



## 5. Städtebauliches Entwicklungskonzept

### 5.1 Städtebauliche Handlungsfelder

Das folgende Kapitel stellt wesentliche Maßnahmen und Handlungsfelder für das Sanierungsgebiet Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld vor. Die vorgeschlagenen Maßnahmen betrachten die städtebaulichen Handlungsfelder Freiflächen/ öffentlicher Raum, Verkehr, stadtbildprägende Baustrukturen und Ensembles sowie die Konversion innerstädtischer Brachflächen.

#### 5.1.1 Freiflächen / öffentlicher Raum

Das Handlungsfeld Freiflächen / öffentlicher Raum beinhaltet Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Stadtraums, zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualität sowie der Aufwertung der bestehenden Gebiete durch Verbesserung des städtischen Umfelds. Besondere Beachtung findet die Ausweitung und Vernetzung bestehender Fuß- und Radwegeverbindungen und die Schaffung neuer Stadtteilverbindungen, um ein attraktives und vernetztes Freiflächensystem auszubilden.

#### 5.1.2 Verkehr

Die Thematik Verkehr spielt im Sanierungsgebiet eine wesentliche Rolle. Hier sind Maßnahmen und Entwicklungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zugunsten der nicht-motorisierten Verkehre (Fußgänger/ Radfahrer) durch eine Umverlegung und Reduzierung des Durchgangsverkehrs und damit einhergehend einer Verkehrsentlastung im Innenstadtbereich zu nennen. Des Weiteren soll eine sinnvolle Integration der Einzelmaßnahmen der „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ (Verbesserung der Umsteigebeziehungen an den Knotenpunkten Hauptbahnhof und Königsplatz, Ausbau des Liniennetzes) erfolgen.

#### 5.1.3 Konversion von Brachflächen

Eine besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung bildet die Integration der Gütergleisflächen östlich und westlich der Bahntrasse Augsburg-München in das Stadtgefüge der Stadt Augsburg. Durch die Aktivierung der Brachen wird die Innenentwicklung gestärkt und kann durch eine gezielte Nutzung der Flächen einen Beitrag zur Stadtentwicklung und der bestehenden verkehrlichen sowie sozialen Infrastruktur leisten.

#### 5.1.4 Sanierung und Umnutzung stadtbildprägender Ensembles und Gebäude

Bei der Sanierung steht der Schutz und die Wiederherstellung sanierungsbedürftiger stadtbildprägender Gebäude und Ensembles im Vordergrund.

### 5.2 Städtebaulicher Entwicklungsplan

Der städtebauliche Entwicklungsplan zeigt in schematischer Grafik die beschriebenen städtebaulichen Handlungsfelder auf, die im folgenden Kapitel in speziellen Maßnahmen beschrieben werden.

Die städtebaulichen Maßnahmen innerhalb des Sanierungsgebietes verfolgen das Ziel, die westlich liegenden Stadtumbauflächen über die Zäsur der Bahnleise hinweg mit der Innenstadt über öffentliche Stadt- und Platzräume zu verbinden.

Die Verbindungselemente dabei sind:

- Verlängerung der Ost-West-Achse zum **Grünraum** der Wertach und den **westlichen Stadtumbaugebieten**,
- Schaffung eines **Westzuganges** mit Mitteltunnel zum Bahnhof,
- Umgestaltung des **Bahnhofsvorplatzes**,
- Reorganisation der **Bahnhofstraße** zu einer städtebaulich wichtigen Achse zwischen Bahnhof und Königsplatz,
- Neugestaltung und -ordnung des **Königsplatzes**,
- Fortführung der Achse östlich des Königsplatzes durch die Bürgermeister-Fischer-Straße in die Innenstadt.

Des Weiteren wird eine Nord-Süd-Vernetzung vom Kennedy-Platz zum Theodor-Heuss-Platz über den „Augsburg Boulevard“ durch die Aufwertung der öffentlichen Räume sowie die Reduzierung des Durchgangsverkehrs angestrebt.

Zusätzlich bieten flächenbezogene Maßnahmen Optionen für Verbesserungen innerhalb des städtischen Gefüges, wie zum Beispiel den Erhalt besonders stadtbildprägender Baustrukturen und Ensembles sowie qualitative Aufwertungen der Stadträume.

Diese flächenbezogenen Maßnahmen sind:

- **Thelottviertel / Schubert-, Lessinghof** - Erhalt der spezifischen Charaktere und Schutz der Baustrukturen.
- **Gründerzeitliche Stadterweiterung** - Erhalt der Bau- und Denkmäler und stadtbildprägenden Bauten.
- **Umstrukturierungsgebiete der Bahn** - Innerstädtische Verdichtungsflächen mit Chancen für die städtebauliche Innenentwicklung, Schließung der Lücken im städtischen Gefüge.

Das folgende Kapitel beschreibt konkrete Maßnahmen zur Umsetzung und Erreichung der gesetzten Ziele sowie zum städtebaulichen Entwicklungsplan.

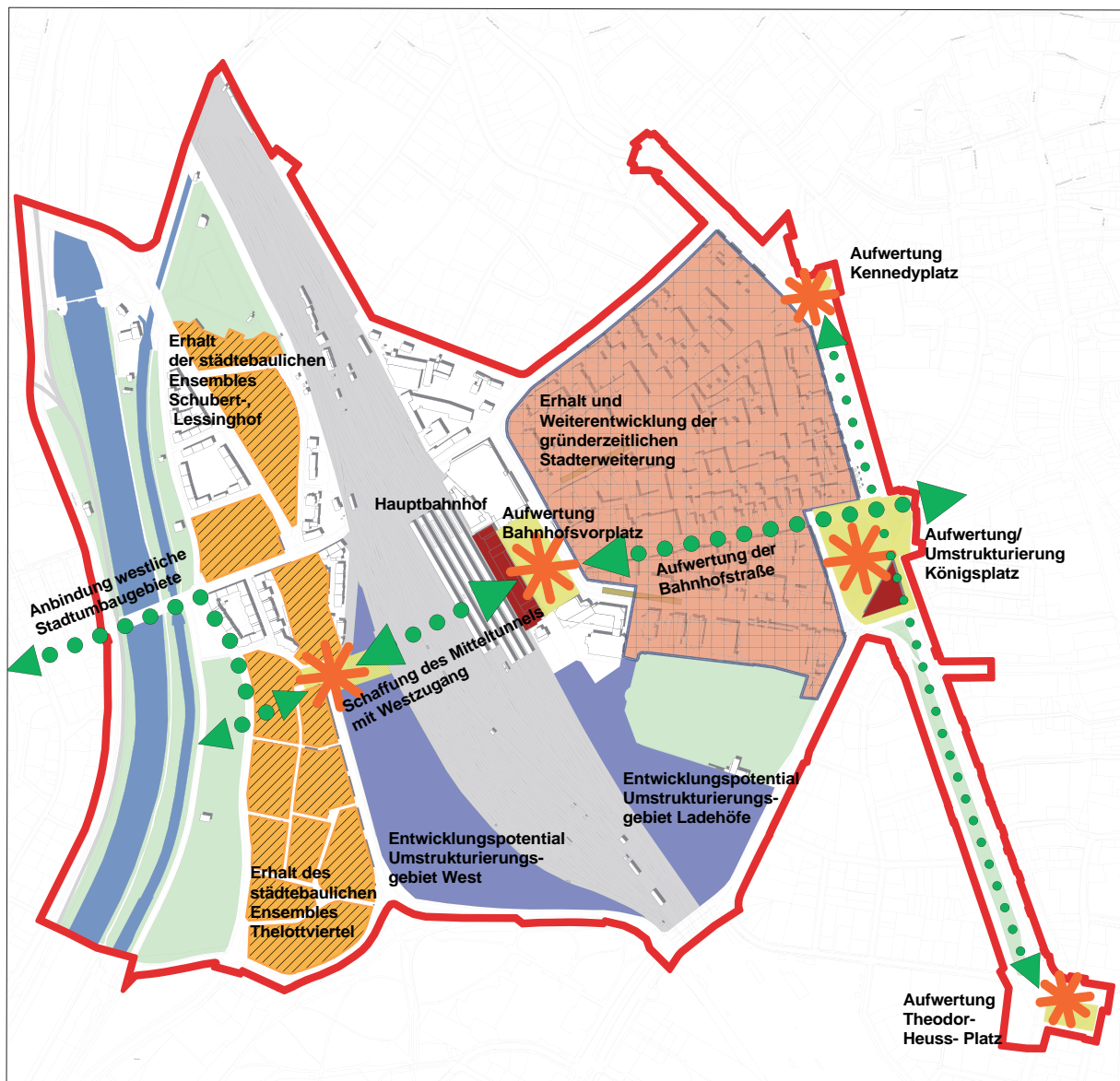


Bild: Städtebaulicher Entwicklungsplan



## 5.3 Städtebauliche Maßnahmen

### 5.3.1 Westzugang zum Bahnhof

Der Westzugang zum Hauptbahnhof und die Stadtteilverbindung für den Fußgänger ist eine wesentliche stadtstrukturelle Maßnahme zur Verbesserung der Anbindung der westlichen Stadtteile an den Bahnhof und die Innenstadt sowie zur Schaffung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnhof und den Gleisen.

