IBA Metropolregion München

Räume der Mobilität

IBA-Walk Augsburg | 11.11.2022

EUROPÄISCHE METROPOLREGION MÜNCHEN e.V.

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadt Augsburg

Herzlich willkommen zum IBA-Walk in Augsburg

11. November 2022

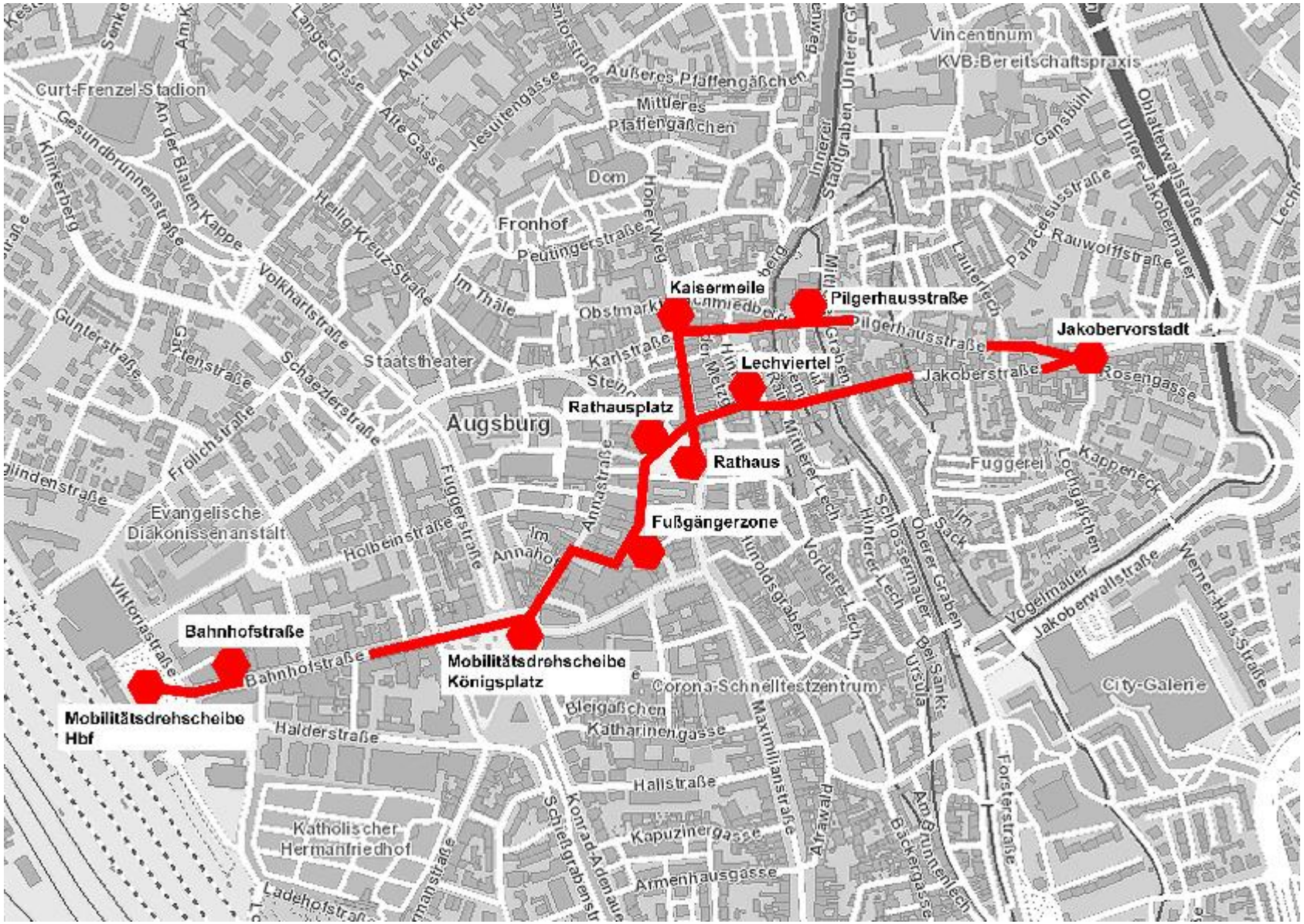
© Dreigestalt Design

Stadt Augsburg

Geplanter Ablauf

13.15 Uhr	Treffpunkt am Hauptbahnhof *Begrüßung durch Arne Lorz (Landeshauptstadt München), Wolfgang Wittmann (Geschäftsführer Europäische Metropolregion München e.V.) und Gerd Merkle (Baureferent Stadt Augsburg)*
13.30 Uhr	Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof / Bahnhofstraße
14.00 Uhr	Königsplatz und Fußgängerzone
14.10 Uhr	Rathausplatz / Perlachberg / Jakoberstraße
14.25 Uhr	Pilgerhausstraße / Karolinenstraße
14.50 Uhr	Ankunft im Rathaus
15.00 Uhr	Begrüßung im Rathaus und Vorstellung weiterer Projekte
16.15 Uhr	„Get together“

Der Walk

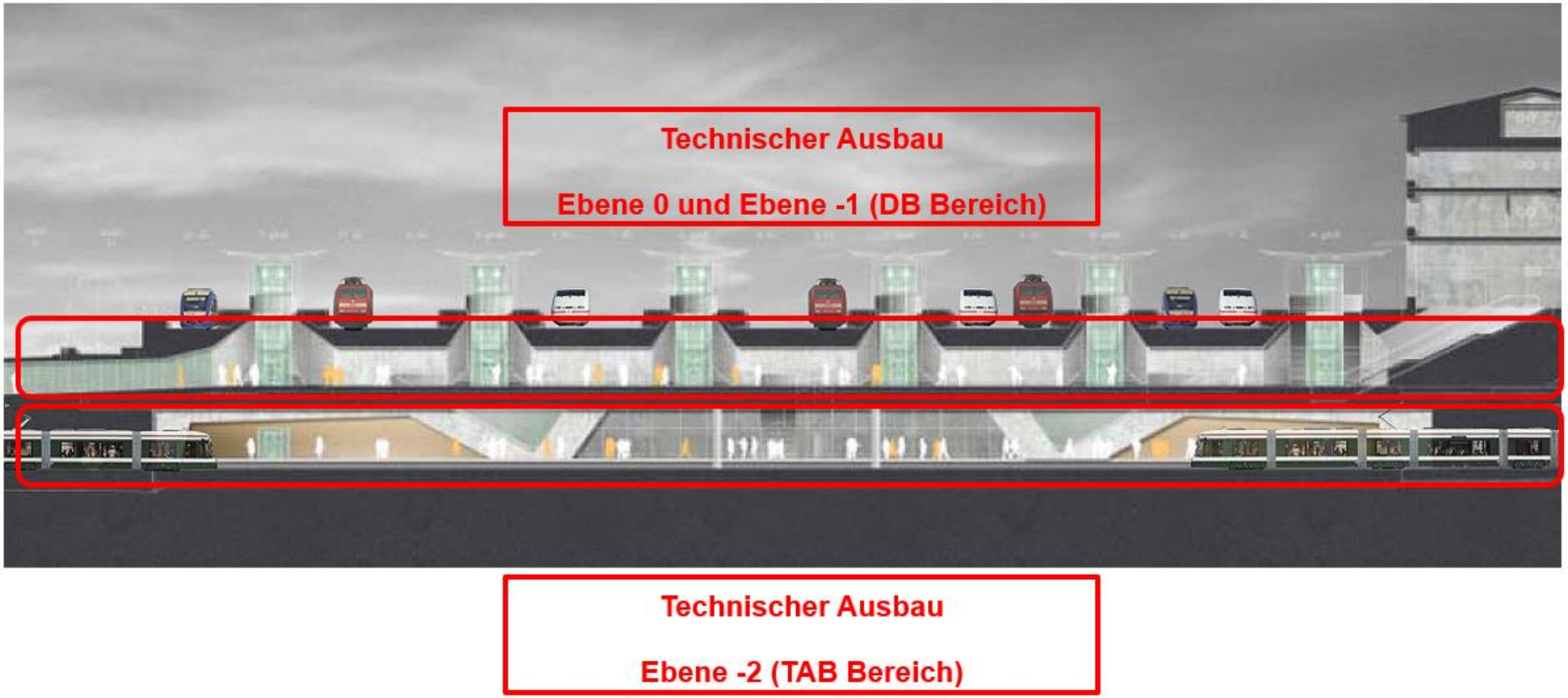

Mobilitätsdrehscheibe Hbf
Bahnhofstraße
Mobilitätsdrehscheibe Königsplatz
Fußgängerzone
Rathaus
Rathausplatz
Kaisermeile
Pilgerhausstraße
Lechviertel
Jakobervorstadt
Jakoberstraße
Rosengasse
Augsburg
Dom
Fronhof
Staatstheater
Evangelische Diakonissenanstalt
Katholischer Hermanfriedhof
Corona-Schnelltestzentrum
City-Galerie
Vincentinum
KVB-Bereitschaftspraxis
Curt-Frenzel-Stadion
Fuggerei
Bahnhofstraße
Halderstraße
Hallstraße
Katharinengasse
Kapuzinergasse
Armenhausgasse
Jakoberwallstraße
Obere Jakobermauer
Untere Jakobermauer
Rauwolffstraße
Paracelsusstraße
Gansbühl
Frauentorstraße
Äußeres Pfaffengäßchen
Mittleres Pfaffengäßchen
Jesuitengasse
Alte Gasse
Lange Gasse
Heilig-Kreuz-Straße
Hoher Weg
Peutingerstraße
Im Thäle
Volkhartstraße
Schaezlerstraße
Gartenstraße
Gunterstraße
Frölichstraße
Holbeinstraße
Fuggerstraße
Annastraße
Im Annahof
Karlstraße
Obstmarkt
Steingasse
Hinterer Graben
Mittlerer Lech
Vorderer Lech
Schlossermauer
Oberer Graben
Im Sack
Kappenzipfel
Loichgäßchen
Vogelmauer
Werner-Haas-Straße
Bei Sankt Ursula
Maximilianstraße
Forsterstraße
Amalienstraße
Backergasse
Am Brunnenlech
Schießgrabenstraße
Konrad-Adenauer-Straße
Ladehofstraße
Viktoriastraße
Klinkerberg
Gesundbrunnenstraße
An der Blauen Kappe
Senkelbaumgasse
Am Kreuz
Auf dem Kreuz
Stadtgraben
Unterer Graben
Lauterlech
Milchberg
Obstmarkt
Schmiedberg
Judengasse
Judenhof
Pfarrgasse
Elias-Holl-Platz
Moritzplatz
Moritzgasse
Barfüßerstraße
Barfüßerplatz
Bleichgäßchen
Katharinengasse
Hallstraße
Kapuzinergasse
Armenhausgasse
Backergasse
Am Brunnenlech
Forsterstraße
Maximilianstraße
Amalienstraße
Konrad-Adenauer-Straße
Schießgrabenstraße
Ladehofstraße
Halderstraße
Viktoriastraße
Bahnhofstraße
Holbeinstraße
Fuggerstraße
Annastraße
Im Annahof
Fußgängerzone
Rathaus
Rathausplatz
Kaisermeile
Pilgerhausstraße
Lechviertel
Jakobervorstadt
Jakoberstraße
Rosengasse
Fuggerei
Kappenzipfel
Loichgäßchen
Vogelmauer
Jakoberwallstraße
Werner-Haas-Straße
Bei Sankt Ursula
Schlossermauer
Oberer Graben
Im Sack
Hinterer Lech
Vorderer Lech
Mittlerer Lech
Obstmarkt
Steingasse
Hinterer Graben
Karlstraße
Staatstheater
Augsburg
Dom
Fronhof
Peutingerstraße
Hoher Weg
Im Thäle
Volkhartstraße
Schaezlerstraße
Gartenstraße
Gunterstraße
Frölichstraße
Heilig-Kreuz-Straße
Alte Gasse
Lange Gasse
Jesuitengasse
Äußeres Pfaffengäßchen
Mittleres Pfaffengäßchen
Frauentorstraße
Gansbühl
Untere Jakobermauer
Obere Jakobermauer
Rauwolffstraße
Paracelsusstraße
Lauterlech
Milchberg
Stadtgraben
Unterer Graben

