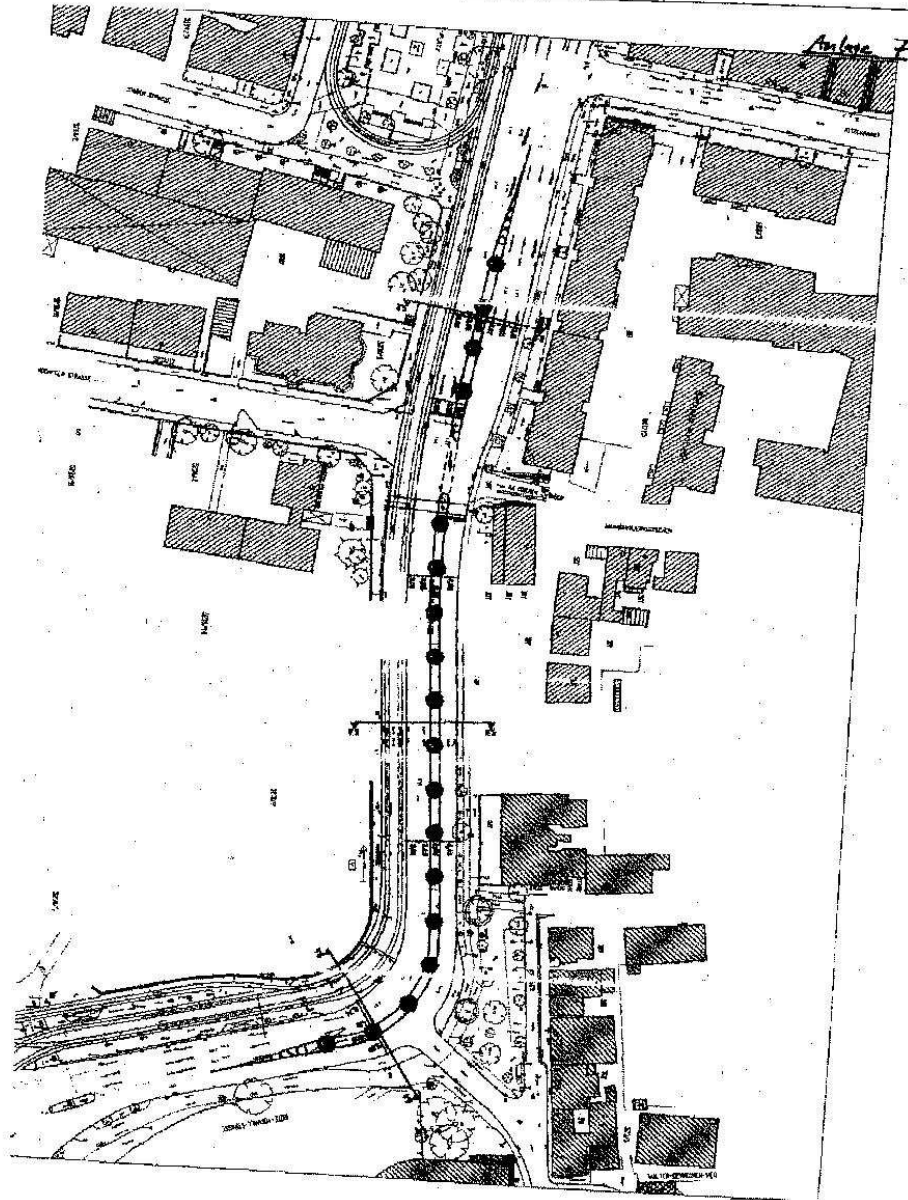


Mobilitätsdrehscheibe Augsburg
Planfeststellungsverfahren Umbau Königsplatz

Anlage 1



Im Zuge der bisherigen Diskussionen wurde von der Verwaltung wiederholt darauf verwiesen, dass im Bebauungsplan keine Geschwindigkeitsregelung vorgenommen werden könne und rechtliche Bedenken gegen eine innerstädtische Temporeduzierung stünden. Belege für diese Angaben fehlen aber im Erläuterungsbericht. Insbesondere rechtliche Bedenken sind nicht nachvollziehbar, da die StVO § 3 (3) lediglich die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge mit 50 km/h definiert. Von einer Mindestgeschwindigkeit ist nicht die Rede.