Die Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg sehen vor, dass die Straßenbahn auf der Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes aus dem Tunnelbauwerk herausfährt und in die Rosenaustraße nach Norden abbiegt. Allerdings ist der exakte Verlauf der Trasse nach der Ausfahrt aus dem Bahnhofstunnel noch nicht geklärt, weshalb zurzeit verschiedene Gleisführungen geprüft werden. Aus städtebaulichen Gründen spricht Vieles für eine Weiterführung der Straßenbahn durch die Hörbrotstraße und Holzbachstraße. Neben einer Verkehrsberuhigung und gestalterischen Aufwertung des Quartiers würde durch diese Linienführung die hohe Verkehrsbelastung an der Kreuzung Rosenaustraße / Pferseer Straße nicht noch zusätzlich steigen. Zudem könnten die bestehende Baumallee und begrünten Gebäudevorzonen in der Rosenaustraße erhalten werden.

Mit den Planungen für eine Untertunnelung des Hauptbahnhofs und der Schaffung eines Platzes im Bereich der Hangkante eröffnet sich die Chance, einen Westzugang zum Bahnhof zu schaffen und im Zusammenhang mit dem Sebastian-Buchegger-Platz eine Platzfolge auszubilden.

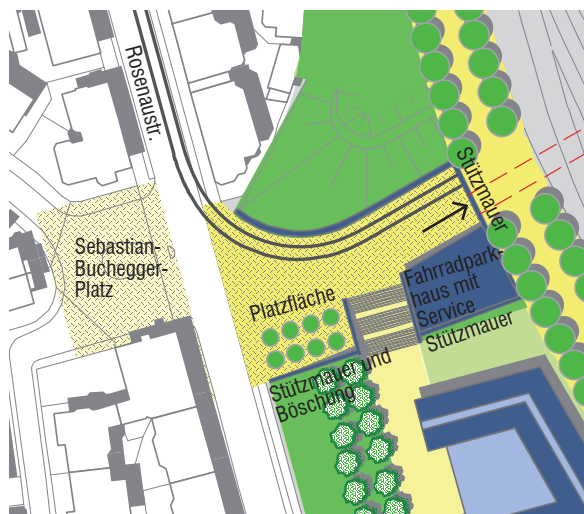


Bild: Platzbereich am Westzugang - Langfristige Lösung

Das derzeit geplante Tunnelbauwerk gemäß Planfeststellungsverfahren umfasst neben den Straßenbahngleisen auch die Fußgängerzuwegung zur Verteilerebene. Somit können Fußgänger den Bahnhof von der Westseite direkt erreichen.

Als Ergebnis von Testplanungen wird folgende Grundkonzeption vorgeschlagen: Der Mitteltunnel mündet im Westen auf einen Platz, der ausreichend bemessen ist, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu erzielen. Gleichzeitig sind auch zusätzliche Verkehrsfunktionen wie Taxivorfahrt, (Quartiers-) Garage, „kiss and ride“ und bei Bedarf eine Bushaltestelle möglich.

Für die Radfahrer ist ein Fahrradparkhaus mit ca. 600 Stellplätzen und direktem Zugang zum Mitteltunnel vorgesehen. Des Weiteren sind im Erdgeschoss der neuen dreigeschossigen Bebauung ergänzende Nutzungen wie Imbiss, Kiosk o. ä. möglich.

Die Gestaltung des Platzes erfordert zunächst eine Abgrabung des Geländes um ca. 7-9 m auf das Niveau der Rosenaustraße und somit die Errichtung von Stützmauern und Böschungen. Auch im Bereich der Gebäude werden zusätzliche Stützmauern erforderlich sein. Der Platz wird durch Gebäude bzw. durch eine ansteigende Mauer gefasst.

Mit dieser Lösung wird eine kompakte Anordnung der Funktionen erzielt. Die Dimension des Platzes entspricht dem umliegenden städtebaulichen Umfeld.

Die Kosten für die Schaffung des westlichen Platzbereiches wurden überschlägig ermittelt. Es ist anzumerken, dass bereits eine Treppenanlage zu den südlichen Entwicklungsflächen vorgesehen ist. Die Kostenschätzung basiert auf groben Annahmen und enthält keine Unwägbarkeiten wie z.B. Altlasten. Die Kosten sind deshalb in weiteren Planungsschritten zu verifizieren.

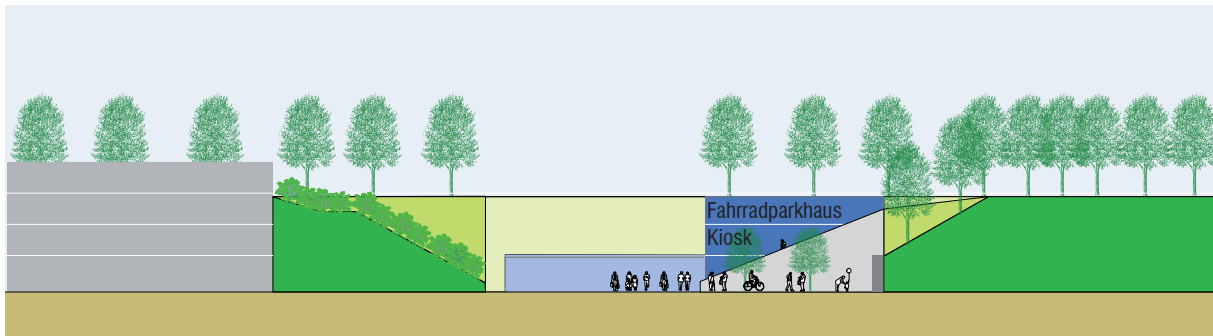


Bild: Ansicht Platzbereich (Schemaskizze)

Kostenschätzung Westzugang:

**Gesamtkosten** **ca. 2,9 Mio. Euro**  
 (Platz, Böschungen, Stützwände, Treppen, Grunderwerb)  
 Zuzüglich Fahrrad-Parkhaus, ohne Quartiersgarage

Der Platz müsste im Zusammenhang mit dem Tunnelmund des Straßenbahnbauwerks errichtet werden. Dann sind Kosteneinsparungen zu erwarten, da erforderliche Böschungen und Stützwände sowie Grunderwerb bereits für den Tunnelmund vorgesehen sind.

### 5.3.2 Querung der Gleise

Der Mitteltunnel verbindet die westlichen Stadtteile über den Westzugang und die Verteilerebene des Hauptbahnhofes mit dem Bahnhofsvorplatz und der Innenstadt.

Durch das Büro Obermeyer Planen und Bauen wurden Unterlagen erarbeitet, welche die Einzelmaßnahmen der

Mobilitätsdrehscheibe Augsburg detaillieren. Der Mitteltunnel wird demnach als großzügige Röhre ausgebildet, die sowohl die Straßenbahngleise als auch eine Fußwegeverbindung aufnimmt.

Die große Länge des Mitteltunnels erfordert besondere Anforderungen an die Gestaltung des Innenraumes, um das Sicherheitsempfinden nicht negativ zu beeinträchtigen und um zu verhindern, dass der Mitteltunnel als eine „Angströhre“ empfunden wird. Es wird ein architektonisches Konzept erarbeitet, welches gezielt hochwertige Oberflächen entlang des Fußweges verwendet. Absturzsichere Verglasungen trennen die Fußgänger von der Straßenbahn. Grafikboards entlang der seitlichen Betonwände, die Betonung der Portale sowie die Anordnung eines Lichthofes und somit die Schaffung eines großzügigen Raumes minimieren Angsträume, gliedern den Durchgang und schaffen ein differenziertes Raumgefühl. Die Verwendung von Tageslicht wird zu einem wichtigen Element.

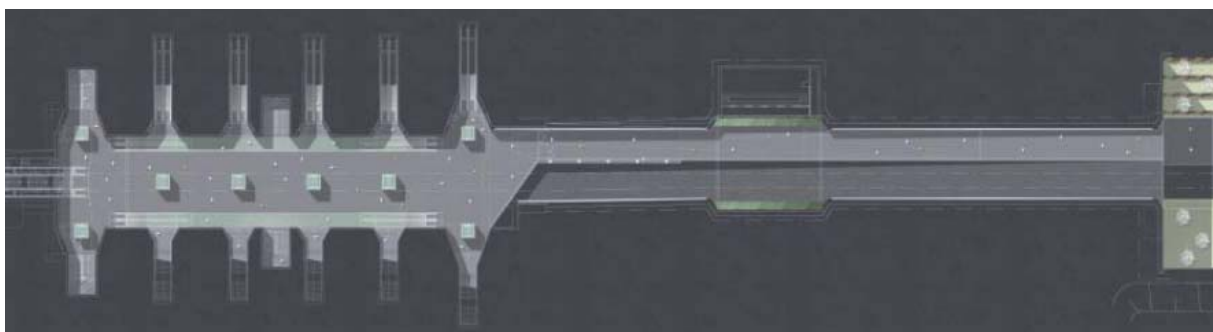


Bild: Grundriss / Längsschnitt Mitteltunnel (Quelle: Büro Obermeyer Planen und Bauen)



Zusätzlich werden im Bereich der Mittelpassage im Rahmen der Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg ebenfalls Lichtöffnungen bei den Bahnsteigen vorgesehen.

Ein Hauptaugenmerk sollte auf die Möglichkeit der sozialen Kontrolle gelegt werden. So wird empfohlen, zumindest im Eingangsbereich am westlichen Platz und am Ende der Mittelpassage unterhalb des Bahnhofsgebäudes Shops anzusiedeln.