Stadt Augsburg

1 Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof und Bahnhofstraße

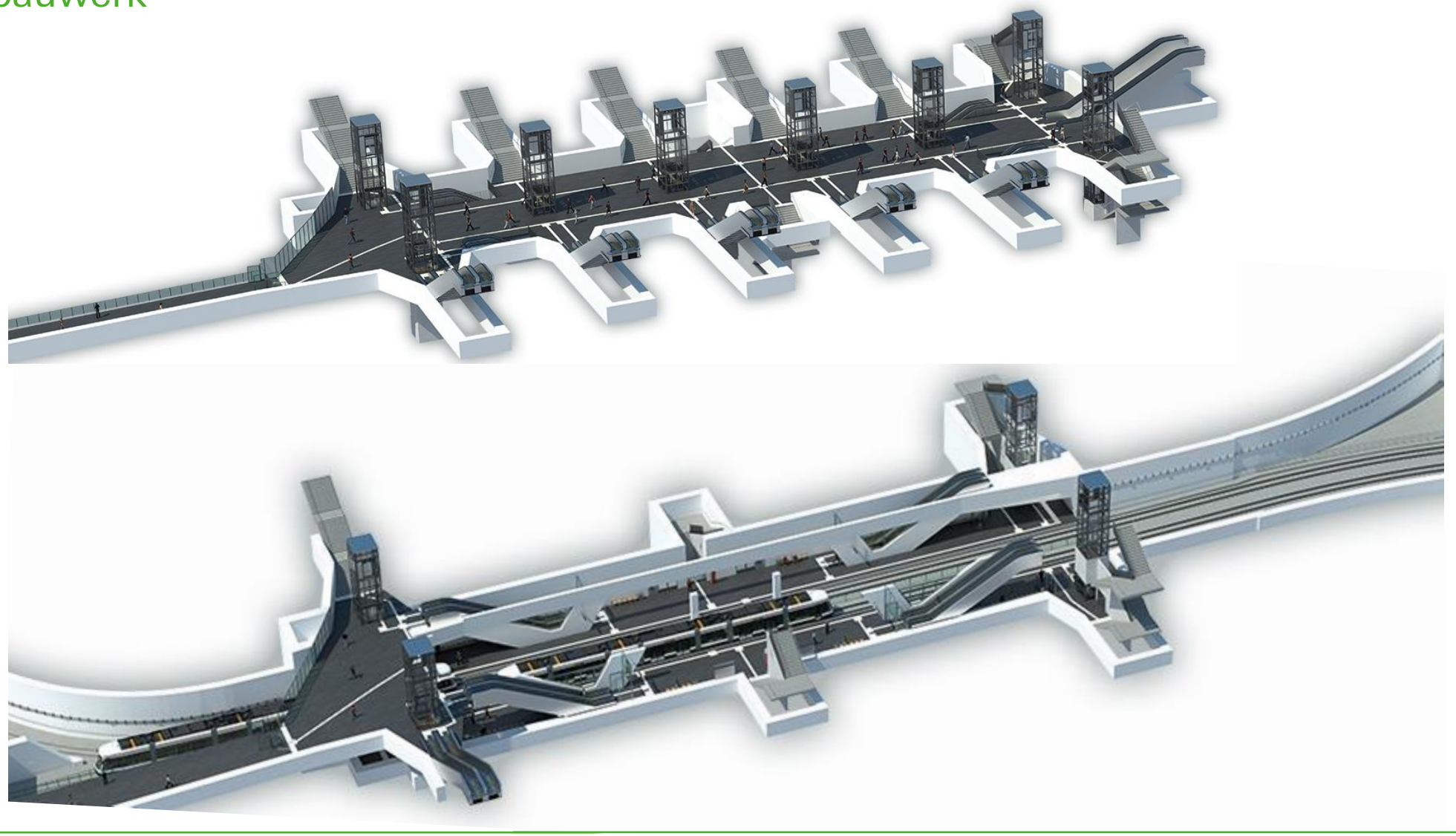
Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof

Längsschnitt Stationsbauwerk (Arbeitsbereiche Technischer Ausbau in Rot ab 06/2022)



Hauptbahnhof und Vorplätze

Stationsbauwerk



Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof

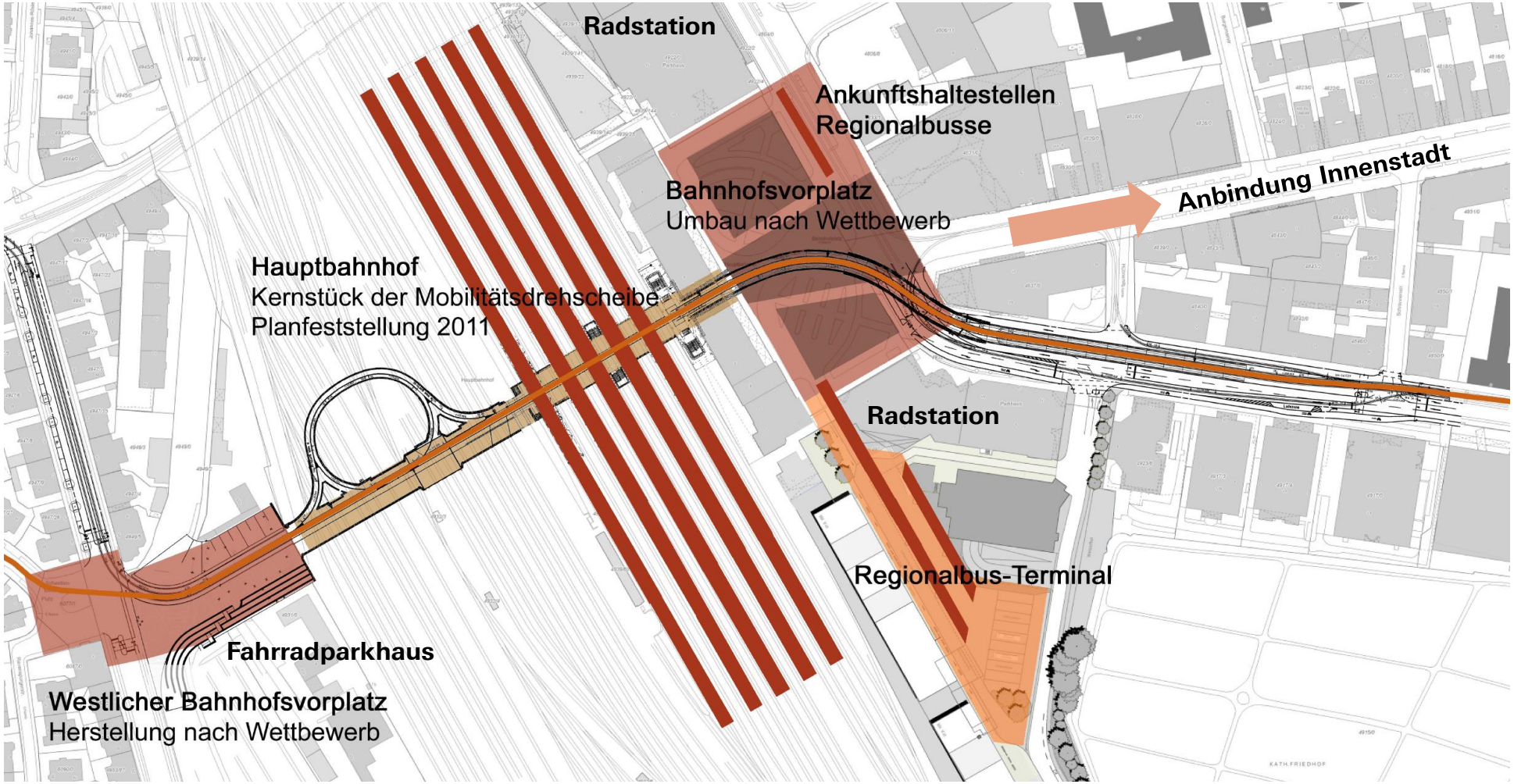
Gestaltungskonzept in Anlehnung an den Königsplatz

Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof

Gestaltungskonzept in Anlehnung an den Königsplatz

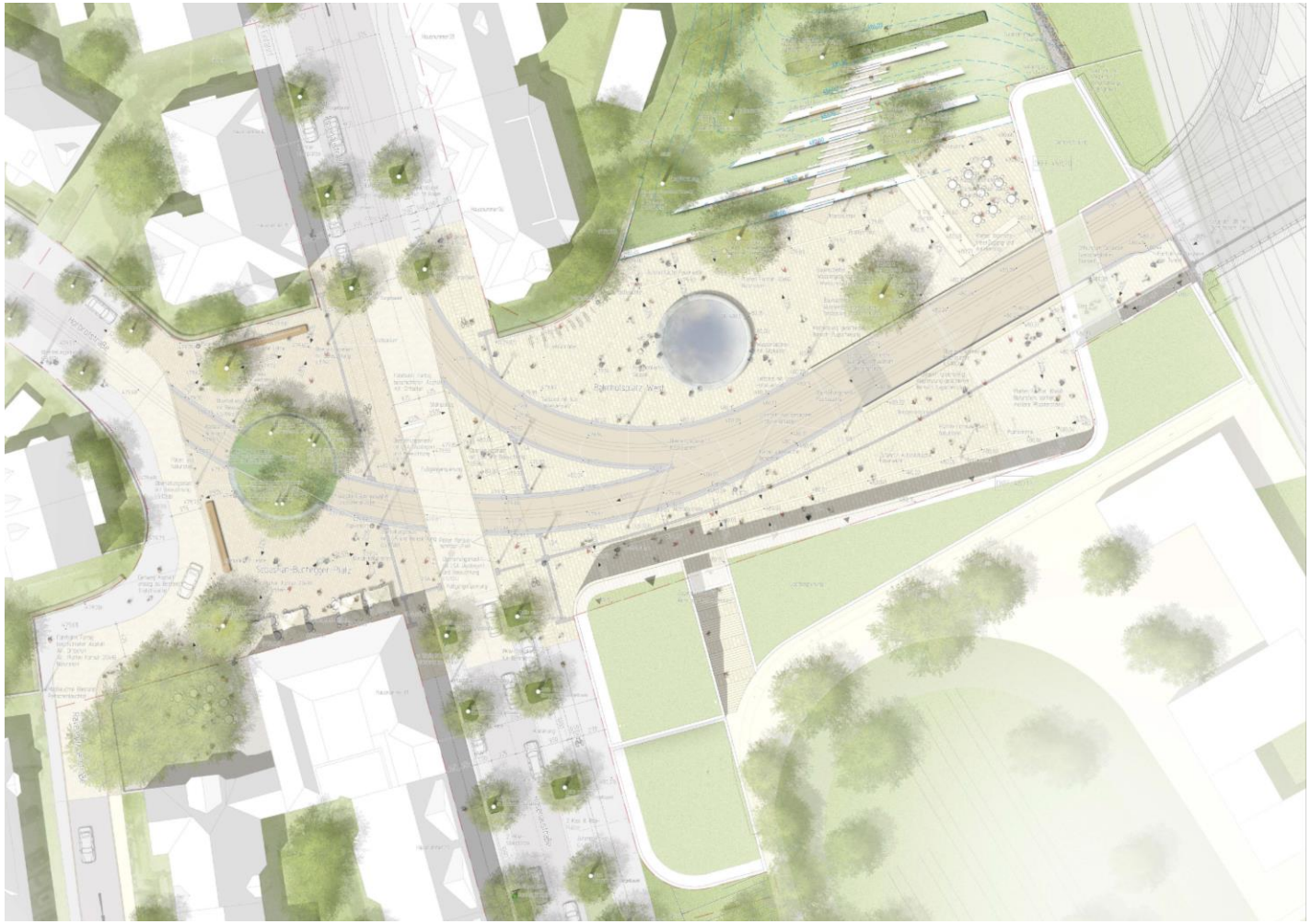
Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof

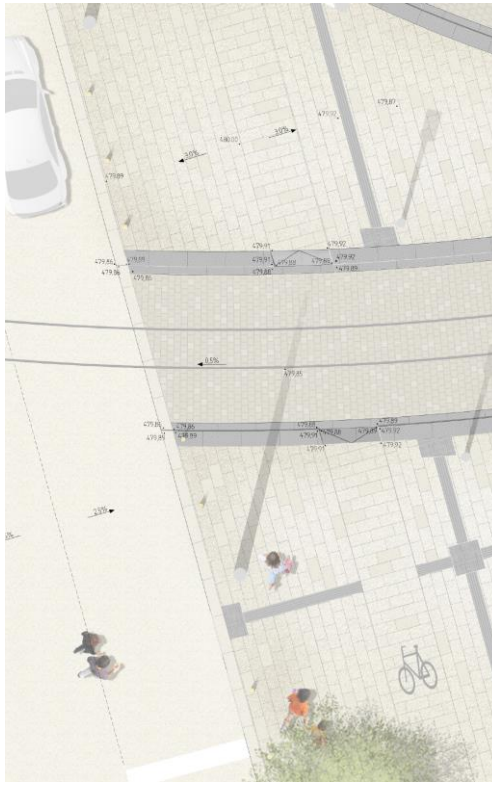
Verknüpfung Bahn – Straßenbahn – Bus – Fahrrad - Fußgänger



Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof

Bahnhofsvorplatz West (neu)





Vorplatz West: WES (Hamburg)
schneider+schumacher (Frankfurt)

Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof

Fahrradparkhaus am Vorplatz West

Visualisierung Fahrradparkhaus: schneider+schumacher

Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof

Bahnhofsvorplatz Ost

Vorplatz Ost, Atelier Loidl (Berlin)

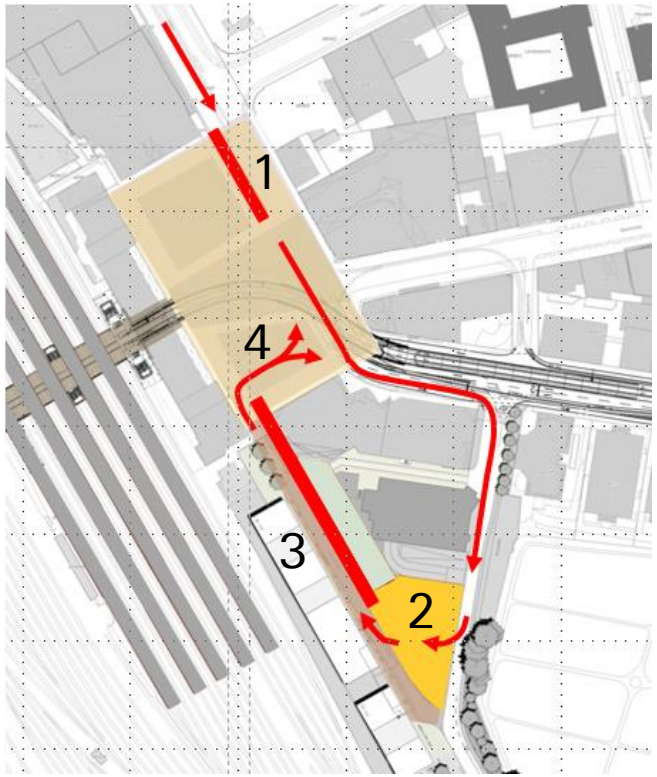
Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof

Bahnhofsvorplatz Ost

Vorplatz Ost, Atelier Loidl (Berlin)

Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof

Regionalbusterminal



1 - Ankunftshaltestellen
2 - Wartepositionen
3 - Abfahrtsterminal
4 - Ausfahrt über den Vorplatz

morphologic Architekten (München)

Entwurfsplanung Abfahrtsterminal - Perspektive vom Bahnhofsvorplatz

Bahnhofstraße

Neugestaltung als attraktive Verbindung in die Innenstadt

- Im Umgriff des städtebaulichen Wettbewerbs für die Bahnhofsvorplätze 2015
  1. Preis: Atelier Loidl Landschaftsarchitekten
  Planung noch nicht weiter vertieft – Fokus zunächst auf den Bahnhofsvorplätzen
- Fußgängerzonen am westlichen und östlichen Auftakt
  verkehrsberuhigter Geschäftsbereich im mittleren Abschnitt
- gründerzeitlicher Straßenquerschnitt mit Allee
  breite Fußgängerbereiche, durchgängiger Bodenbelag, „Entrümpelung“ des Mobiliars

Stadt Augsburg

2 Königsplatz

Königsplatz und Augsburg-Boulevard

vor dem Umbau

- beengtes Haltestellendreieck auf einer Verkehrsinsel
- Fuggerstraße (22.000 Kfz/Tag) als Barriere vor der Innenstadt
- geringe Aufenthaltsqualität
- schlechte Fußgängeranbindung zum Hauptbahnhof

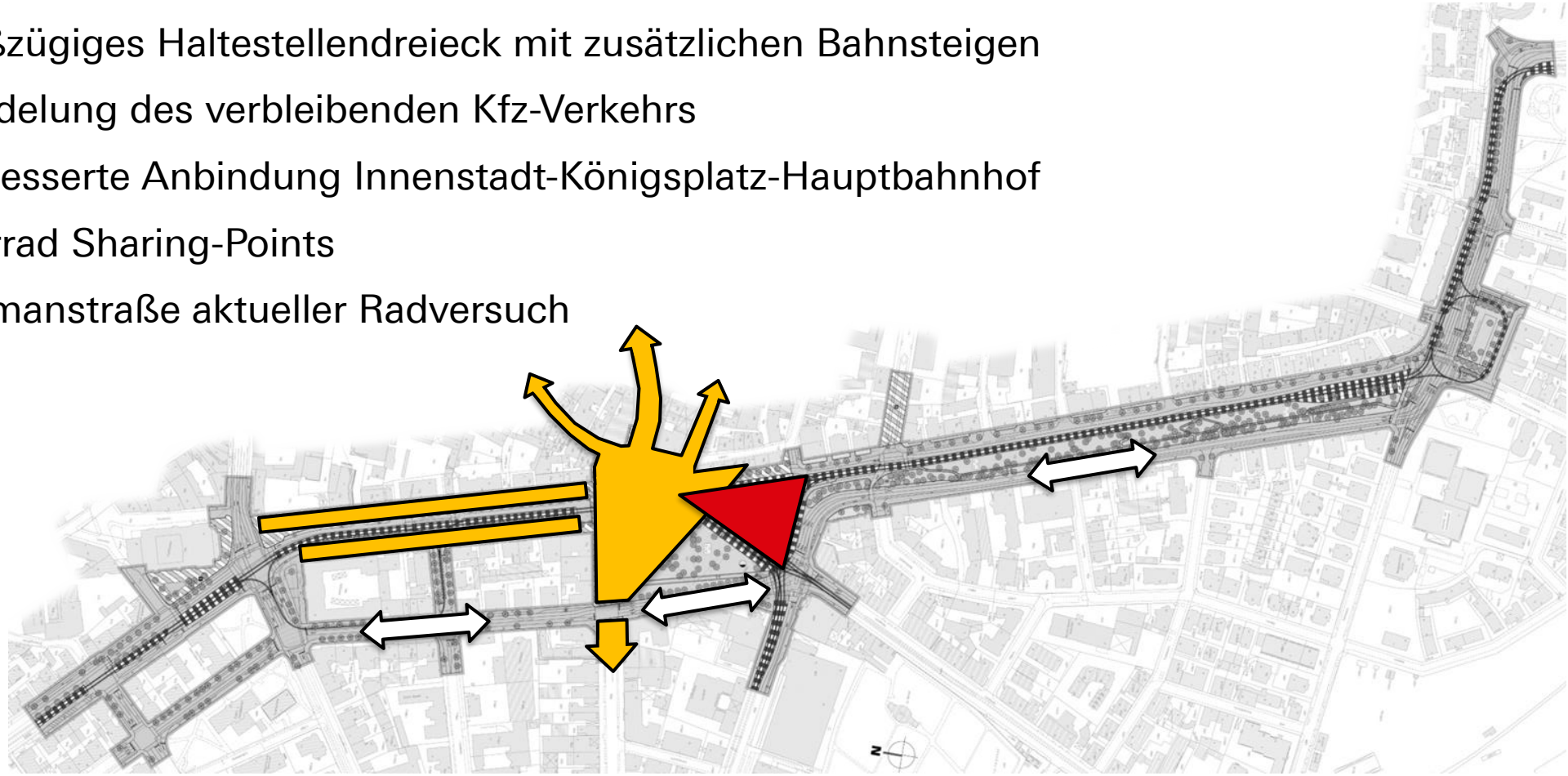
Königsplatz und Augsburg-Boulevard

Haltestellendreieck und Fuggerstraße vor dem Umbau

Königsplatz und Augsburg-Boulevard

nach dem Umbau (2013)