Auch der Verweis auf vermeintliche Nichtregelbarkeit der Geschwindigkeit im BBP greift nicht, da im BBP Verkehrsflächen eindeutig zu definieren sind, was über die Bemessung resultierender Fahrbahnbreiten oder die Formulierung etwaiger Einbauten sehr direkt Einfluss auf zulässige Geschwindigkeiten nimmt.

Unerklärlich ist i.d.Z. auch, dass unter Pkt. D 4.3.7, Fußgänger- und Radverkehr, die Absicht dargestellt wird in der Schaezlerstraße Radfahrern die Benützung der Gehwege zu erlauben, mithin im Unterschied zu o.g. eine Absichtserklärung Eingang findet, die im BBP ebenfalls nicht geregelt werden kann.

Wir hätten daher begrüßt, wenn ergänzend die abgesegeten Zusatzanträge zum Billigungsbeschluss veröffentlicht worden wären. Außerdem schließen wir uns dem Vorschlag von Herrn Prof. Topp an, die Stadt Augsburg solle sich um ein Modellprojekt bemühen, das eine flächenhafte Tempo-30-Regelung in der Innenstadt einer Großstadt großmaßstäblich untersucht.

Finanzielle Auswirkungen, Pkt. D.4.6

Auch zu diesem Punkt ist dringend der Einfluss einer innerstädtischen Tempo-30-Regelung zu prüfen. Nicht nur der erwartbar verminderte Ausbaubedarf der betroffenen Straßenzüge, sondern auch eine resultierende Entlastung von Durchgangsverkehren würde Wirtschaftlichkeit und Effizienz des Projektes deutlich verbessern. Ein Verzicht auf die Wendeschleife am Theodor-Heuss-Platz würde sich positiv auf die standardisierte Bewertung auswirken. Gleiches gilt auch für eine mögliche Verknüpfung von Straßenbahnlinien. Ernsthaft ist wohl nicht anzunehmen, dass 2 am Hbf provisorisch endende Streckenäste, Linie 4 und 6, wirtschaftlich sein können.

Umweltbericht, Pkt. D.5 und § 8 Grünordnung

Ausgleichsmaßnahme Parkplatz P4 am Rosenastadion, Pkt. D 5.2.3

Zur vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahme regen wir an stattdessen die straßenbegleitenden Bepflanzungen im Stadtteil Pfersee zu beginnen, die als Bestandteil eines Konzeptes zur flächenhaften Verkehrsberuhigung längst beschlossen, bisher aber nicht in Angriff genommen wurden. Wir verweisen i.d.Z. auf die ebenfalls als Ausgleichsmaßnahme beschlossene Begrünung der Stätzlinger Straße, dort für die Linie 6.

Mit freundlichen Grüßen

BÜRGERAKTION PFERSEE „SCHLÖSSLE“ e.V.

Anlage

kann problemlos in 2 Schleifen erfolgen. Im Süden kann dies über Ladehöfe, Halder- und Hermanstraße erfolgen, im Norden über Frölich-, Viktoria-, Prinzregenten und Schaezlerstraße.

Ausbildung der Knotenpunkte, Pkt. D.4.3.3

Kaiserhofknoten

Wir erkennen keine Veranlassung das Rechtsabbiegen von der Schaezler- in die Halderstraße zu ermöglichen. Für evtl. Parkplatzsucher aus Norden und Osten stehen bereits die Parkhäuser in der Schaezler- und Ludwigstraße sowie am Ernst-Reuter-Platz zur Verfügung, für Parker aus Süden ist die Halderstraße über die Ladehöfe erreichbar, für Parker aus Westen stehen zusätzlich die Parkgaragen im Fuggerstadtcenter und der Viktoriapassage bereit. Insbesondere die Rechtsabbieger drohen im sensiblen Aufstellbereich der Straßenbahnen deren Querung zum Königsplatz zu behindern, wenn sie die Kreuzung bei Bevorrechtigung Fußgänger nicht rechtzeitig räumen. Auch zum Hbf erscheint diese Abbiegebeziehung überflüssig. Zumal mit Frölich- und Holbeinstraße, auch bei unserer Variante zur Verkehrsführung, genügend Zufahrtsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Radwegeführung von der Schaezler- in die Hermanstraße lt. BBP suggeriert bereits eine basierende Tempo-30-Regelung und sog. Mitschwimmen für die Hermanstraße, da es unverantwortlich erscheint Radfahrer weiterhin ungeschützt in eine nicht geschwindigkeitsbegrenzte Straße zu entlassen. Ebenso gefährlich erscheint die Radwegeführung über den Haltestellenbereich Regionalbus auf der Südseite der Schießgrabenstraße.