Des Weiteren ist darauf zu achten, dass der Tunnel vom Zugangsbereich an der Westseite bis zum Aufgang in das Bahnhofsgebäude (bzw. auch in umgekehrter Richtung) durchschaubar ist. D.h. das Ende des Tunnels soll vom Anfang an zu sehen und - wie der gesamte Tunnelbereich - gut belichtet sein.

Der Tunnel sollte zur Überwachung in das Bewirtschaftungssystem des Bahnhofs und der Mittelpassage einbezogen werden (z. B. Sicherheitspersonal, Überwachung).

Abschließend wird im weiteren Verfahren zu überprüfen sein, in welcher Form der Mitteltunnel nachts geöffnet ist. Hierzu sind Abstimmungsgespräche mit der DB AG zu führen, da eine nächtliche Öffnung des Mitteltunnels auch eine öffentliche Zugänglichkeit der Mittelpassage und des Bahnhofsgebäudes bedingt. Sollte das Bahnhofsgebäude nachts geschlossen sein, müsste zumindest ein Zugang zur Mittelpassage vom Bahnsteig des Gleises 1 erfolgen können.



Bild: Querschnitt Verteilerebene/ Lichthof/ Blick vom Straßenbahnkorridor (Quelle: Büro Obermeyer Planen und Bauen)

### 5.3.3 Bahnhofsvorplatz / Anbindung der Entwicklungsflächen auf den Ladehöfen

Zur Verbesserung des Bahnhofsvorplatzes ist ein Funktions- und Gestaltungskonzept erforderlich, das eine Neuordnung und Optimierung der Verkehrs- und Aufenthaltsfunktionen vorsieht. Des Weiteren ist die Nahtstelle des städtebaulichen Konzeptes für den Bahnhofsvorplatz mit dem Konzept für die Ladehöfe zu definieren.

Der Augsburger Hauptbahnhof gehört zu den letzten original erhaltenen spätklassizistischen Bahnhöfen Deutschlands. Der Bahnhofsvorplatz wurde 1986 neu gestaltet und ist axial auf die Fassade des Bahnhofsgebäudes ausgerichtet. Seitens der DB Station & Service AG wurde das Innere des Empfangsgebäudes in den letzten Jahren umgebaut und der Zugang zum Bahnhofsgebäude und zur Mobilitätsdrehscheibe (Mittelpassage) in die Achse des Gebäudes verlegt.

Basierend auf der neuen Lage des Zugangs zum Empfangsgebäude sieht das Funktionskonzept eine klare Gliederung des Bahnhofsvorplatzes in vier Bereiche vor.

Zunächst wird vor den Gebäuden des Bahnhofes, der Post und des Fuggerstadt-Centers ein großzügig bemessener Vorbereich konzipiert. Dieser Bereich dient zum einen der Aufnahme von wichtigen Fußwegebeziehungen, wie der Weiterführung der Erschließung aus dem Entwicklungsgebiet der Ladehöfe. Zum anderen dient er als „Verteiler“ zu den weiteren Funktionsbereichen.

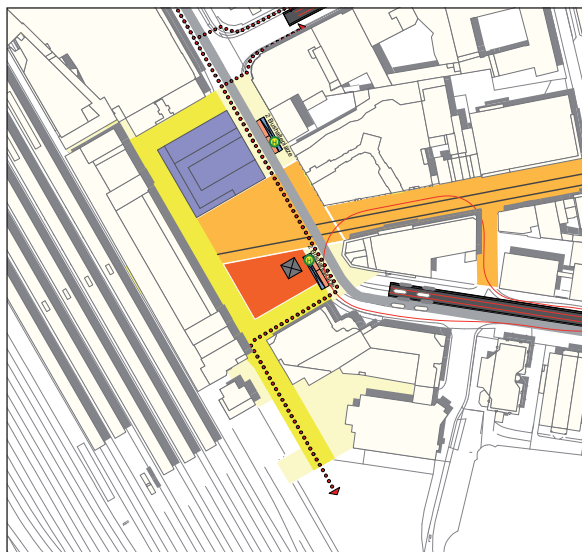


Bild: Funktionsbereiche am Bahnhofsvorplatz

Zwischen dem Bahnhofsein- und -ausgang sowie der Bahnhofstraße spannt sich ein großzügiger, urbaner Platzraum mit direkter Querungsmöglichkeit der Viktoriastraße auf. Dieser wird als Verbindungsbereich vom Bahnhof zur Stadtmitte definiert und nimmt die Flucht der Bahnhofstraße auf. Der Bodenbelag sollte mit Ausnahme der Fahrbahn einheitlich gestaltet werden und über die Viktoriastraße bis zur Bahnhofstraße verlaufen. Die gestalterische Qualität der Viktoriastraße würde sich, durch den Wegfall der Straßenbahngleise bei Bau der geplanten unterirdischen Wendeanlage, erhöhen.

Im nördlichen Platzbereich ist eine Fläche für 10 Taxen und 40 Stellplätze vorgesehen. Diese dienen größtenteils als Kiss-and-Ride-Plätze. Kurzzeitparken soll auf dem Bahnhofsvorplatz nur noch untergeordnet erlaubt sein. Diesbezüglich wird vorgeschlagen, entsprechende Stellplätze in einem der nahe liegenden Parkhäuser kostengünstig vorzusehen. Hier könnten auch die Fahrzeuge von Autovermietungen abgestellt werden. Zu diesem Zweck sollten seitens der Stadt Abstimmungsgespräche mit den Parkhausbetreibern stattfinden.

Im Süden des Platzes wird ein Aufenthaltsbereich vorgeschlagen. Abseits der Verkehrsfunktionen sollten hier Angebote zum Verweilen (Café, Bänke etc.) geschaffen werden.

In den letzten Jahren wurden in einem bereits vorhandenen Parkhaus 400 Stellplätze für Fahrräder realisiert. Zusätzlich sollte ein weiteres Parkhaus für ca. 1.000 Fahrräder vorgesehen werden, um den Mangel an Fahrradstellplätzen weiter

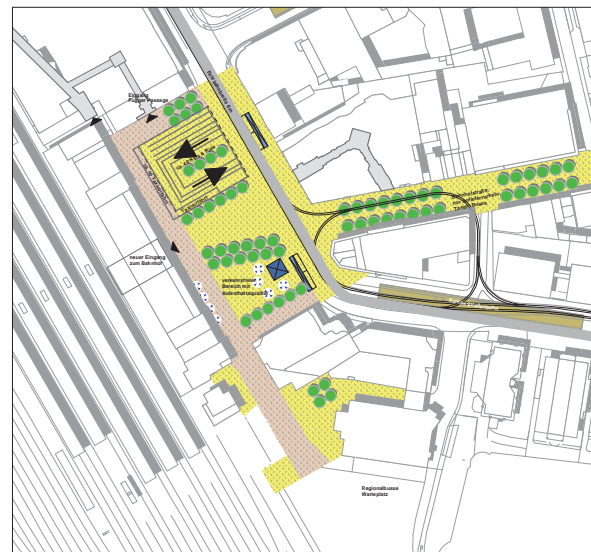


Bild: Gestaltungskonzept Bahnhofsvorplatz



zu mindern. Des Weiteren sollten Radwegeverbindungen von den Ladehöfen in Richtung Süden anschließen. Radfahrer, die auf den bestehenden Radwegen in der Prinzregentenstraße bzw. in Richtung Frölichstraße unterwegs sind, werden über den Vorbereich des Postgebäudes zur Viktoriastraße geführt.

In der Viktoriastraße befinden sich die Haltestellen der Stadtbusse sowie die Ausstiegshaltestellen der Regionalbusse.

In dem Gestaltungskonzept sind die funktionalen Bereiche über die Anpflanzung von Baumreihen optisch gegliedert. Eine weitere Untergliederung durch Pflanzbeete etc. sollte nicht vorgenommen werden. Es ist darauf hinzuwirken, dass die Blickbeziehung von der Bahnhofstraße zum Bahnhofsgebäude freigehalten wird. Auch mit der Errichtung von Verkaufsständen ist restriktiv umzugehen.

#### 5.3.4 Bahnhofstraße

Die Attraktivitätssteigerung für den Fußgänger- und Radverkehr von den westlichen Quartieren zur Innenstadt ist ein wesentliches Ziel der Planung. Eine Stärkung der Wegeachse „Bahnhofstraße“ soll langfristig durch die Gestaltung als Fußgängerbereich bewirkt werden. Mittelfristig bleibt der mittlere Teil der Bahnhofstraße befahrbar, während das westliche und östliche Ende zu einem Fußgängerbereich umgestaltet wird. 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 voller 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. Die neue Pflasterung des Königsplatzes soll im östlichen Bereich der Bahnhofstraße aufgegriffen werden und stellt damit auch eine gestalterische Verknüpfung dieser beiden Stadträume her.

Durch die Verbreiterung des nördlichen Fußweges und die gewonnenen Flächen in den Fußgängerbereichen können die Freibereiche gastronomisch genutzt werden. Verkaufsstände sollten jedoch nur an wenigen, geeigneten Stellen angeordnet werden.

Mit der Änderung der Verkehrsführung im Zuge des Königsplatzumbaus und des Straßenquerschnitts fällt der Parksuchverkehr weg und die Regionalbusse durchfahren nicht mehr die Bahnhofstraße. Somit ist von einer starken Reduktion der Schadstoffbelastung auszugehen.