- autofreier Königsplatz verbindet Innenstadt mit Haltestellendreieck
- großzügiges Haltestellendreieck mit zusätzlichen Bahnsteigen
- Bündelung des verbleibenden Kfz-Verkehrs
- verbesserte Anbindung Innenstadt-Königsplatz-Hauptbahnhof
- Fahrrad Sharing-Points
- Hermanstraße aktueller Radversuch



Königsplatz und Augsburg-Boulevard

Haltestellendreieck und Anbindung Fußgängerzone nach dem Umbau

Königsplatz und Augsburg-Boulevard

autofreier „Kö“

Quelle: Architekturfotograf Christian Höhn

Königsplatz und Augsburg-Boulevard

Freianlagenplanung Königsplatz und Fuggerstraße

Königsplatz und Fuggerstraße:
Adler & Olesch (Nürnberg)
Wunderle Architekten (Augsburg)

Königsplatz und Augsburg-Boulevard

Visualisierung Fuggerstraße

3 Fußgängerzone

Fußgängerzone
vor der Neugestaltung

Fußgängerzone
nach der Neugestaltung (2013/14)

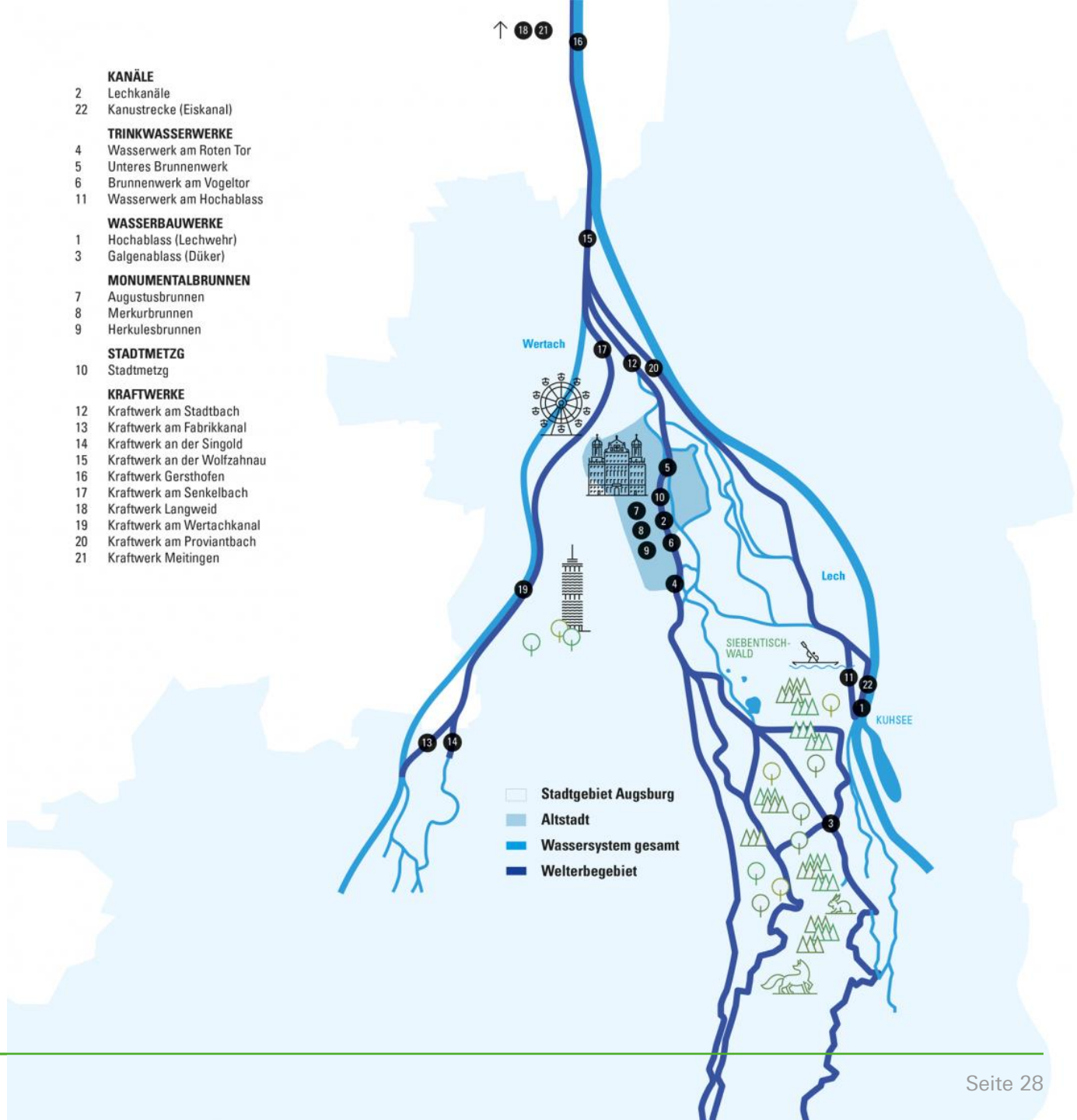
g2 Landschaftsarchitekten (Stuttgart)

4 Rathausplatz und Perlachberg

Wassermanagementsystem

UNESCO-Welterbe

- Die 22 Objekte des Wassermanagement-systems sind über das gesamte Stadtgebiet (und darüber hinaus) verteilt.
- neues Wegeleitsystem für Besucher in der Innenstadt geplant
- außerhalb der Innenstadt sind die Distanzen für Fußgänger zu weit
  → Verknüpfung mit dem Fahrrad
  Synergie mit dem Projekt Fahrradstadt



Stadt Augsburg

5 Jakoberstraße West

Jakoberstraße West

Neugestaltung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Eine gemeinsame Fahrspur für Straßenbahn und KfZ
- breiter Gehweg auf der Nordseite
- abschnittsweise Aufweitung des Gehwegs auf der Südseite (Entfall Stellplätze)
- aktuell: Vergabeverfahren für die Planungsleistungen

6 Jakoberstraße Ost

Jakoberstraße Ost

Machbarkeitsstudie

- Straße ist nicht nur wichtige Verkehrsader sondern auch Stadtteilzentrum
- Ziele der Stadtsanierung:
  * mehr Aufenthaltsqualität
  * bessere Nutzbarkeit für das Quartier (Kirchweih, Außengastro, …)
  * Förderung der Nahmobilität
  * Impuls für Sanierung der anliegenden Gebäude
- Machbarkeitsstudie (03 Architekten, Prof. v. Winning, Gevas Humberg & Partner) als Grundlage für die weitere Planung

  Verkehrstechnische Simulation des gesamten Streckenabschnitts und der Knotenpunkte im Osten / Westen

Jakoberstraße Ost

Machbarkeitsstudie

Defizite im Bestand

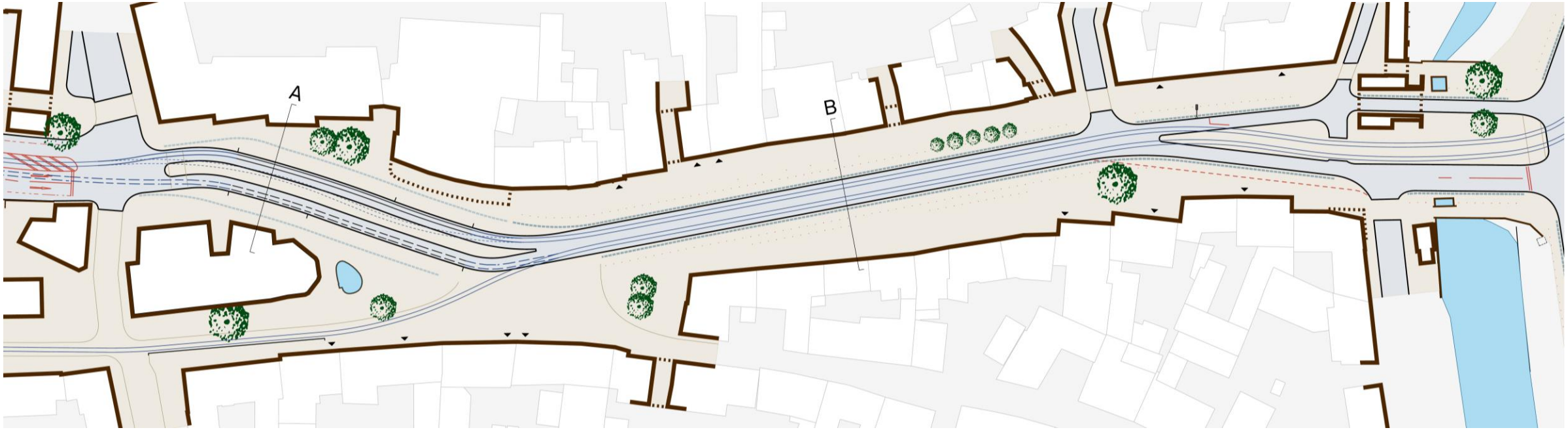
- fehlende Zusammengehörigkeit der beiden Straßenseiten
- erschwerte Straßenquerung für Fußgänger
- überhöhte Fahrgeschwindigkeiten aufgrund überbreiter Verkehrsflächen
- Unzureichende Dimensionierung der Flächen für Fußgänger