Schaezler-/Bahnhofstraße

Wir weisen darauf hin, dass die beabsichtigte Querung der Schaezlerstraße für Fußgänger zwingend davon abhängt, dass der Kreuzungsbereich nicht wie bisher von KFZ-Lenkern überstaut wird. Eine entsprechende Phasenschaltung mit dem Kaiserhofknoten ist für die rechtzeitige Räumung sicher zu stellen.

Volkhartstraße

Unter der Maßgabe einer Tempo-30-Regelung und dadurch möglichen Verkehrsführung, wie vor zum Klinkenberg beschrieben, ist ein deutlicher Rückbau der Volkhartstraße möglich zugunsten eines geräumigen Theaterplatzes. Eine eigene Linksabbiegerspur in die Grottenau ist ebenso wenig erforderlich wie 3 Fahrspuren nach Norden bis zur Frölichstraße.

Konrad-Adenauer-Allee

Entsprechend der künftig reduzierten Verkehrsbelastung der Straße können sämtliche Einmündungen der nach Osten abgehenden Straßen ohne Signalanlage bleiben. Für die Mündungen mit Hallstraße und Katharinengasse wird die Einrichtung von Zebrastreifen angeregt.

Verkehrsmengen, Pkt. D.4.3.4

Modellbestandteile

Die unterlegten Modellrechnungen sind für das vorliegende Projekt ungeeignet solange Verkehrsverlagerungen und Auswirkungen auf den Modal-Split nicht einbezogen werden. Insbesondere um dem Anspruch Priorisierung der Umweltverbund-Verkehre gerecht zu werden muss eine Planung Zielgrößen und Absichten erkennen lassen, resp. sich an den resultierenden Erfordernissen orientieren. Ansonsten ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nicht zu gewährleisten.

Prognose-Nullfall 2025

Für die Definition Netzergänzungen vermissen wir die Nennung des 6-spurigen Ausbaus der BAB 8, aus der ebenfalls Entlastung von Durchgangsverkehren für das Stadtgebiet zu erwarten ist. Ebenso ist als Entscheidungsgrundlage zu fordern, dass die Prognosebelastungen ergänzt werden um den Modellfall einer flächenhaften Tempo-30-Regelung. Gleiches gilt für die Knotenpunktsimulationen, da erwartbare Entlastungen direkt für weitere Priorisierungen ÖV/Umweltverbund genutzt werden können.

Planungsalternativen, Pkt. D.4.4

Es fällt auf, dass unter diesem Punkt eine flächenhafte Tempo-30-Regelung nicht als Alternative geführt wird, trotzdem unter dieser Maßgabe alternative Verkehrsführungen unter der Prämisse einer Neubewertung von möglichen Betroffenheiten diskutiert werden könnten, vgl. unsere Ausführungen zu Pkt. D.4.3.2 – Klinkenberg.

Wir weisen in diesem Zusammenhang auch auf Widersprüche in der Argumentation hin.

Verkehrskonzept, Pkt. D.4.3.1

Königsplatz/ÖV

Nicht nachvollziehbar bleiben allerdings die Erläuterungen zum Belegungsplan Königsplatz, wenn man sich an die fundamentale Begründung für die Ausweisung zus. Bahnsteige erinnert, die speziell für Sehbehinderte ein Einsteigen an immer gleicher Stelle gewährleisten sollte. Die wechselnde Belegung der Bahnsteige A-E mit Straßenbahn und Buslinien macht ein solches Ansinnen zu den Hauptverkehrszeiten unmöglich. Auffallend ist, dass die Begründung mittlerweile weder resultierende, längere Umsteigewege bestreitet, noch Zeiteinsparungen für Umsteiger ins Feld führt. Selbst die Festlegung auf einen „Zeitknoten“ wird nur noch für Schwachlastzeiten definiert.

So drängt sich nach wie vor der Eindruck auf, dass die Definition „Zeitknoten“ lediglich einen historischen Kontext der Debatte fortsetzen muss, aber die Erkenntnis, dass mit einem Taktversatz der Linien deutlich unaufwendiger und wirtschaftlicher gebaut werden könnte, längst verfangen hat.