Mit den vorgestellten Maßnahmen wird sowohl eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität erzielt, als auch eine attraktive Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum über die Bahnhofsstraße geschaffen. Die Pflanzung homogener Baumstrukturen soll die Fußgänger in die Innenstadt leiten.

#### 5.3.5 Königsplatz

Durch die 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

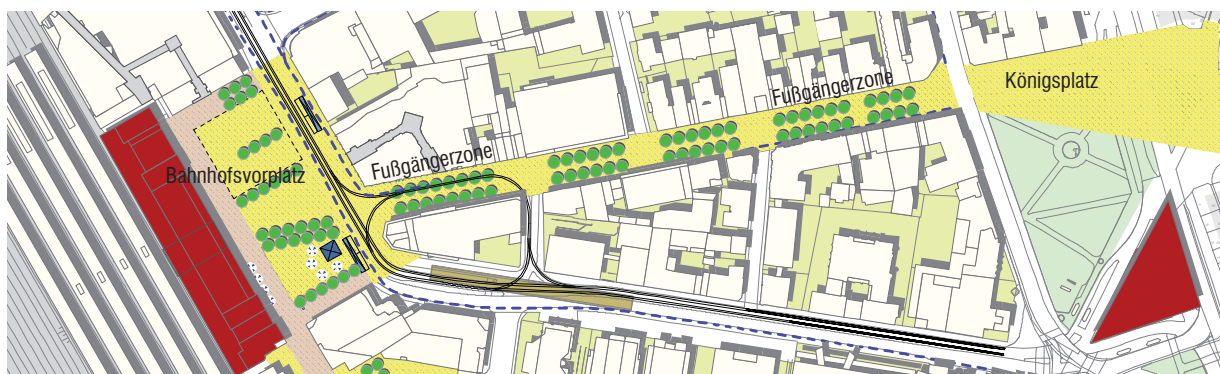


Bild: Umgestaltung Bahnhofstraße

die Fußgängerzone angebunden ist. Das Haltestellendreieck kann nach Osten und Süden ausgebaut werden.

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



Bild: Königsplatz (Quelle: Arge Augsburg Boulevard Adler & Olesch Wunderle)

zur Altstadt, der Bgm.- Fischer- Straße, Annastraße und Zeuggasse und stellt eine klare Sichtbeziehung her. 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 und Aufenthaltsfunktionen in Form von umlaufenden Sitzwänden integrieren. Mit der Anlage der Grüninseln wird ein fließender Übergang zwischen dem gepflasterten Platzteil im Norden und dem begrünten Platzteil im Zentrum des Königsplatzes hergestellt. Die stadtbildprägenden und ökologisch hochwertigen Bäume am heutigen Nordrand der Grünfläche werden innerhalb dieser Grüninseln erhalten und in das neue Gesamtkonzept integriert.

Die Mitte des Königsplatzes wird als eine dreieckige Grünfläche bewahrt. Die erhaltenswerten großen Bäume prägen 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. Ihre Führung nimmt Rücksicht auf den Baumbestand. Der denkmalgeschützte Thormannbrunnen fügt sich in die neue Grünflächengestaltung ein. Durch den Brunnen, die Sitzmauern und die schattenspendenden Bäume entsteht ein kleiner Platzraum 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 ist der Übergang im Nordosten, der den kürzesten Zugang zur Innenstadt bildet und künftig nicht mehr durch die Fuggerstraße getrennt wird. Der zentrale Umsteigepunkt des städtischen ÖPNV ist somit nahtlos an die Fußgängerzone angebunden. Im Zentrum der Anlage werden die erforderlichen Funktionen und Nutzungen in einem neuen gläsernen Gebäude untergebracht. Die Konzentration in einem zentral angeordneten und wirtschaftlich organisierten Baukörper schafft großzügige, komplett überdachte Warte- und Verkehrsflächen entlang der Bahnsteige und an den Zugängen zum Dreieck.





### 5.3.6 „Augsburg Boulevard“ Volkhartstraße/Fuggerstraße/ Konrad-Adenauer-Allee/Schießgrabenstraße

Die 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 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.

#### **Volkhartstraße**

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.

#### **Fuggerstraße**

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.

Die Fuggerstraße kann zu einem urbanen Boulevard mit vier Baumreihen entwickelt werden, dessen nördliches Ende das aufgewertete Umfeld des Theaters bildet. Beidseitige breite und baumüberstandene Gehsteige fördern eine attraktive Nutzung der anliegenden Erdgeschosszonen z.B. mit Außengastronomie.

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 hochwertigen 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“. Die im Straßenraum angeordneten Kurzzeitparkplätze, Haltestellen der Regionalbusse und Taxistände (jeweils 6 Plätze im Süden direkt am Königsplatz und im Norden nahe dem Theater) beleben den Boulevard durch die mit ihnen verbundene Passantenfrequenz.



Bild: Gestaltungsmaßnahmen Volkhartstraße/ Fuggerstraße (Quelle: Arge Augsburg Boulevard Adler & Olesch Wunderle)

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.

### **Konrad-Adenauer-Allee/Schießgrabenstraße**

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.

### **5.3.7 Theodor-Heuss-Platz**

Der Theodor-Heuss-Platz wird 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 Mauer abgeschlossen, an welcher zwei Wasserbecken mit Fontänen liegen. Damit wird der innere Platz von der stark befahrenen Eserwallstraße abgeschirmt. Nach Süden hin begrenzt eine Hecke den inneren Platzbereich. Durch den

äußeren Platzbereich werden die Fuß- und Radwege entlang der Eserwallstraße, der Bismarckstraße und im Osten die fußläufige Verbindung zur Singerstraße geführt. Diese umliegenden Bereiche werden durch Baumreihen gegliedert.

Die Wendeschleife der Straßenbahn kann aufgegeben werden, sobald im Vorfeld des Straßenbahndepots am Roten Tor eine alternative Wendemöglichkeit geschaffen wurde.



Bild: Gestaltungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Platz  
(Quelle: Arge Augsburg Boulevard Adler & Olesch Wunderle)



### 5.3.8 Westliches Umstrukturierungsgebiet

Für die Bahnflächen ist eine Umstrukturierung zu einem neuen Stadtquartier vorgesehen. Die Erschließung des Gebietes erfolgt über die geplante Erschließungs- und Entlastungsstraße zwischen der Bürgermeister-Ackermann-Straße und der Gögginger Brücke. Über eine Verbindung an die Rosenaustraße wird eine weitere Anbindung geschaffen. Die weitere Erschließung des Geländes ist mit Stichstraßen vorgesehen, in deren Verlängerung Fußwegeverbindungen zu den angrenzenden Quartieren vorgeschlagen sind (dabei zwei Wege in das angrenzende Thelottviertel).

Mit der Realisierung der Entlastungsstraße geht eine Verringerung der Verkehrsbelastung sowie der Lärmbelastung und somit eine Verbesserung der Wohnqualität in der Rosenaustraße einher.

Die städtebauliche Entwicklung des Umstrukturierungsgebietes befindet sich auf dem jetzigen Niveau der Bahnanlagen. Entsprechend ist ein Geländeversprung von bis zu 9 m zu dem neugeschaffenen Bahnhofsvorplatz zu überwinden.

Das Entwicklungsgebiet auf den höher gelegenen Bahnflächen gliedert sich in 5 Baufelder. Für die beiden „Köpfe“ (orange) wird als Betonung des Anfangs- bzw. Endpunktes eine Kerngebietsnutzung mit einer höheren städtebaulichen Dichte (GFZ 1,8) vorgeschlagen. Für die drei „inneren“ Bauflächen ist eine Mischgebietsnutzung mit einer niedrigeren Dichte (GFZ 1,2) dargestellt. Entsprechend der Immissionsemp-

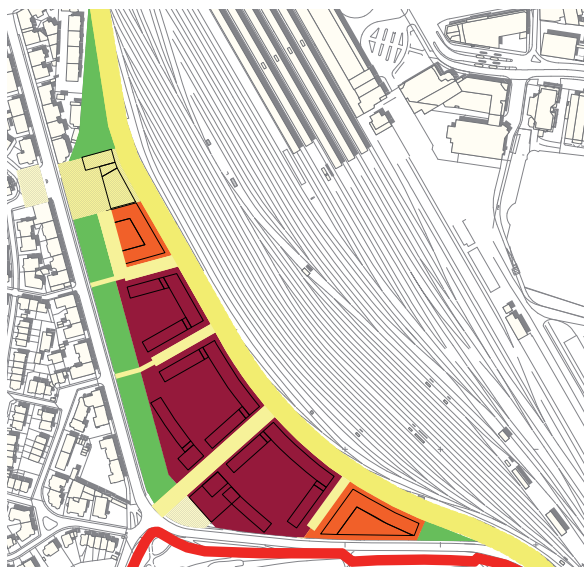


Bild: Nutzungskonzept für die westlichen Bahnflächen (rot: Mischgebiet, orange: Kerngebiet, gelb: Straßen / Plätze)

findlichkeit ist entlang der westlichen Erschließungsstraße eine geschlossene Bebauung für Bürogewerbe aufgezeigt, die sich nach Westen bzw. Süden mit einer Bebauung für Wohnnutzung öffnet. Der Zufahrtsbereich von der Rosenaustraße zum Entwicklungsgebiet sollte ebenfalls mit einer entsprechenden baulichen Sonderstruktur betont werden.