Jakoberstraße Ost

Machbarkeitsstudie

Lösungsansatz

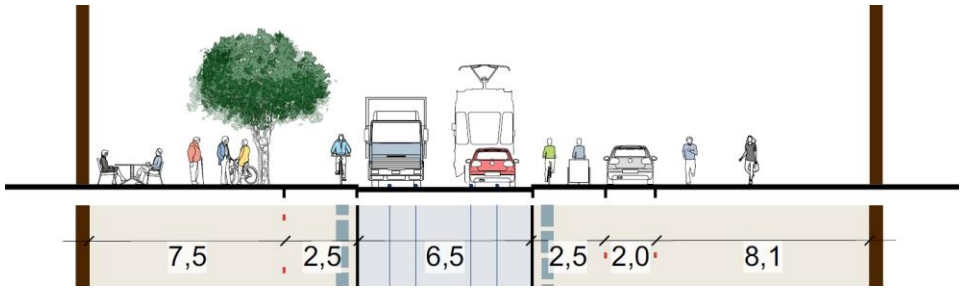
- Bündelung von Straßenbahn und KfZ-Verkehr auf einer Trasse → Straßenbahn als Pulkführerin
- gestalterische Integration des Parkens und der Radwege in den Fußgängerbereich
- Straßenbahn hält nicht mehr an einer Insel sondern an der Gehwegkante



Jakoberstraße Ost
Machbarkeitsstudie

Ergebnisse

- Lösung ist grundsätzlich möglich
- deutliche Verbesserung für Fußgänger, Aufenthaltsqualität und Straßenquerung
- geringe Fahrzeitveränderungen (je nach Fahrtrichtung)
- Gefahr von Rückstaus am Jakobertor im Feierabendverkehr stadtauswärts



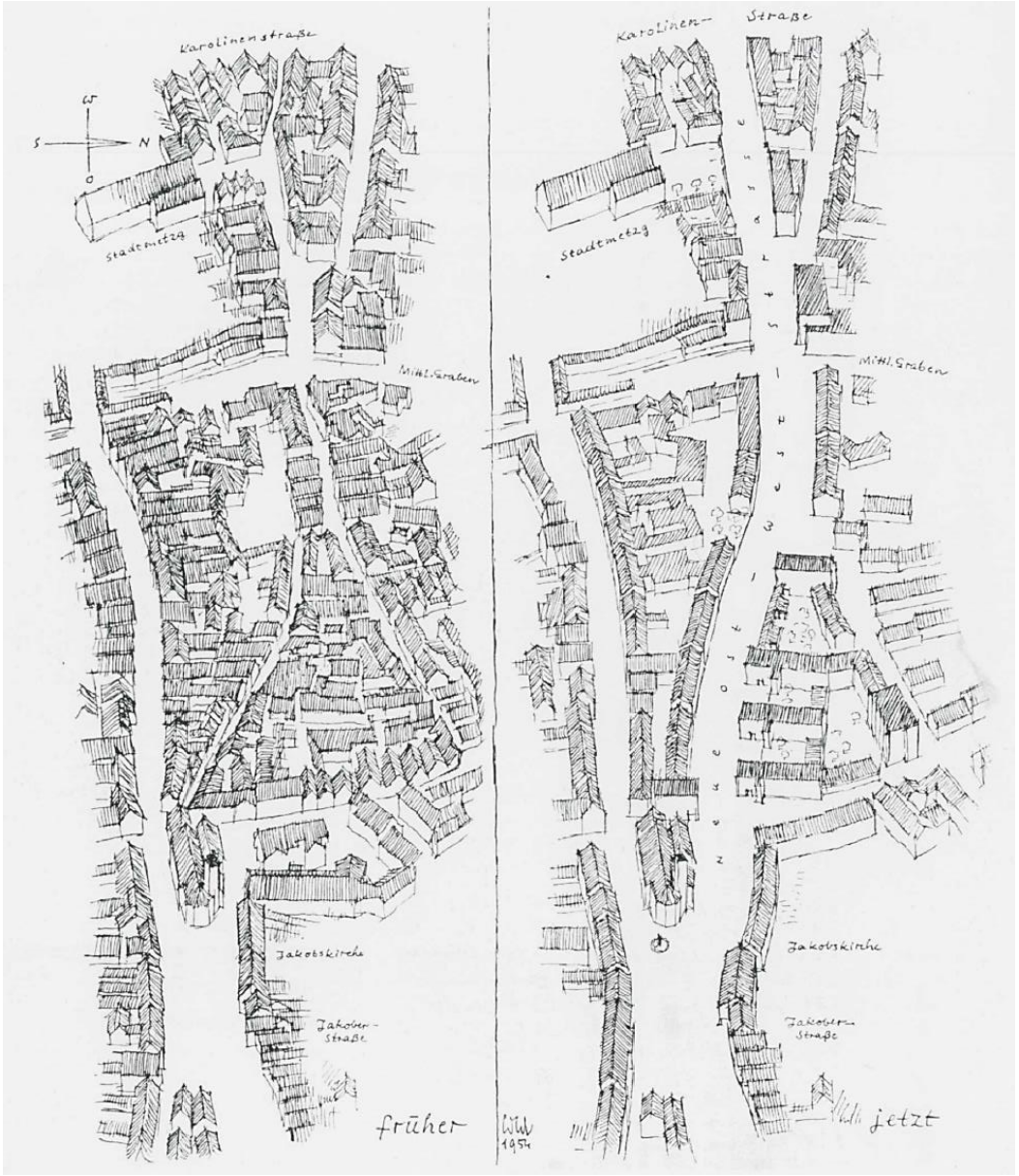
Stadt Augsburg

7 Ost-West-Achse: Pilgerhausstraße, Leonhardsberg, Karlstraße und Grottenau

Ost-West-Achse

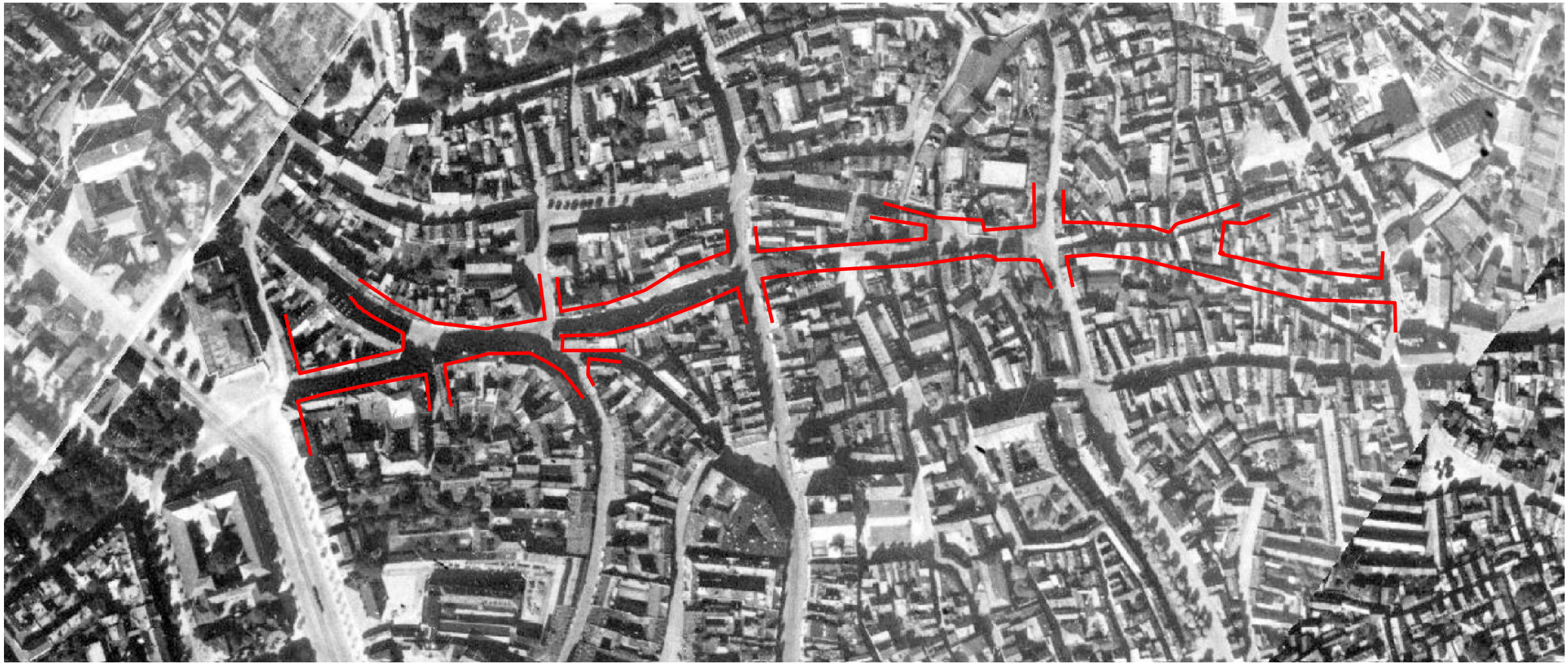
Pilgerhausstraße - Leonhardsberg

- Topographie und historisch gewachsene Stadtstruktur in Nord-Süd-Richtung
  → fehlende Ost-West-Verbindungen
- Kriegszerstörung 1944 und autogerechter Wiederaufbau der Stadt
- Ost-West-Verbindung von der Jakoberkirche bis zur Karolinenstraße
  in Verlängerung über Karlstraße und Grottenau bis zum Theater
- Planung 1952 - Bau bis 1954
- Ziel: innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit geschwungener Straßenführung und gestaffelter Randbebauung (keine Stadtautobahn)
  dennoch bis heute trennende Schneise quer durch die Innenstadt



„Wiederaufbau und Neubeginn – Architektur der 50er Jahre in Augsburg“, Herausgeber Architekturmuseum Schwaben

Ost-West-Achse



Ost-West Achse
Was ist möglich?

Die Karlstraße in den 1950er Jahren.