Regionalbuslinien

Das Planungsziel Parallelverkehre zu vermeiden ist dem Bericht nicht nachvollziehbar zu entnehmen. So werden die Linien nicht benannt, für die angeblich keine vernünftige Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz vorhanden ist. Eine Argumentation, wie sie vom AVV am 5.7.10 in einer Info-Veranstaltung für Interessensgruppen formuliert wurde, Fahrgästen aus dem Landkreis wäre das Anlanden an einen zukünftigen Westzugang zum Hbf und der dortige Umstieg in die Straßenbahn nicht zuzumuten ist nicht begründbar, sofern der Hbf tatsächlich als Drehscheibe für den Regionalverkehr fungieren soll. Wir verweisen daher nochmals auf das Potential eines Hbf-Westzugangs, der ersatzweise aus dem Süden, Westen und Norden der Region angefahren werden kann – aber beileibe nicht muss, weil für alle Fahrbeziehungen Umsteigemöglichkeiten an der Stadtgrenze erkennbar sind.

Wir regen i.d.Z. auch eine geänderte Verkehrsführung für Holbeinstraße West und Prinzregentenstraße Ost an. Eine jeweilige Umwidmung zur Einbahnstraße, Holbeinstraße in Fahrrichtung West und Prinzregentenstraße in Fahrrichtung Ost, würde konsequenterweise die Argumentation zur Verkehrsberuhigung der Prinzregentenstraße im westlichen Abschnitt und zum Schutz des Krankenhauses ergänzen. Beide Straßen halten so ab Prinzregentenplatz Anschluss in Richtung Hbf, insbesondere die Belastung der Holbeinstraße mit Regionalbussen kann so aber begrenzt werden (vgl.a. Bericht S. 44). Das Beispiel der jüngsten Baustellen-Verkehrsführung belegt die Tauglichkeit dieser Variante und würde den Einbahnverkehr Am Alten Einlass verdeutlichen. Für Regionalbusse, die ohnehin über die Frölichstraße anfahren müssen, stellt die Ausfahrt vom Hbf über die Prinzregentenstraße jedenfalls keinen Nachteil dar. Andererseits vereinfachen sich aber die Abläufe an den Knoten Schaezlerstraße/Holbeinstraße und Schaezlerstraße/Prinzregentenstraße.

Verkehrsführung MIV, Pkt. D.4.3.2

Schaezlerstraße - Klinkenberg

Nicht plausibel ist die Begründung der Rückführung von Verkehr von der Schaezlerstraße auf die Volkhartstraße am Alten Einlass, selbst die Begründung weist zusätzliche Betroffenheiten erst nördlich der Frölichstraße nach (vgl. S. 42). Wir regen daher nochmals die Prüfung der, mit Blick auf die Stadtstruktur augenfälligsten und logischsten, Verkehrsführung in beiden Fahrrichtungen über den Klinkenberg zur Langenmantelstraße an. Unter der beschlossenen Vorgabe, eine deutlich reduzierte Fahrgeschwindigkeit in Erwägung zu ziehen, ist dafür ernsthaft kein Hinderungsgrund erkennbar. Insbesondere der Klinkenberg hat in den letzten Jahrzehnten strukturell und baulich sehr gelitten. Wir können uns daher vorstellen, dass auch hier mit Aufhebung der Einbahnstraßenregelung massive Umfeldverbesserungen zu initiieren wären. Außerdem ließe sich das Konzept „Augsburg-Boulevard“, mit möglichst wenig gegenseitigen Störungen von MIV und ÖPNV sowie der Stärkung des Wallgrüns, konsequent auch in die nördliche Altstadt fortführen.

Die Verkehrsbelastungen der Straßenzüge Gesundbrunnen und Klinkenberg übersteigen jedenfalls zusammengekommen nicht, was an anderer Stelle auf 2-spurigen Straßen abgewickelt wird. Wir regen daher nochmals an den Planungsbereich nach Norden um den Klinkenberg zu erweitern.

Schrannenstraße

Nicht zielführend erscheint die Absicht Halder- und Schrankenstraße in beide Fahrrichtungen zu öffnen, sofern darüber ein Ablauf in die südliche Burgkmairstraße ermöglicht werden soll. Dies würde der unabdingbaren Stärkung der Fußgängerachse Bahnhofstraße, vgl. dazu auch Aussagen Gutachter Einzelhandelskonzept, einen Bärendienst erweisen mit der Installation einer dritten Querung.