Die Hangkante entlang der Rosenaustraße ist mit Ausnahme der Eingriffe im Platzbereich und der Fußwegebeziehungen weitgehend erhalten. Der Bestandsweg entlang der Böschungskante mit der bestehenden Baumallee ist bei der Freiraumgestaltung zu berücksichtigen. Im Zuge der folgenden Planungsschritte sollen die landschaftsökologischen Gesichtspunkte vertiefend einbezogen werden.

Die Anbindung des Platzes „Westausgang“ an die Entwicklungsfläche erfolgt über eine großzügige Treppenanlage mit integriertem Aufzug im Bereich der südlichen Böschung. Die Bebauung des nördlichen Baufeldes sollte dies berücksichtigen und in eine anspruchsvolle Gestaltung, z.B. mittels Arkaden oder einem gestalteten Innenhof umsetzen.

Die folgende Tabelle zeigt eine überschlägige Ermittlung der städtebaulichen Kennwerte. Unter den genannten Annahmen können im Entwicklungsgebiet Wohnungen für ca. 450 Einwohner und Bürogewerberaum für 590 Beschäftigte geschaffen werden.

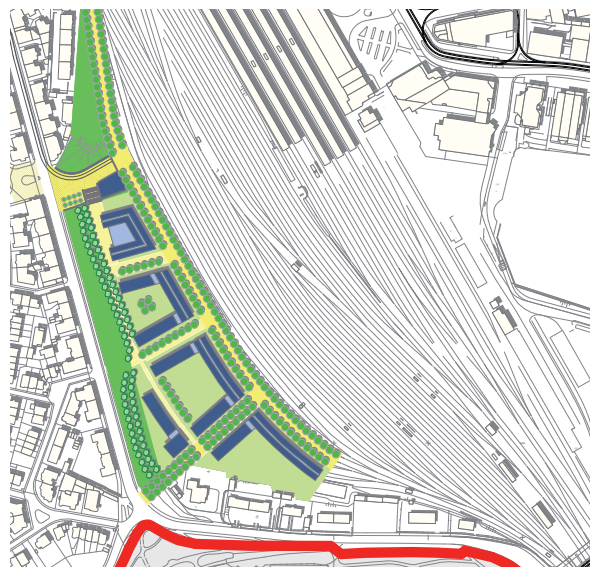


Bild: Strukturkonzept für die westlichen Bahnflächen - Zwischenstufe

|                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| <b>Grundstücksfläche Gesamt</b> | <b>73.800 qm</b>  |
| Erschließungsflächen            | 21.700 qm         |
| Öffentl. Grün- & Freiflächen    | 13.300 qm         |
| Fläche Bereich Westzugang       | 2.300 qm          |
| Bauflächen                      | 36.500 qm         |
| <b>BGF</b>                      | <b>48.240 qm</b>  |
| <b>Wohneinheiten</b>            | <b>ca. 200 WE</b> |
| <b>Einwohner</b>                | <b>ca. 450 EW</b> |

### 5.3.9 Östliches Umstrukturierungsgebiet

Die brachliegenden ehemaligen drei Ladehöfe sollen als hochwertige urbane Quartiere revitalisiert werden, die die benachbarten Stadtviertel arrondieren und wichtige gesamtstädtische Funktionen erfüllen. Diese vielschichtige Integration in die umgebende Stadt soll mit einem städtebaulichen Gesamtkonzept für das Plangebiet unterstützt werden. Die Entwicklung der zentral gelegenen ehemaligen Ladehöfe trägt zur Stärkung der Innenstadt bei und folgt dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“.



Bild: Östliches Umstrukturierungsgebiet - Rahmenplanung Ladehöfe  
(Quelle: Büro Pesch Partner Architekten Stadtplaner, WGF)

Auf dem inneren Ladehof unmittelbar südöstlich des Hauptbahnhofs ist ein Bereich mit modernen Büro- und Dienstleistungsgebäuden geplant, der das Geschäftsviertel um den Bahnhof ergänzt. Zudem ist dort der zentrale Busbahnhof für die Regionalbusse vorgesehen, womit der innere Ladehof im Zusammenhang mit Bahnhof und Bahnhofsvorplatz wichtige Aufgaben des Nah- und Regionalverkehrs übernimmt. Weiter südlich im mittleren Ladehof und hinter der Gögginger Brücke im äußeren Ladehof sollen attraktive urbane Wohnviertel entstehen, deren besonderes Qualitätsmerkmal die zeitgemäße Fortführung des benachbarten gründerzeitlichen Beethoven- und Bismarckviertels sein wird. An der Gögginger Brücke soll an exponierter Stelle ein Baukörper mit einem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen angeordnet werden und baulich den Eingang zur Innenstadt akzentuieren. Die neuen Stadtquartiere werden durch mehrere baubestandene Straßen erschlossen, die auch als weitere Zufahrtsmöglichkeiten zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Südosten dienen können.

Die Stadt Augsburg hat zusammen mit der aurelis Asset GmbH und dem Büro pesch partner bereits eine städtebauliche Rahmenplanung für die Ladehöfe erarbeitet. Das Bebauungskonzept sieht Dienstleistungen, Wohnen und Einzelhandel vor.

Der Bauausschuss hat der städtebaulichen Rahmenplanung und dem Bebauungskonzept bereits im Grundsatz zugestimmt. Dieses abgestimmte Bebauungskonzept fungiert als Grundlage für die erforderlichen Bauleitplanverfahren (BP, FNP).



### 5.3.10 Gestalterische Maßnahmen

Analog zu den in Kapitel 3.10 dargelegten gestalterischen Mängeln werden vier gestalterische Maßnahmenpakete definiert:

#### **Baulückenschließung**

Markante Baulücken sollen geschlossen werden. Zu nennen ist ein Grundstück in der Viktoriastraße gegenüber dem Bahnhofsvorplatz.

#### **Abriss von Gebäuden mit schlechter Bausubstanz**

Städtebaulich relevante Gebäude mit schlechter Bausubstanz sollen abgerissen werden. Bei den gekennzeichneten Gebäuden handelt es sich im Wesentlichen um die bestehende Bebauung auf den Bahnflächen im Osten und Westen. Aus städtebaulicher Sicht stehen diese Gebäude im Falle einer Überplanung der entsprechenden Flächen zur Disposition. Bezüglich der bahnbetrieblichen Entbehrlichkeit der Gebäude sind jedoch weitere Abstimmungsgespräche mit der Bahn bzw. dem BEV notwendig.

#### **Maßnahmen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes von Gebäuden**

Zu diesem Maßnahmenpaket gehören die Aufstockung unmaßstäblicher Gebäude und die Erneuerung oder Umgestaltung von Fassaden. Ein Schwerpunkt wird in der Neugestaltung des Erscheinungsbildes der Gebäude bzw. Baulücken am Bahnhofplatz gesehen.

#### **Baustrukturelle Maßnahmen**

Bei einer Vielzahl der stadtbildprägenden Ensembles und Gebäuden ist in naher Zukunft mit einer Sanierung bzw. Instandsetzung zu rechnen wie beispielsweise bei der Synagoge oder der Staatsbibliothek. Maßnahmen zum Erhalt und Schutz dieser Baustrukturen sind zu unterstützen.

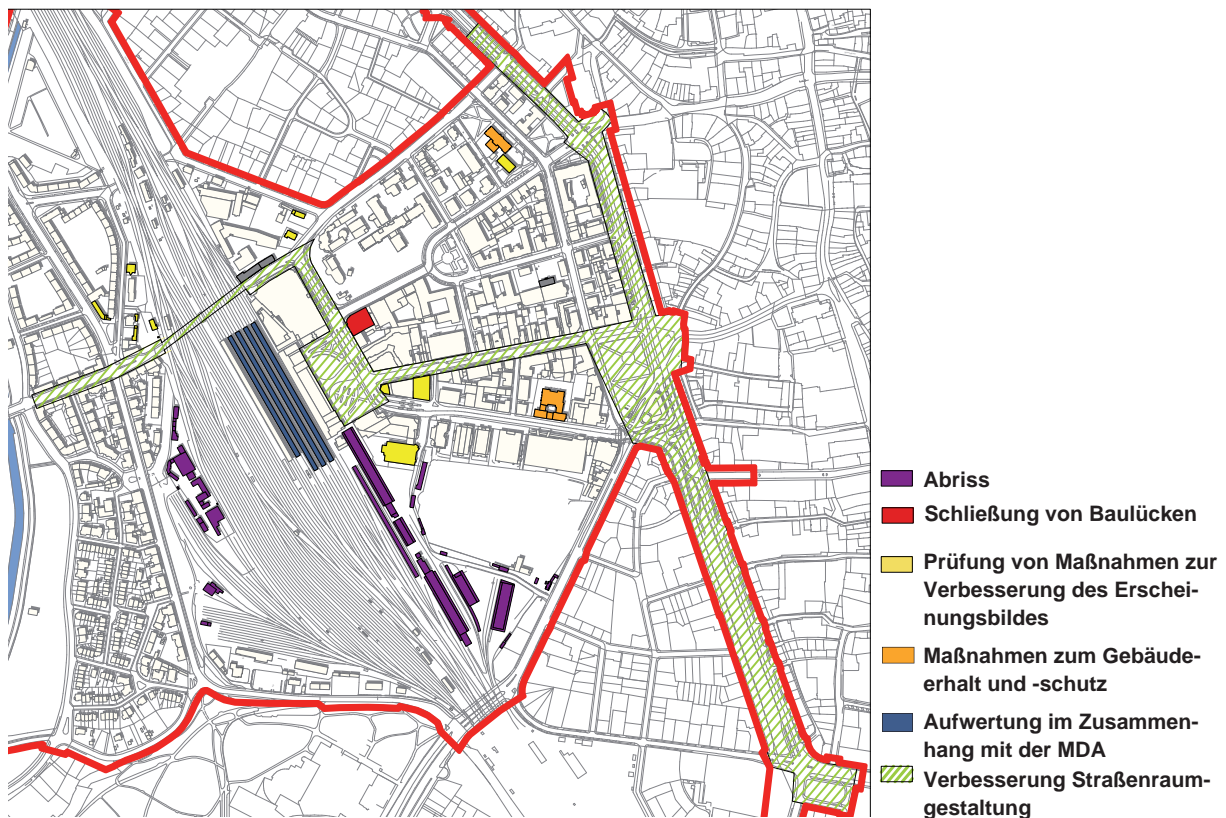


Bild: Gestalterische Maßnahmen

## 5.4 Umsteigebeziehungen

Das Projekt der „Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg“ trägt zur barrierefreien Verknüpfung des lokalen mit dem regionalen und überregionalen Personenverkehr bei. Die Umsteigebeziehungen verbessern sich. Sie können in drei Ebenen gegliedert werden:

1. **Straßenbahn - Fernverkehr**- Über das Drehkreuz Hauptbahnhof mit unterirdischen Haltestellen der Linien 3, 4 und der zukünftigen Durchmesserlinie 5/6 und direktem Anschluss an die Bahnsteige des Fernverkehrs,
2. **Regionalbus - Fernverkehr**- Mit Endhaltestelle am Hauptbahnhof und einem Regionalbusbahnhof im Bereich der Ladehöfe,
3. **Nahverkehr Straßenbahn-Straßenbahn** - Über das modernisierte innerstädtische Haltestellendreieck Königsplatz.

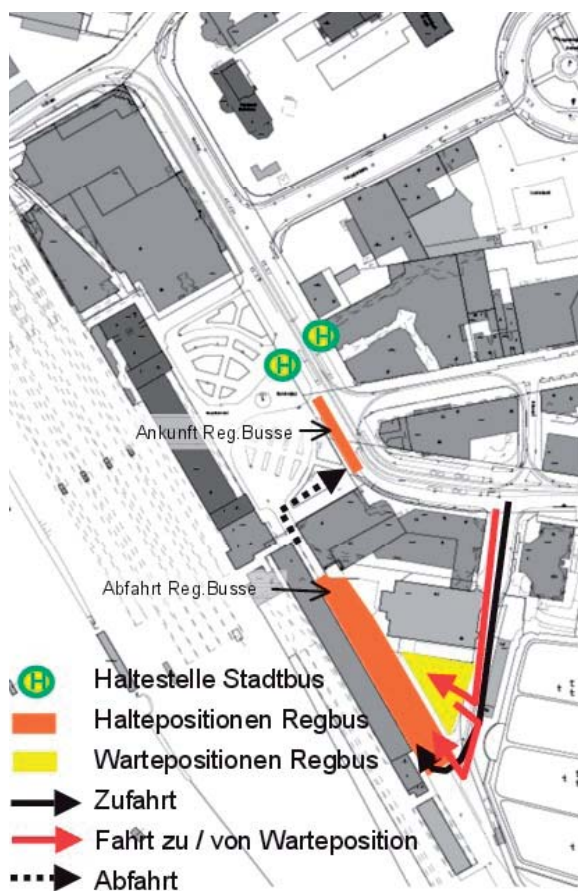


Bild: Vorzugskonzept Regionalbusbahnhof Augsburg  
(Quelle: R+T Darmstadt, Buskonzept Augsburg Hauptbahnhof, Juni 2010)



## 5.5 Maßnahmen- und Kostenübersicht

Im Folgenden werden die Maßnahmen, die mit der Umsetzung des Strukturplans verbunden sind, aufgelistet und entsprechend der inhaltlichen bzw. räumlichen Relevanz in neun Maßnahmenpaketen zusammengefasst.

Soweit derzeit möglich, werden die Kosten durch überschlägige Schätzung mittels Kostenansätzen quantifiziert (Nettokosten, ohne MwSt.).

Für die Maßnahmen 7. (Umstrukturierung Bahnflächen West), 8 (Umstrukturierung Bahnflächen Ost), 10.2 (Sanierung stadtbildprägender Gebäude) sind Kostenbeiträge ohne genauere Schätzung eingestellt. Bei den komplexen Maßnahmen 9.1, 9.3, 11. und 12.2 (zweite Stufe) sind derzeit keine Kostenangaben möglich.

Die Maßnahmen- und Kostenübersicht ist im Zuge des weiteren Verfahrens fortzuschreiben.

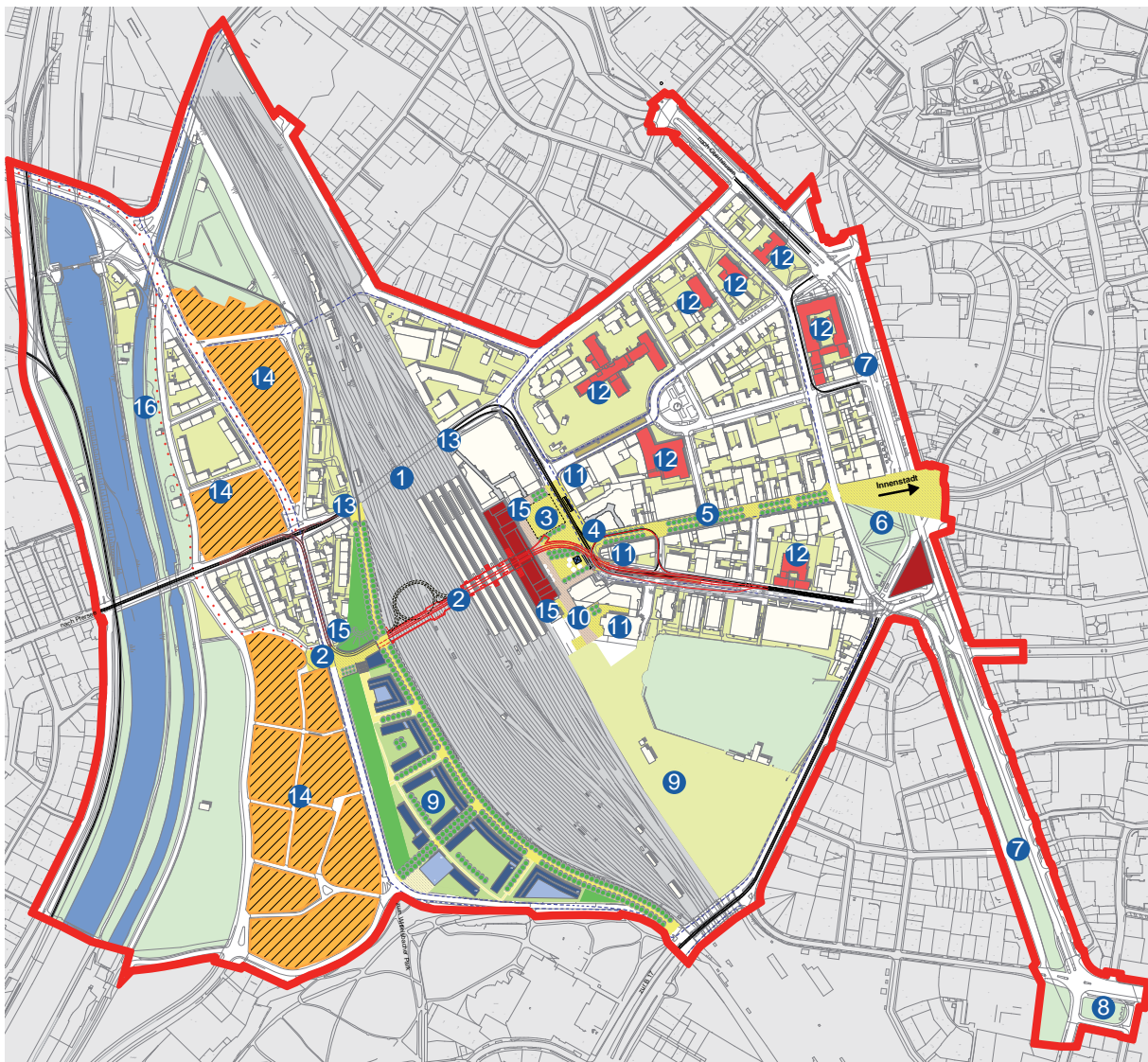


Bild: Maßnahmen- und Kostenübersicht

- |   |  |
|---|--|
| 1. Stadtteilverbindungen  | 9. Umstrukturierung der Bahnfläche West und Ost  |
| 2. Westzugang zum Hauptbahnhof/ westl. Platzbereich                         | 10. Busbahnhof und Anbindung der Ladehöfe an den Bahnhofsvorplatz                                |
| 3. Umgestaltung Bahnhofsvorplatz  | 11. Gestalterische Maßnahmen an Gebäuden/ Baulücken  |
| 4. Klare Fußwegeverbindungen in die Innenstadt                              | 12. Erhalt der stadtbildprägenden Gebäude  |
| 5. Aufenthaltsqualität Bahnhofstraße, Stärkung der Achse Bahnhof-Innenstadt | 13. Städtebaul. Aufwertungsmaßnahmen Pferseer Unterführung                                       |
| 6. Gestalterische Aufwertung und Neuordnung des Königsplatzes               | 14. Im Bestand zu erhaltende bedeutende Gebäudeensembles (Thelottviertel, Schubert-, Lessinghof) |
| 7. Gestalterische Aufwertung der Achse Fuggerstraße / Konrad-Adenauer-Allee | 15. Fahrradparken  |
| 8. Funktionale und gestalterische Neuordnung des Theodor-Heuss-Platzes      | 16. Trassenvarianten Straßenbahnlinie 5  |