So könnte die Karlstraße nach Ansicht des „Forums Augsburg lebenswert“ in Zukunft gestaltet werden.

https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/Augsburg-Weniger-Autos-mehr-Gruen-Wird-die-Grottenau-in-Zukunft-so-aussehen-id55911861.html 8.11.2019

Stadt Augsburg

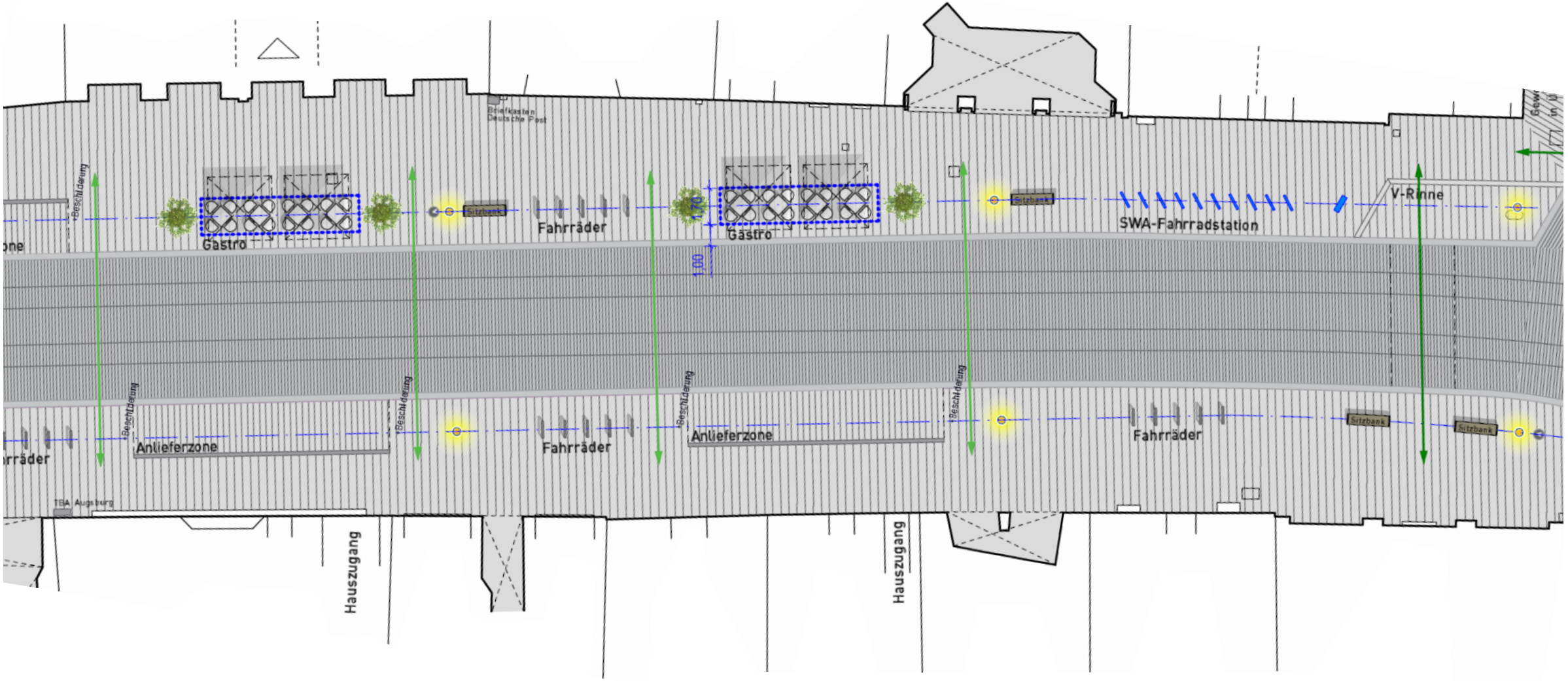
8 Karolinenstraße

Karolinenstraße
Lückenschluss in der Kaisermeile

- historische Marktstraße wird heute von der Verkehrsfunktion dominiert
- letzte Lücke in der aufgewerteten Kaisermeile Maximilianstraße - Dom
- Umbau nach den Gestaltungs-prinzipien der Kaisermeile
  * breite Bürgersteige
  * abgesenkte Bordsteine
  * Bänke und Außengastronomie
  * dezentrales Fahrradparken
  * Reduzierung KfZ-Parkplätze; in der Karolinenstraße künftig nur noch Ladezonen
  * Verlagerung Reisebusse

Karolinenstraße

Neugestaltung – Ausschnitt Lageplan



Stadt Augsburg

9 Willkommen im Rathaus

Weitere Projekte in Augsburg

„Räume der Mobilität“

Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Pascal Cormont (Stadtplanungsamt Augsburg)

Smart City und Mobilität

Sven ten Pas (Smart City Geschäftsstelle)

Augsburger Mobilitätsplan, Radverkehr und die Region

Dr. Gunther Höhnberg (Amtsleiter Mobilitäts- und Tiefbauamt)

Augsburger Localbahn – Hintergrund und Potential

Pascal Cormont (Stadtplanungsamt Augsburg)

Stadt Augsburg

Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Anlass und Ziele

Warum ein Stadtentwicklungskonzept?

Megatrends der Stadtentwicklung (u.a.):

- Klimawandel und Energiewende
- Digitalisierung / Smart City
- Partizipation und Governance
- Stadtregionale Kooperation und Zusammenarbeit

Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt (2007)

empfiehlt zur Steuerung dieser Entwicklungen „die Ansätze einer integrierten Stadtentwicklungspolitik stärker zu nutzen."

Geeignete Planungsinstrumente dafür sind integrierte, umsetzungsorientierte Stadtentwicklungsprogramme auf gesamtstädtischer Ebene.

Neue Leipzig Charta (2020)

Memorandum Urbane Resilienz (2021)

Quelle: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

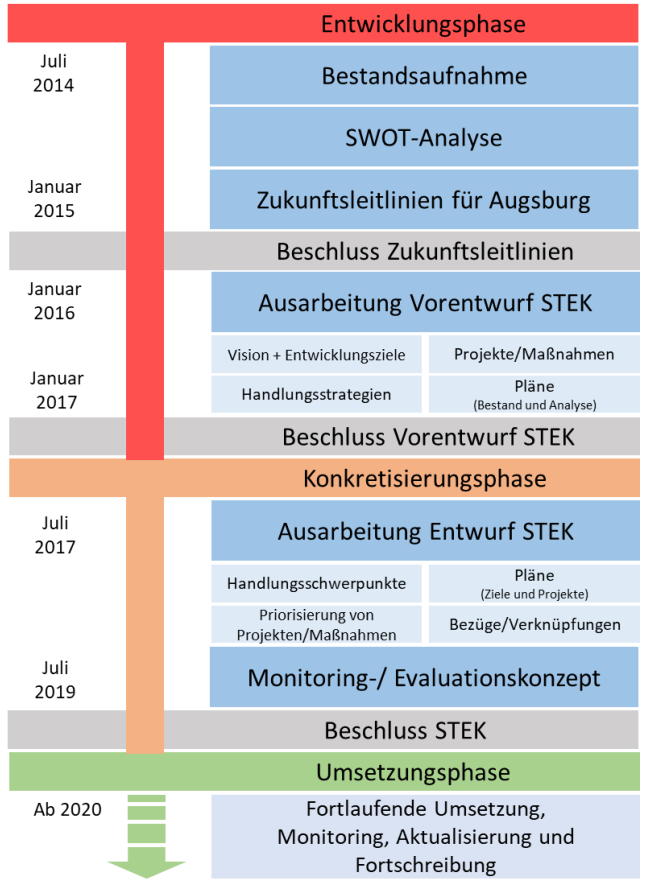
Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Erarbeitung und Konzeption des STEK

Was macht das Stadtentwicklungskonzept in Augsburg besonders?

- Das STEK umfasst *alle* Themen der Stadtentwicklung.
- Das STEK betrachtet das *gesamte* Stadtgebiet Augsburgs.
- Das STEK thematisiert auch Zusammenhänge und Verflechtungen *mit einem überörtlichen Bezug*.
- Das STEK ist *mehr* als ein räumliches Entwicklungskonzept.
- Das STEK verfügt über einen *hohen Integrationsgrad* und macht Querschnittsbezüge deutlich.
- Das STEK wird als *dauerhafter Prozess* fortgeführt.
- Das STEK weist eine hohe *praktische Relevanz* auf und ist *umsetzungsorientiert*.
- Das STEK adressiert sich nicht nur an Verwaltung und Kommunalpolitik, sondern an die *gesamte Stadtgesellschaft*.

Stadtrat 12.12.2019
fraktionsübergreifender und mit überwältigender Mehrheit gefasster **Beschluss STEK**



Quelle: Stadtplanungsamt Augsburg, Team Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung

Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Aufbau STEK (Gliederung)

VORWORTE

KURZPORTRÄT

A GRUNDLAGEN

1 Das Stadtentwicklungskonzept 11
1.1 Stärken 12
1.2 Chancen / Potentiale 20
1.3 Herausforderungen 24

2 Die Rahmenbedingungen 31

3 Der Prozess 35
3.1 Planungsprozess 36
3.2 Plattformen des Dialogs 40

B PROGRAMM

1 Die Vision 51
1.1 Zukunftsleitlinien 52
1.2 Vision 54

2 Die Handlungsfelder 57
2.1 Region und Stadt 60
2.2 Stadtstruktur und Quartiere 88
2.3 Landschaft und Umwelt 124
2.4 Grünflächen und Sport 152
2.5 Wohnen und Soziales 176
2.6 Bildung und Kultur 204
2.7 Wirtschaft und Wissenschaft 228
2.8 Mobilität und Tourismus 256

C UMSETZUNG

1 Umsetzungsstrategie und Beteiligung 291
1.1 Räumliches Leitbild 292
1.2 Übersicht weiterer Projekte 294
1.3 Beteiligung und Dialog 302
1.4 Transfer und Kommunikation 304

2 Evaluation und Fortschreibung 307
2.1 Monitoring und Evaluation 308
2.2 Fortschreibung 312

ANLAGE

Die Anlagebände sind online unter www.stadtentwicklung-augsburg.de abrufbar.