Einzig erfolgversprechend, i.S. einer Vermeidung und Verlagerung von Durchgangsverkehr, wäre dazu die Sperrung der Viktoriastraße für den MIV im Bereich Bahnhofsvorplatz. Eine Erschließung für das Bahnhofsviertel

Zur Ergänzung regen wir an auch eine mögliche Fußwegebeziehung von der Synagoge/Königsplatz über den Hermanfriedhof zum Wittelsbacher Park als Planungsziel aufzunehmen, die ebenfalls einer Empfehlung von Planungswerkstatt und Ideenwettbewerb entspricht und die unwirtliche Situation (z.B. gemeinsamer Fuß- und Radweg auf der Westseite) in der Hermanstraße umgehen ließe. Die vorgesehene gegenläufige Befahrbarkeit der Halderstraße würde dieser wünschenswerten Entwicklung aber zuwiderlaufen.

Manzu-Schleife

Von der angepriesenen multifunktionalen, dreieckigen Platzfläche im nördlichen Teil des Königsplatzes, die sich trichterförmig in Richtung Fußgängerzone und Altstadt öffnen soll, bleibt mit der angedachten zusätzlichen Gleisverbindung aus der Bgm.-Fischer-Straße in die Fuggerstraße kaum etwas übrig. Unter den Bedingungen von Oberleitungen samt erforderlichen Masten ist Aufenthaltsqualität erwartbar, die sich nicht von dem des Gleisdreiecks direkt westlich des Merkurbrunnens unterscheidet. Der Begriff multifunktional impliziert natürlich auch die Verfügbarkeit in der 3. Dimension, da jede Veranstaltung mit größeren Bühnenaufbauten oder div. Freiluftspektakel durch die Höhe der Oberleitungen beschränkt wären. Die erforderliche Infrastruktur wie Signalsteuerung und Unterbau machen es auch unwahrscheinlich, dass diese Einschleifung lediglich als provisorisches Betriebsgleis für die Baustelle dienen kann und jemals (unter der Gefahr zurückzuerstattender Zuschüsse) rückgebaut wird. Auch die Erläuterung der Erfordernis für Umleitungsverkehr im Falle von Störungen im Haltestellendreieck ist nicht stichhaltig, da hier, am frequentiertesten Knoten, keine Ersatzhaltestelle existiert und die nächsten verfügbaren am Stadttheater (zumal mit Wendeschleife) und Moritzplatz in jedem Fall erreichbar bleiben. Vielmehr erscheint diese Gleisvariante als Einstieg in den Ausstieg aus dem Vorhaben Straßenbahnführung durch die Karlstraße.

Mit Verweis auf die Zuführung aus der Halderstraße, mit S-Kurven zu den Bahnsteigen der Linien 3 und 6, ist auch die nach Norden versetzte Gleisgeometrie des Zulaufs Bgm.-Fischer-Straße zum Haltestellendreieck nicht erklärlich – außer die Beschneidung der zusammenhängenden Platzfläche und Verunmöglichung des Manzu-Brunnens wäre erklärtes Planungsziel. Die bestehende Gleislage, vgl. Darstellung BBP, ermöglicht ein Abbiegen zum Nordost Haltestellendreieck ebenfalls, da der Bahnsteig in Fahrtrichtung Moritzplatz nahezu der Bestandslage entspricht.

Fuggerstraße

Die Notwendigkeit signalisierter Übergänge in der beruhigten Fuggerstraße wird nicht gesehen, z.Vgl. der unsignalisierte Übergang in der Viktoriastraße von der Bahnhofstraße zum Hbf weist deutlich mehr kreuzende Verkehre auf und keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzung.