|           | <b>Maßnahme</b>   | <b>Kostenansatz</b>   |
|-----------|---|---|
| <b>1</b>  | <b>Westzugang „Geradeaus-Führung“ Straßenbahn“</b><br>1. Tunnelbauwerk Fußgänger und Straßenbahn, Tunnelmund<br>2. Platz mit Stützmauern etc., Neugestaltung Sebastian-Buchegger-Pl.        | Kostenschätzung (Bauteil 5 und 6, Stand 12.02.2010)<br>Kostenschätzung                          |
| <b>2</b>  | <b>Umgestaltung Bahnhofsvorplatz</b><br>Umgestaltung Gesamtfläche 14.000 qm   | Ansatz (250 Euro/ qm)   |
| <b>3</b>  | <b>Aufenthaltsqualität Bahnhofstraße</b> Umgestaltung Gesamtfl. 9.300 qm<br>1. Bauabschnitt am Königsplatz (2.900 qm)<br>2. Bauabschnitt verbleibende Bahnhofstraße (6.400 qm)              | Ansatz (250 Euro/ qm)<br>Ansatz (150 Euro/qm)   |
| <b>4</b>  | <b>Königsplatz</b> (ohne Gleisanlagen)<br>1. Haltestellendreieck<br>2. Umgestaltung der Platzfläche   |   |
| <b>5</b>  | <b>„Augsburg Boulevard“</b> (ohne Gleisanlagen, Haltestellenbereiche)<br>Fuggerstraße, Volkhartstraße inkl. Kennedyplatz  |   |
| <b>6</b>  | <b>Theodor- Heuss- Platz</b><br>Umgestaltung Gesamtfläche qm  |   |
| <b>7</b>  | <b>Umstrukturierung Bahnflächen West</b><br>1. Freimachung, Altlasten, Erschließung<br>2. Verknüpfung mit angrenzenden Stadtteilen  | Private Maßnahmen<br>Städtebaulicher Mehraufwand  |
| <b>8</b>  | <b>Umstrukturierung Bahnflächen Ost</b><br>1. Freimachung, Altlasten, Erschließung<br>2. Anbindung und Gestaltung des Busplatzes (ZOB)  | Private Maßnahmen<br>Städtebaulicher Vertrag  |
| <b>9</b>  | <b>Gestalterische Maßnahmen</b><br>1. Straßenraumgestaltung Pferseer Straße<br>2. Straßenraumgestaltung Frölichstraße am Fuggerstadtcenter<br>3. Aufstockung, Baulückenschließung           | Derzeit kein Kostenansatz möglich<br>1.800qm x 250 Euro/qm<br>Unterstützung durch Planverfahren |
| <b>10</b> | <b>Erhalt/ Sanierung denkmalgeschützter und sanierungsbedürftiger Baudenkmäler</b><br>1. Staatsbibliothek<br>2. Sanierung weiterer stadtbildprägender Gebäude                               | Kosten Stadt Augsburg<br>Derzeit kein Kostenansatz möglich                                      |
| <b>11</b> | <b>Städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Straßenbahnplanung</b><br>Baukünstlerische Maßnahmen, Materialien, Querschnittsgestaltung in technischen Maßnahmen enthalten |   |
| <b>12</b> | <b>Stadtteilverbindung</b><br>1. Stadtteilverbindung Pferseer Unterführung<br>2. Stadtteilverbindung Pferseer Unterführung  | Umgestaltung Straßenfläche<br>2.500qm x 150 Euro<br>Grundsätzliche Umgestaltung                 |
| <b>13</b> | <b>Fahrradparken</b><br>Insgesamt 1.600 Fahrradstellplätze östl. und westl. der Bahn  | Ansatz 1.000 Euro/ Stellplatz   |

|  | <b>Kosten</b>                                       | <b>Kurzfristig</b> | <b>Mittelfristig</b> | <b>Langfristig</b> | <b>Fördermöglichkeiten</b>                                     |
|--|---|--------------------|----------------------|--------------------|--|
|  | 20,2 Mio. Euro<br>2,9 Mio Euro                      |                    | X<br>X               | X                  | GVFG<br>Städtebauförderung                                     |
|  | 3,5 Mio. Euro                                       |                    | X                    |                    | Städtebauförderung   |
|  | 0,72 Mio. Euro<br>0,96 Mio. Euro                    | X                  |                      | X                  | Städtebauförderung<br>Städtebauförderung                       |
|  | 4,5 Mio. Euro<br>5,3 Mio. Euro                      |                    | X<br>X               |                    | Städtebauförderung/ GVFK<br>Städtebauförderung                 |
|  | 5,7 Mio. Euro                                       |                    | X                    |                    | Städtebauförderung   |
|  | 1,2 Mio. Euro                                       |                    | X                    |                    | Städtebauförderung/ GVFG                                       |
|  | -----<br>Derzeit nicht bezifferbar                  |                    |                      | X<br>X             | Städtebauförderung   |
|  | -----<br>Derzeit nicht bezifferbar                  | X                  | X                    |                    | Städtebauförderung/ GVFG                                       |
|  | Derzeit nicht bezifferbar<br>0,4 Mio. Euro<br>----- |                    |                      | X<br>X<br>X        | Städtebauförderung<br>Städtebauförderung<br>Städtebauförderung |
|  | 4,5 Mio. Euro<br>Derzeit nicht bezifferbar          |                    | X                    | X                  | Städtebauförderung/ Denkmalpflege                              |
|  | Derzeit nicht bezifferbar                           | X                  |                      |                    | Städtebauförderung   |
|  | 0,4 Mio. Euro<br>Derzeit nicht bezifferbar          | X                  |                      | X                  | Städtebauförderung<br>Städtebauförderung                       |
|  | 1,6 Mio. Euro                                       | X                  |                      |                    | Städtebauförderung/ GVFG                                       |



## 6.0 Sanierungsgebiet Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld

### 6.1 Sanierungssatzung / Sanierungsverfahren

Die Sanierungssatzung vom 03.02.2006 für das Sanierungsgebiet „Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld“ wurde erweitert und trat am 28.05.2010 in Kraft. Mit der förmlichen Änderung der Sanierungssatzung finden die Absätze §142 Abs. 1 i.V. mit den Absätzen 3 und 4 des Baugesetzbuches (BauGB) Anwendung. Dies bedeutet, das „vereinfachte“ Sanierungsverfahren wird eingesetzt und es erfolgt keine Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwerterhöhungen, keine Limitierung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen und keine Preiskontrolle. Durch das „vereinfachte“ Sanierungsverfahren ist eine zügige Durchführung der geplanten Sanierung zu erwarten.

Die Ausweisung des Sanierungsgebietes birgt sowohl für die Kommune als auch für den privaten Investor und Bauherren Vorteile. Die Kommune kann auf Grund des Vorkaufrechts (§24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB) lenkend eingreifen und in Besitz von Flächen kommen, die Teil des Maßnahmenpaketes des städtebaulichen Entwicklungsplans darstellen. Für private Investoren werden Anreize geschaffen, da Investitionen in Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen steuerlich abgeschrieben werden können (§ 7h, § 10f, § 11a EStG).