1.0 Rahmenbedingungen und Planungsvorgaben
2.0 SWOT-Analyse

Quelle: Stadtplanungsamt Augsburg, Team Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung

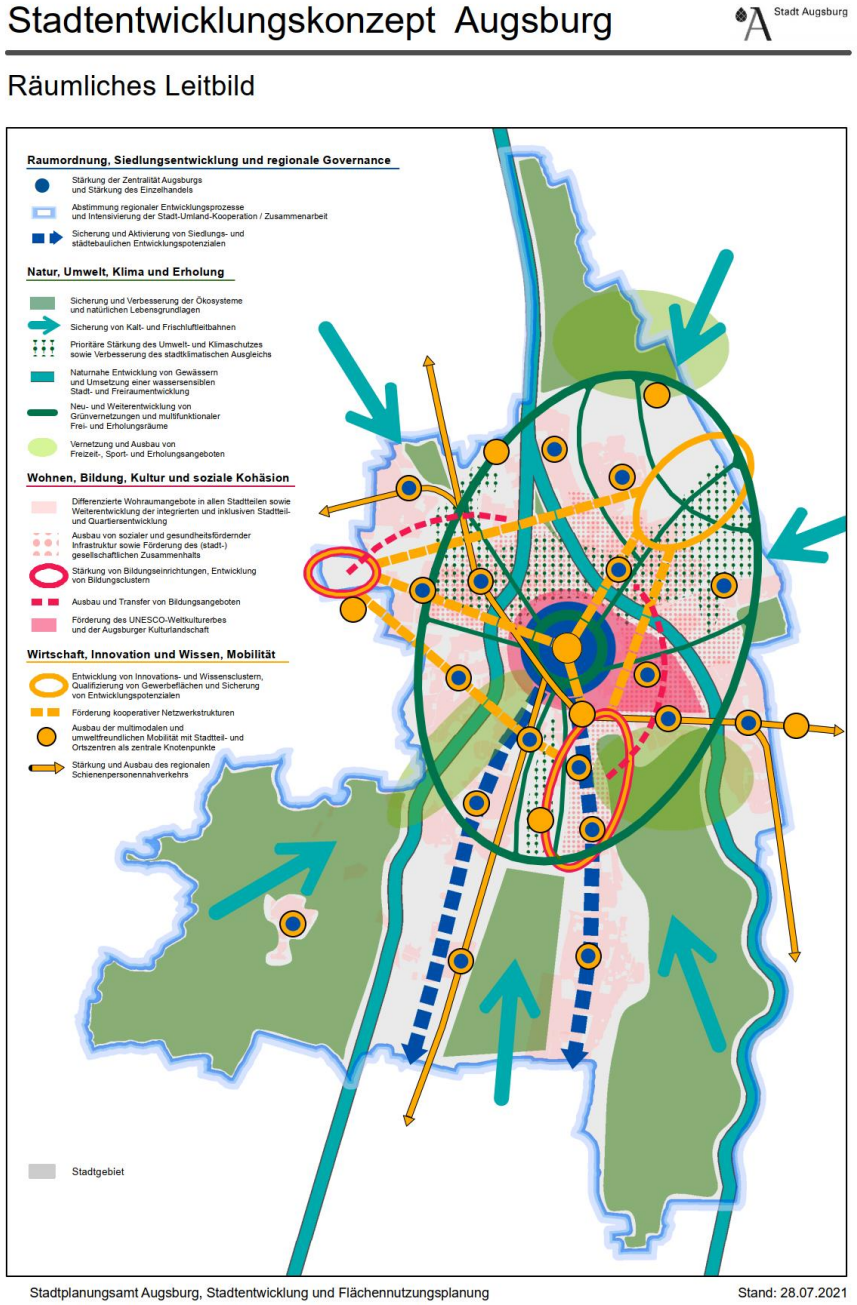
Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Aufgabe / Funktion Räumliches Leitbild

Konzeptplan Räumliches Leitbild

- → Komplexität reduzieren
- → Zielvorstellungen prägnant visualisieren
- → Transparenz schaffen
- → Transfer und Teilhabe befördern

Stadtrat 28.10.2021
fraktionsübergreifender und mit überwältigender Mehrheit gefasster
Beschluss Räumliches Leitbild STEK



Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Aussagen des STEK mit Bezug zur Region und Mobilität

HANDLUNGSSCHWERPUNKT **B 2.1.1 Region**

1 Weiterentwicklung der internationalen, regionalen und kommunalen Zusammenarbeit

Zwischen Augsburg und seinem Umland bestehen zahlreiche Verflechtungen, die vom Wohnen, Arbeiten und Pendeln über Landschaftsräume und Grünverbindungen, Bildung und Kultur bis zu Mobilität und Infrastruktur reichen. Siedlungsstrukturen gehen teilweise nahtlos ineinander über.

Eine ganzheitliche und gemeinsame Betrachtung von vorhandenen Bedarfen, Nutzungsansprüchen, Belastungen und Chancen auf regionaler und interkommunaler Ebene erleichtert den Umgang mit zunehmend komplexen Bedingungen und miteinander vernetzten Sachverhalten. Außerdem verbessert die Betrachtung aus regionaler Perspektive die Bewältigung zentraler Herausforderungen kommunaler Daseinsvorsorge. Dies erfordert eine ganzheitliche und gemeinsame Zusammenarbeit und einen regelmäßigen Austausch auf regionaler und kommunaler Ebene.

Über den (inter)nationalen Austausch und den Ausbau von Partnerschaften positioniert sich Augsburg als wichtiger und wettbewerbsfähiger Standort und nimmt Einfluss auf Entscheidungen übergeordneter Ebenen, deren Auswirkungen auch die eigene Stadtentwicklung tangieren.

HANDLUNGSSTRATEGIEN

- **Ausbau von Einbindung und Mitwirkung Augsburgs in nationalen und internationalen Gremien**
  Augsburg ist Bezirkshauptstadt eines wachsenden und wichtigen sozioökonomischen Siedlungsraums im Süden Deutschlands. Die Interessen Augsburgs und der Region werden beispielsweise im Deutschen und Bayerischen Städtetag vertreten. Ein weiteres Beispiel ist die Mitarbeit im Deutsch-Europäischen Forum für urbane Sicherheit (DEFUS). Durch ein verstärktes Engagement in regionalen, nationalen und internationalen Gremien ist die Bedeutung von Augsburg und die Positionierung als Plattform für Wissens- und Innovationstransfer weiter zu stärken.

  Eine Intensivierung des Austausches von Politik, Verwaltung, Unternehmen, Kammern und Verbänden, Kulturschaffenden und Bürgerschaft mit (Partner-)Städten zu globalen Trends und Herausforderungen (z.B. Migration, Klima, Mobilität, Sicherheit) sowie in Wirtschaftsfragen (z.B. Unternehmensnetzwerke, Fachkräfte- und Arbeitsreservoir) kann wichtige Erkenntnisse für die Stadtentwicklung Augsburgs liefern. In diesem Sinne sind die Zusammenarbeit und der (inter)nationale Austausch mit den Partnerstädten zu stärken und neue strategische Partnerschaften aufzubauen.

- **Ausbau regionaler Abstimmung und Planung**
  Eine enge Zusammenarbeit vor allem mit den Umlandgemeinden und der Region A³ spielt insbesondere bei der Siedlungsentwicklung (u.a. Baulandbereitstellung, Bauleitplanung, Wohnraumversorgung), Verkehr (Ausbau des Regio-Schienen-Taktes), Naturschutz (u.a. Grünvernetzung), Klimaschutz und Energieentwicklung (z.B. Regionales Klimaschutzkonzept) sowie Infrastrukturausstattung (u.a. soziale Einrichtungen, Kultureinrichtungen/-veranstaltungen, Sportstätten) eine wichtige Rolle. In diesem Zusammenhang ist auf eine Verbesserung der Koordination und Kooperation mit den Nachbarkommunen auf Ebene gemeinsam getragener Einrichtungen und Gesellschaften wie z.B dem Regionalen Planungsverband, der Regio Augsburg Tourismus und Regio Augsburg Wirtschaft und dem Regionalen Wirtschaftsbeirat im Sinne einer nachhaltigen, abgestimmten Regionalentwicklung hinzuwirken. Auf der Ebene der Metropolregion München ist die Position Augsburgs selbstbewusst herauszustellen und die regionale Zusammenarbeit auf die Lösung gemeinsamer Probleme, die Behandlung wichtiger Zukunftsthemen (z.B. Mobilität, Klimawandel) sowie Nutzung agglomerationsbedingter Vorteile (z.B. erweiterte weiche Standortfaktoren) auszurichten. Für den Ballungsraum Augsburg bedeutsame Wohn- und Gewerbegebietsentwicklungen sind unter besonderer Berücksichtigung ihrer infrastrukturellen Eignung über die Regionalplanung zu bestimmen. Im Rahmen eines Pilotprojektes können hierzu Erfahrungen generiert und Empfehlungen für weitere Projekte ausgesprochen werden.

- **Verstärkung der interkommunalen Kooperation**
  Zur Bewältigung zentraler (infrastruktureller) Belange der Daseinsvorsorge und Nutzung möglicher Synergieeffekte ist die Abstimmung und Zusammenarbeit mit den unmittelbaren Nachbarkommunen zielführend. Dies beinhaltet strategische Fragen der Stadtentwicklung, Bauleitplanung und von Fachkonzepten (z.B. Fortschreibung von Flächennutzungsplänen, Gesamtverkehrsplänen) ebenso wie die konkrete Umsetzung von (Groß-)Projekten und Vorhaben mit interkommunaler Relevanz (z.B. Planung und Erschließung des Universitätsklinikums mit neuem Medizin Campus, Planung und Vermarktung von interkommunalen Gewerbegebieten über ein regionales Bauflächenmanagement). Auch die Gründung neuer Zweckverbände ist hierzu zu zählen (z.B. neuer Abwasserzweckverband Mittleres Lechtal). Bestehende oder denkbare Dialogformate wie Bürgermeisterrunden, gemeindeübergreifende Fraktionstreffen, Bürgerforen und ein vertiefter Austausch auf der Verwaltungsebene sind zu intensivieren, zu verstetigen oder neu aufzubauen.

Seite 68
STEK I Programm I B 2.1 Region und Stadt

Quelle: Stadtplanungsamt Augsburg, Team Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung

Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Aussagen des STEK mit Bezug zu Region und Mobilität