Theodor-Heuss-Platz

Die Vorteile der Nord-Trassierung Straßenbahngleise im Eserwall sind offensichtlich und werden durch die Verzichtbarkeit der zum FNP-Verfahren noch geplanten 2. Haltestelle in Fahrtrichtung stadtauswärts unterstrichen. Ein ebenfalls Verzicht auf die Wendeschleife, wie er sich in div. öffentlichen Erläuterungen zum Projekt aktuell andeutete, ist mit Verweis auf den nahen Betriebshof zu begrüßen. Das würde nicht nur die Aufwertung zum echten Quartiersplatz für das Bismarckviertel befördern, sondern auch ermöglichen auf 2 vollsignalisierte Kreuzungen der Tram über alle Fahrbahnen, für die Ein- und Ausfahrt der Schleife, zu verzichten. Für die Einmündung der Stettenstraße ist ein Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Osten zu berücksichtigen. Die Ausweitung des Geltungsbereiches nach Süden wird angeregt, mit Querverweis auf den BBP Ladehofflächen, der eine Ost-West-Radtrasse zwingend berücksichtigen muss.

Eserwall/Rotes-Tor

Da lt. Bericht (S. 43) die Bismarckstraße den Verkehr ins Quartier aus Norden und Westen aufnehmen soll, ist die Ausweisung einer Abbiegespur in die Hochfeldstraße von Westen überflüssig bis kontraproduktiv. Ebenfalls überdimensioniert ist die Abbiegespur in die Hochfeldstraße von Osten, die bis zur Freilichtbühne zurückreicht. Für das erwartbare Verkehrsaufkommen genügt eine Abbiegespur ab ca. Höhe Fl.Nr. 563. Der Beschluss zur Rote-Tor-Umfahrung sah bereits 1999 für die Eserwall- und Rote-Torwall-Straße ebenso Rückbaumaßnahmen von Fahrspuren vor, wie mögliche Ausgleichsmaßnahmen auch für Fugger- und Volkhartstraße angedacht wurden, vgl. Anlage. Die Darstellung im Bericht, S. 50, die 2 Fahrspuren nach Westen ab Rotem Tor benennt, steht daher in Widerspruch zur Beschlusslage. In Fahrtrichtung stadtauswärts regen wir die Reduzierung auf eine (ggf. überbreite) Fahrspur an ab der Bismarckstraße, um die verschurbelte Radwegführung am Theodor-Heuss-Platz, mit ständigen Wechseln von Radweg, Geh- und Radweg etc., aufzulösen und eindeutig einen durchgehenden Radfahrstreifen bis in die Haunstetter Straße zu führen. Außerdem wäre so auch das Vorgelege der Freilichtbühne großzügiger zu bemessen.

vorliegende Planung umfangreiche Simulationen erarbeitet wurden, stehen sämtliche Parameter zur Verfügung um ein entsprechendes Szenario problemlos darzustellen.

Tatsächlich notwendige MIV-Verkehrsflächen sind auf der bisherigen Planungsbasis - Nachweis der Knotenleistungen für unverminderte Ist-Belastung - bisher nicht abschätzbar. Die vorliegende Planung wird den unter Pkt. D.4 benannten Planungszielen daher in weiten Teilen noch nicht gerecht und schöpft ihr Potenzial nicht aus.

Unseres Erachtens würden die Akzeptanzprobleme der Anwohner durch eine Tempo-30-Regelung gelöst, zumal sich die Empfehlung Temporeduzierung im Abschlussbericht der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ ebenso findet, wie in übereinstimmenden Ausführungen von Wettbewerbspreisträgern, Preisrichtern oder beteiligten Fachgutachtern (vgl. auch ausdrückliche Forderung nach Steigerung der Aufenthaltsqualität vom Gutachter Einzelhandelskonzept in der Stadtratssondersitzung vom 10.6.2010).

Städtebau und Grünordnung, Pkt. D.4.1

Nord-Süd-Fahrrad-Achse

Nicht wiedererkennbar ist die Einrichtung einer übergeordneten Nord-Süd-Fahrrad-Achse im Zuge des Augsburg-Boulevards. Die tragende Idee einer Fahrradverbindung in beiden Fahrrichtungen, direkt im Westen der historischen Altstadt, um auch einmal augenfällig eine Priorisierung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels in der Innenstadt umzusetzen, wird mit der Degradierung zur MIV-Erschließungsachse, vor allem für die südliche Altstadt, nicht erreicht. Ein unschwer möglicher Paradigmenwechsel verlangte jedenfalls unterstützende städtebauliche Inszenierung, insbesondere der Königsplatzquerung, und die Ausweisung von Fahrradstraßen. Zumal der Radverkehr, in Fahrtrichtung Nord-Süd, ab Altem Einlass komplett und umwegbehaftet in die Fuggerstraße verlagert wird. In der Konrad-Adenauer-Allee, würde der Anliegerverkehr hinsichtlich Fahrbeziehungen nicht einschränkt, aber mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit die beabsichtigten Verkehrsberuhigungen im Umfeld Maxstraße zusätzlich gestützt.