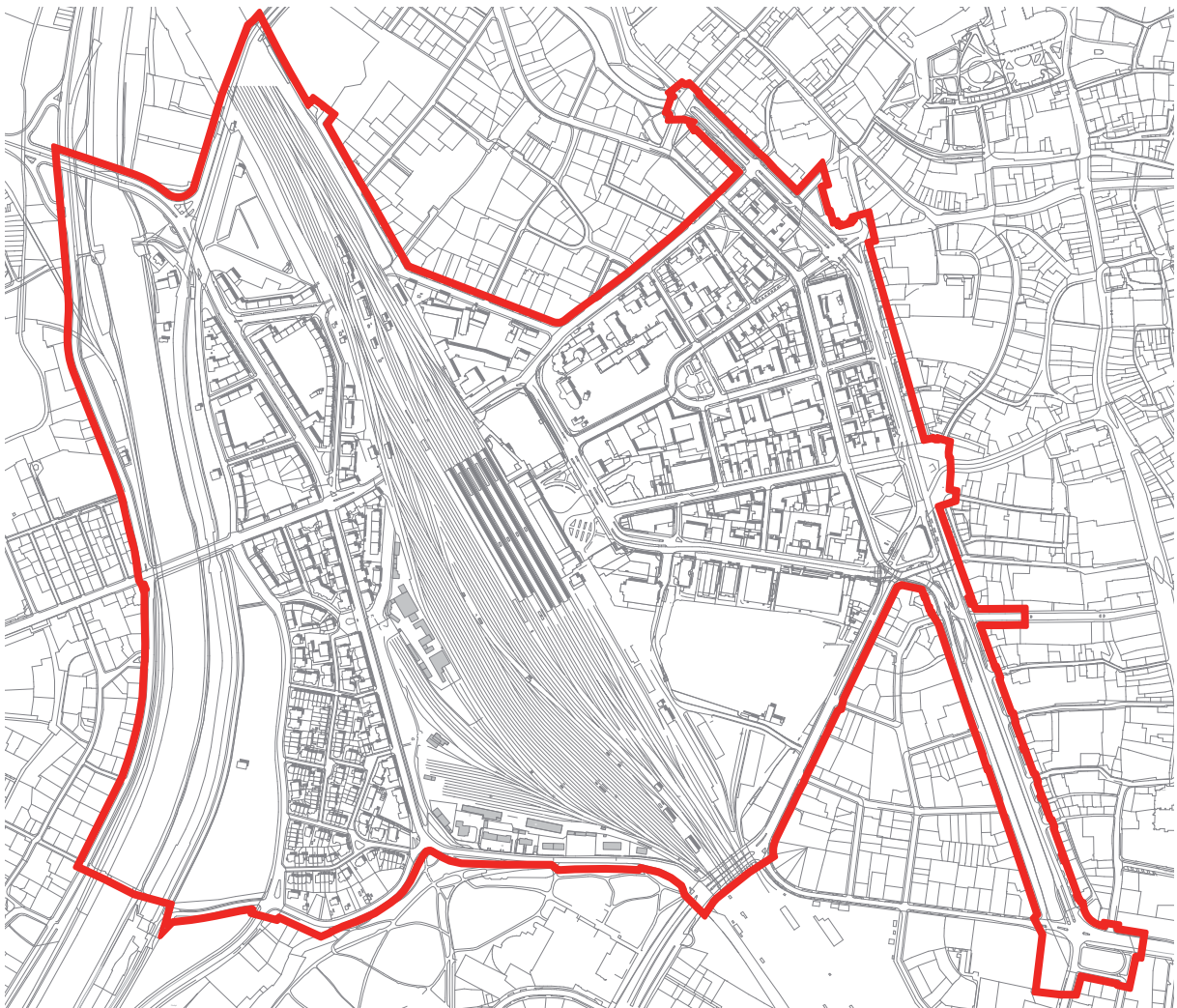


Bild: Umgriff des Sanierungsgebietes

## 6.2 Umgriff des Sanierungsgebietes

Der frühere Umgriff des Sanierungsgebietes wurde erweitert, um die städtebaulichen und funktionalen Zusammenhänge des Stadtraumes „Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld“ abdecken zu können. Dazu erfolgte eine Integration der Bereiche Theodor-Heuss-Platz, Schießgrabenstraße, Konrad-Adenauer-Allee, Königsplatz, Fuggerstraße, westlicher Abschnitt der Kasernstraße sowie nördlicher Abschnitt der Volkhartstraße. Mit dieser Abgrenzung kann die Lücke zwischen dem westlich gelegenen Sanierungsgebiet bzw. Entwicklungsgebiet in Pfersee und der westlichen Innenstadt geschlossen und somit dieser städtebaulich wichtigen West-Ost-Beziehung Rechnung getragen werden.

## 6.3 Förderprogramm „Stadtumbau West“

Zur Bewältigung der Missstände im ausgewiesenen Sanierungsgebiet bietet sich das Bund-Länder-Programm „Stadtumbau West“ an. Es ist darauf zugeschnitten, ungenutzte Stadträume zu aktivieren und damit der Stadtentwicklung neue Impulse zu geben. Dabei ist es wesentlich, die vorhandenen Qualitäten und Stärken zu erkennen, um neue Entwicklungen für die Zukunft zu ermöglichen.

Die Grundlage für den Stadtumbau bildet das vorliegende integrierte Handlungskonzept, in dem aufbauend auf einer Analyse des Untersuchungsgebiets und der bereits vorhandenen Planungsansätze Ziele formuliert sowie die wichtigsten Handlungsfelder benannt wurden. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen sind mit Angaben zu Kosten und Finanzierung hinterlegt.

Das Sanierungsgebiet „Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld“ umfasst das zu erhaltende Stadtgebiet von besonderer Bedeutung westlich der Innenstadt, welches wichtige gesamtstädtische Funktionen erfüllt und dessen Struktur es zu erhalten gilt. Die Schwerpunkte des Sanierungsgebietes liegen in der Neugestaltung, Aufwertung und Vernetzung öffentlicher Plätze und Parks mit den Stadtquartieren und Stadtumbaugebieten im Westen und der Innenstadt von Augsburg im Osten, sowie in einer Anpassung und Umgestaltung der unter Wert genutzten Bahnflächen. Des Weiteren soll eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur für den MIV sowie den öffentlichen Nah- und Fernverkehr ausgebaut werden.

„Stadtumbau West“ hat zum Ziel, mit Anschubfinanzierungen erste impulsgebende Maßnahmen einzuleiten, die zur Gebietsaufwertung beitragen und Anstöße für weiteres privates Engagement und Investitionen geben, so dass die Entwicklung zeitnah selbsttragend werden kann.

## 6.4 Organisation des Planungs- und Realisierungsprozesses

Die Planung und Realisierung der Maßnahmen des städtebaulichen Handlungskonzeptes zum Sanierungsgebiet „Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld“ findet in einem andauernden Prozess statt. Die „Vorbereitende Untersuchung des Untersuchungsgebietes Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof Augsburg und Bahnhofsumfeld“ aus dem Jahr 2005 entstand innerhalb eines ca. einjährigen Bearbeitungsprozesses. In den jeweiligen Bearbeitungsphasen fanden interdisziplinäre Projektgruppensitzungen statt.

Der Entwurf der Strukturplanung wurde am 17. Februar 2005 dem Bauausschuss der Stadt Augsburg vorgestellt. Am 06.04.2005 fand im Rahmen der im Baugesetz vorgeschriebenen öffentlichen Beteiligung eine Informationsveranstaltung für die Bürger statt. Die öffentliche Auslegung sowie die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 139 Abs. 2 erfolgte in dem Zeitraum vom 04.04.2005 bis 06.05.2005.

Aufbauend auf der Vorbereitenden Untersuchung wurde im Jahr 2008 ein internationaler offener Ideenwettbewerb „Innenstadt Augsburg“ durchgeführt. Dieser Wettbewerb bestehend aus interdisziplinären Arbeitsgruppen (Architekten/Stadtplaner, Verkehrsplaner, Landschaftsarchitekten) war die Konsequenz aus den Anforderungen eines Bürgerentscheides aus dem Jahr 2007. Die Ergebnisse des Wettbewerbs wurden in einer öffentlichen Ausstellung den Bürgern und Bürgerinnen der Stadt Augsburg vorgestellt.

Im weiteren Bearbeitungsprozess werden Bebauungsplanverfahren für Einzelmaßnahmen (B- Plan Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg Boulevard“, B- Plan Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ und B- Plan Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“) des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes durchgeführt. Im Zuge dieser Verfahren erfolgt eine weitergehende Beteiligung der Öffentlichkeit.



Die Koordination der Planungen „Augsburg Boulevard“ und „Königsplatz“ wird durch eine eigens eingerichtete Arbeitsgruppe der Bauverwaltung und Stadtwerke sowie ein projektsteuerndes Büro durchgeführt. Der Stadtrat der Stadt Augsburg wird monatlich von der Projektgruppe/ den Projektsteuerern über die Entwicklung der Projekte „Augsburg Boulevard“ und „Königsplatz“ informiert.

Zur Gewährleistung einer hohen architektonischen Qualität werden für die wesentlichen Einzelmaßnahmen (Haltestellendreieck, Bahnhofsvorplätze, etc.) Wettbewerbsverfahren durchgeführt.

## Literaturverzeichnis:

Amtsblatt der Stadt Augsburg Nr.21/ 2010

AS&P/ Stadt Augsburg: Ideenwettbewerb Innenstadt Augsburg  
Auslobung, 29.07.2008

AS&P/ Stadt Augsburg: Ideenwettbewerb Innenstadt Augsburg  
Ergebnis des Wettbewerbs, Mai 2009

Aurelis Real Estate Management; „Harmonische Ergänzung  
des Beethovenviertels“

Drees & Sommer: Ergebnisprotokoll Nr. 223 „Hauptbahnhof  
Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“, 03.03.2010

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium  
des Inneren „Städtebauförderung in Bayern- Stadtumbau  
West, Hinweise zur Programmdurchführung“ Arbeitsblatt  
6, München 2007

R+T Topp Huber-Erler Hagedorn: Buskonzept Augsburg  
Hauptbahnhof, Juni 2010

Stadt Augsburg: Stadtratsbeschluss vom 18.12.2003  
„Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof Augsburg“

Stadtplanungsamt Augsburg: Bebauungsplan Nr. 500  
„Königsplatz und Augsburg Boulevard (zwischen Klinkertor-  
und Theodor- Heuss- Platz)“, 21.05.2010

Stadtplanungsamt Augsburg: Liste der Denkmalobjekte  
Stadt Augsburg, Oktober 2010

Stadtplanungsamt Augsburg: Liste Ensembles Stadt Augsburg,  
27.02.1997

Stadtplanungsamt Augsburg: Sanierungsgebiet „Hauptbahnhof  
mit Bahnhofsumfeld“ Änderungssatzung, 28.05.2010

Stadtplanungsamt Augsburg: Vorentwurf Bebauungsplan  
Nr. 476 „Ehemalige Ladehöfe der DB AG zwischen Haupt-  
bahnhof und Bismarckbrücke“



## 7.0 Anhang