiedene Möglichkeiten zur Gestaltung und Höhenabwicklung des hier konzipierten „Hochpunktes“ untersucht und bewertet. Die Vermeidung unverträglicher Auswirkungen auf die Belichtung, Belüftung und Besonnung der nördlich der Stettenstraße vorhandenen Bestandsbebauung hatte hierbei besondere Relevanz.

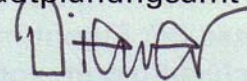
Letztlich wurde die der aktuellen Planung zugrunde liegende Lösung aufgrund funktionaler, gestalterischer und städtebaulicher Gesichtspunkte ausgewählt. Zusammen mit der zwischenzeitlich fortgeführten Rahmenplanung zum mittleren und inneren Ladehof wurde das Lösungskonzept für den äußeren Ladehof als städtebaulicher Rahmenplan „Ladehöfe“ zusammengefasst, der als Grundlage für sämtliche nachfolgenden Bauleitplanverfahren auf dem Areal der ehemaligen Ladehöfe festgelegt wurde.

Referat 6



Gerd Merkle
Berufsmäßiger Stadtrat

Für die Planung:
Stadtplanungsamt



Norbert Diener
Amtsleiter