Planerisches Konzept, Pkt. D.4.1.1

Königsplatz Südseite

Die Absicht städtebauliche Strukturen zu erhalten bzw. aufzuwerten wird für den südlichen Königsplatz gänzlich verlassen. Für eine überflüssige Geradeausfahrspur in die Halderstraße wird der städtebaulich unverzichtbare Grünstreifen zwischen Haltestellendreieck und Fahrbahnen aufgegeben, der Königsplatz erhält an dieser Stelle keine Fassung und ungeordnet fließen die unterschiedlichen Verkehrsanlagen zu einem breiigen, ungestalteten Straßenraum zusammen. Da der MIV-Verkehr in der Schießgrabenstraße in Fahrtrichtung Süd-Nord keinen Zulauf erhält, dem MIV aus dem Augsburger Südosten mit der Anbindung über Stettenstraße und die geplante Ladehofstraße bereits eine direkte Verbindung zum Hbf zur Verfügung steht, ist nicht nachvollziehbar, warum die Priorisierung des ÖV und die Zuführung seiner Kunden ausgerechnet hier nicht verfolgt werden sollte. Der vernachlässigbaren Prognosebelastung von 3.000 KFZ/Tag in Fahrtrichtung Westen in der Halderstraße, die noch dazu zum Großteil aus der Schaezlerstraße gespeist würde, sind die massiven Beeinträchtigungen für das Mehrfache an Fußgängern aus dem angrenzenden Beethovenviertel und von den umliegenden Verwaltungen gegenüber zu stellen. Im Nordosten der Hermannstraße wären zum Haltestellendreieck am Stück 3 Fahrbahnen zu kreuzen, mit Auswirkungen auf die notwendige Räumzeit, bei unzureichenden Aufstellflächen auf der Mittelinsel. Z.Vgl. die Mittelinsel zwischen Gleistrasse und Fahrbahn in der Halderstraße, südlich LEW, ist für deutlich geringeres Fußgängeraufkommen fast doppelt so groß geplant.

Zusätzlich bietet eine Geschwindigkeitsreduzierung weiteren Spielraum um die Gefahrenstelle auch für die Radfahrer zu entschärfen, für die die Querung der Gleistrassen bei nassem Wetter nahezu unmöglich scheint. Fahrbahnbreiten von lediglich 3,0 m würden außerdem die Räumzeiten für den ÖV positiv beeinflussen.

Die Beschneidung der Wall-Grünanlage, bereits deutlich südlich der Einmündung Beethovenstraße – lt. Plan Rodung von 8 Bäumen – ist nicht erforderlich. Unter der Maßgabe, dass die Schießgrabenstraße in Fahrtrichtung Süd-Nord den Verkehr der Konrad-Adenauer-Allee übernimmt – aber reduziert um den dort verbleibenden Anteil Anliegerverkehr und ohne Zustrom aus der Stettenstraße – ist die Dimensionierung der Rückstaufflächen an der Kaiserhofkreuzung nicht erklärlich. In der Gegenrichtung werden für höheres Verkehrsaufkommen, vgl. Prognose-Nullfall 2025, am Theodor-Heuss-Platz in 2 Spuren gesamt ca. 140 m Länge zur Verfügung gestellt. Am Königsplatz bläht sich das Angebot auf über das Doppelte, trotzdem hier wie dort 2-spurig nur die folgende Kreuzung gequert werden soll. Das Platzangebot am Königsplatz übersteigt sogar das der Schaezlerstraße in Fahrtrichtung Nord-Süd, obwohl dort noch der Verkehr in Richtung Göggingen zu berücksichtigen ist.

**Stadt Augsburg
Stadtplanungsamt
Herrn Diener
Maximilianstraße 6
86150 Augsburg**

Augsburg, 29.7.2010
- Der Vorstand -
Ihr Ansprechpartner: Dietmar Egger
Telefon: 0821 / 448 15 90
E-mail: dietmar.egger@gmx.de

**Stellungnahme
zum Entwurf BBP 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“**

Sehr geehrter Herr Diener,

anbei erhalten Sie unsere Anregungen zu o.g. BBP-Entwurf, angelehnt an die Gliederung des Textteils.

Einleitend möchten wir betonen, dass das Grundkonzept der vorliegenden Planung von uns sehr begrüßt wird. Das vage Versprechen der Initiatoren der Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“, für die Innenstadt Entwicklungen weit über die Organisation des Stadtverkehrs hinaus anzustoßen, zeigt sich überzeugend erfüllt. Wir sehen das Projekt in hohem Maße geeignet die Stadt im nationalen und internationalen Wettbewerb der Städte zu positionieren und maßgebliche Standortfaktoren nachhaltig positiv zu beeinflussen. Nicht zuletzt kann das Vorhaben als Riesen-Konjunkturpaket für den örtlichen Einzelhandel interpretiert werden.

Im Detail lässt sich die Planung aber in vielen Punkten noch optimieren. Wir würden uns daher mehr Konsequenz und Courage wünschen.

Verständlicherweise entwickelt sich eine Planung weiter. Abweichungen zum, Wettbewerbsergebnis müssen daher nicht grundsätzlich verwundern. Aber nicht nachvollziehbar ist, warum für richtig Erkanntes verlassen wird. So scheint die interne Abwägung im Planungsprozess regelmäßig zugunsten der Verkehrsplanung und gegen städtebauliche Intention entschieden – im krassen Gegensatz zu § 1 BauGB, der die städtebaulichen Belange, Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Baukultur, Umwelt- und Klimaschutz weit vor den verkehrlichen Belangen benennt und selbst dort (6) 9, die besondere Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung anmahnt.

Begründung der Satzung, Anlass und Ziele

Wir sind der Meinung, dass viele Probleme nicht aufgetreten wären wenn in der bisherigen Planung die grundsätzliche Komponente der Minderung innerstädtischer Fahrgeschwindigkeiten behandelt worden wäre.

Unter Pkt. D.1., Anlass der Planung, wird bereits einleitend dringender Handlungsbedarf aufgezeigt, der hinsichtlich Feinstaub- oder Lärmbelastung besteht. Absehbare Verschärfungen in der Umweltgesetzgebung sind hier noch nicht berücksichtigt. Dabei ergeben Klimaschutzbericht oder Lärmaktionsplan bereits eindeutige Handlungsvorgaben, die auf den Planungsbereich nicht ohne Auswirkungen bleiben können – umsomehr als für das geplante Projekt „City-Logistik“ zusätzlicher Kompensationsbedarf entstanden ist. Die überfällige Lärmsanierung im Planungsumgriff, z.B. Hermanstraße oder Grottenau-/Karlstraße kann absehbar nur mit Tempo-30-Regelung erfolgen. Auch die umliegenden Wohngebiete können nur durch wirksame Lärminderungsmaßnahmen für Eserwall, Schießgraben-, Schaezler-, Volkhartstraße und Klinkerberg/Gesundbrunnen, Leonhardsberg, Pilgerhausstraße sowie die Achse Müllerstraße bis Remboldstraße beruhigt werden.

Wir vermissen daher ein Prognoseszenario zu Verkehrsentwicklung, resultierender Modal-Split-Verteilung und Umweltbelastung auf der Basis einer Tempo-30-Regelung im Umgriff der definierten Umweltzone. Da für die

BÜRGERAKTION\BBP Kö\Stellungnahme\ -2010-07-29

Vorstand:	Dietmar Egger (1. Vorsitzender), Egelseestraße 9 – Georgine Truckenmüller (stellv. Vorsitzende), Kirchbergstraße 32 – Uta Shaughnessy (stellv. Vorsitzende), Kazböckstraße 16a – alle 86157 Augsburg
Fax:	0821 / 4 48 15 89
E - Mail:	BA@pfersee.de
Internet:	http://www.pfersee.de
Bank:	Stadtsparkasse Augsburg (BLZ 720 500 00) Konto-Nr.: 810 418 947
Veranstaltungsort:	Bürgerhaus Pfersee, Stadtberger Str. 17 - 86157 Augsburg - Haltestelle „Pfersee“ der Straßenbahnlinie 3 (6 min vom Hauptbahnhof) und der Buslinie 35
Mitglied bei:	Arbeitsgemeinschaft Pferseer Vereine (AGP) - Bund Naturschutz - Forum Augsburg lebenswert (FAL) - Verein zur Förderung eines Industriemuseums in Augsburg