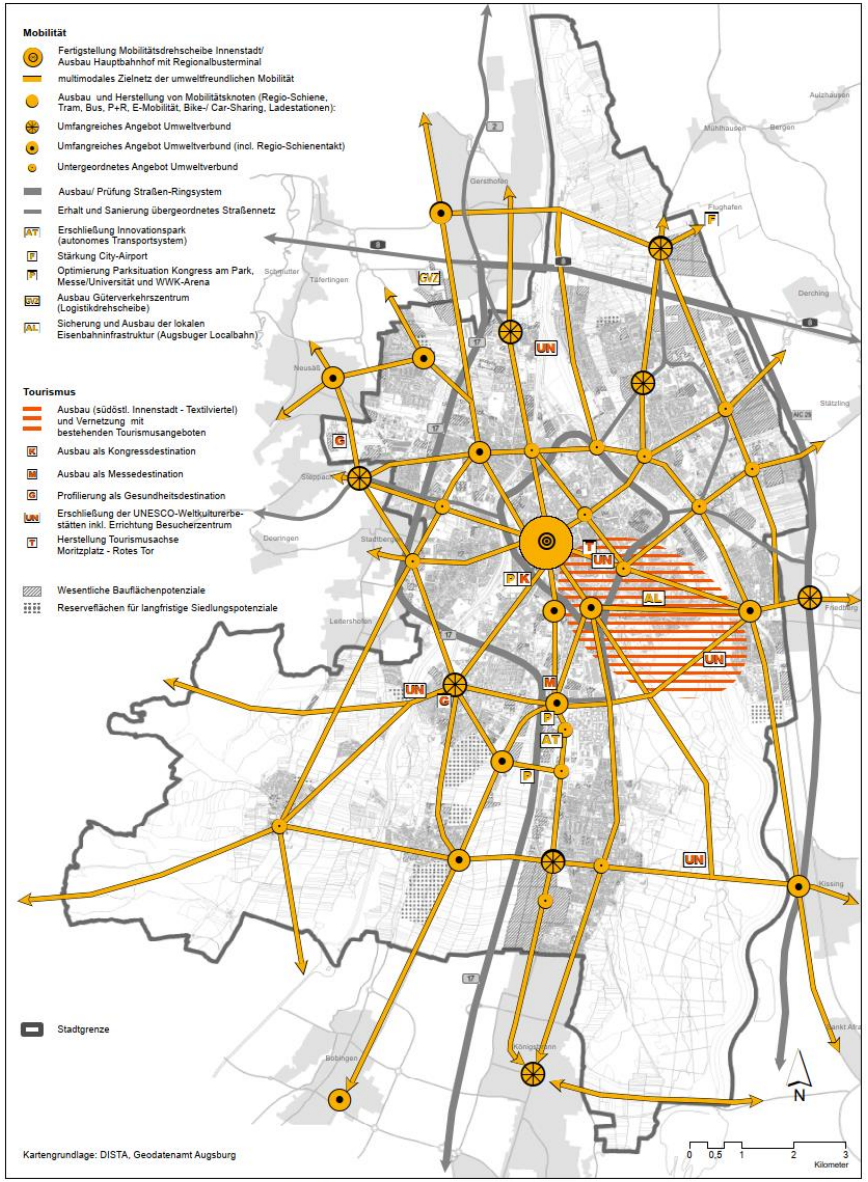
HANDLUNGSSCHWERPUNKT **B 2.8.1 Mobilität**

1 **Förderung einer 'Smart Mobility' mit Ausbau multimodaler Mobilitäts-angebote**

2 **Ausbau und Qualifizierung einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsinfrastruktur**

3 **Entwicklung und behutsame Komplettierung des Straßennetzes sowie Optimierung von Verkehrslenkung und Parkraumangebot**

4 **Weiterentwicklung der (über-)regionalen Verkehrsinfrastruktur**



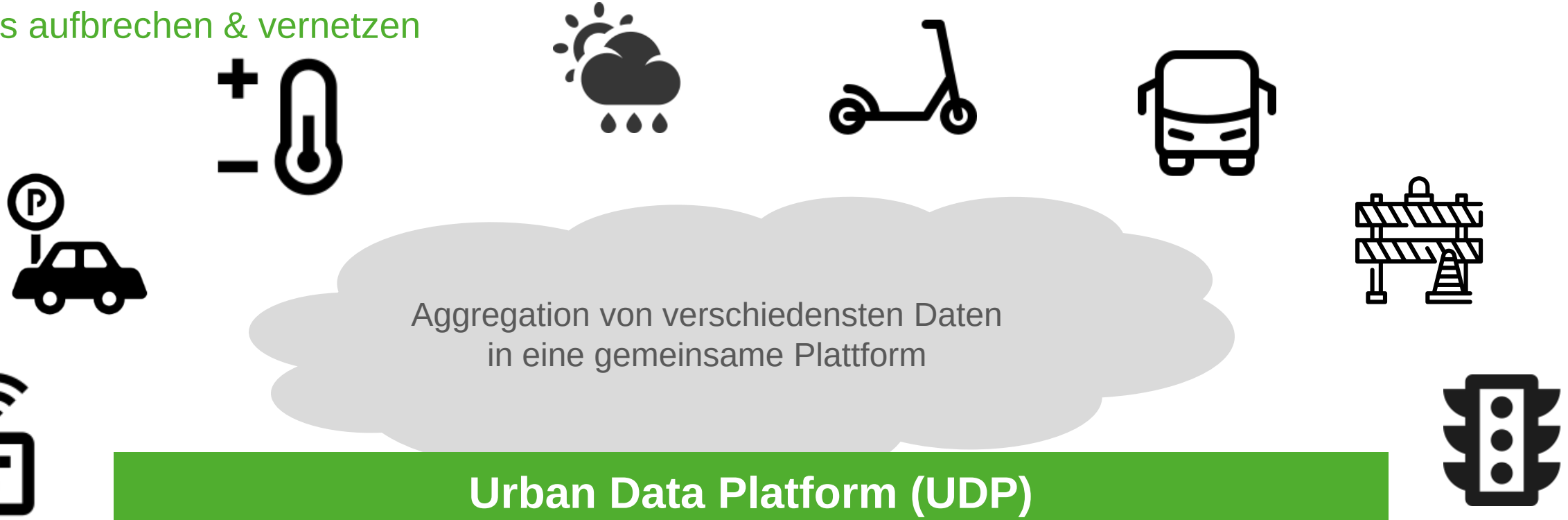
Quelle: Stadtplanungsamt Augsburg, Team Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung

Stadt Augsburg

Smart City und Mobilität

Urban Data Platform

Silos aufbrechen & vernetzen

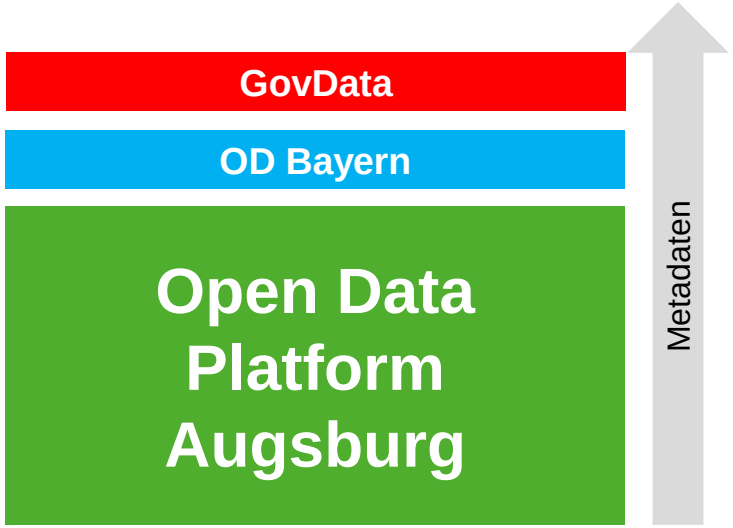


Aggregation von verschiedensten Daten
in eine gemeinsame Plattform

Urban Data Platform (UDP)

Open Data

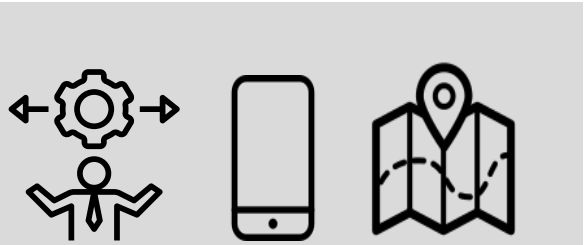
Mögliche Öffnung des Systems für MaaS Anwendungen



Grundsätze für Open Data:

- Vollständigkeit
- Zeitnah
- Maschinenlesbar
- Nicht proprietär
- Primärquelle
- Zugänglich
- Nicht diskriminierend
- Lizenzfrei

Urban Data Platform (UDP)



Datenbasierte Multimodale Verkehrssteuerung

Task Force Klimaschutzmaßnahmen

Optimierung des Straßenverkehrs im Sinne klimaneutraler / CO2-armer Verkehrsmittel (Fahrrad, ÖPNV, zielgerichteter MIV).

- **Erstellung einer Urbanen Datenplattform**
- **Integration aller bisher isolierten Datenquellen**
  - Parkleitsystem
  - Verkehrsmanagement
  - Verkehrsrechner
  - Fahrradzähler
  - ÖPNV
  - Wetter- & Umweltdaten
  - potentiell Baustellen-
  - Stau- und Verkehrsdaten etc pp).
- **Ausspielen der Daten via**
  - Parkleitsystem (50+ large Screens)
  - Mobile App (potentiell swa mobil oä)
  - Dashboards online
- **Fokus: Parkleitsystem, ÖPNV und Verkehrssteuerung**

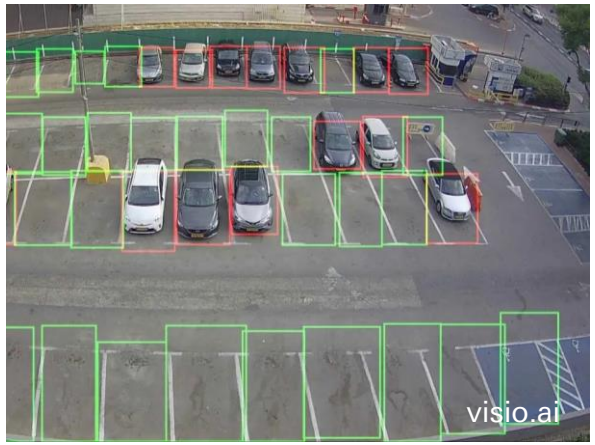
Datenquellen

Grundlage für dynamische Verkehrssteuerung

Fahrbahn Temperatur

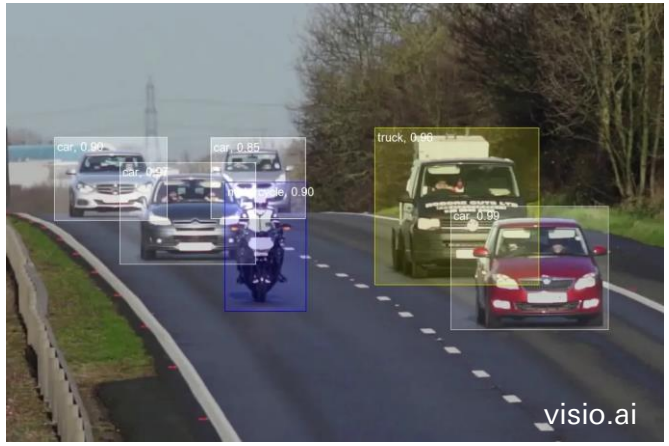
Parkplatz Sensor

Wetter & Luftqualität



Parkraumüberwachung

Nummernschild Erkennung



Fahrzeug Zählung und Klassifizierung

Datenbasierte Multimodale Verkehrssteuerung

Ganzheitliche Betrachtung aller Systeme

- Steuerung des fließenden Verkehrs
- Vermeidung von Parkplatz-Suchverkehr
- Vermeidung von Verkehren im Innenstadtbereich
- Steigerung der Attraktivität von ÖPNV Angeboten
- Ermöglichung von MaaS Angeboten

Datenbasierte Multimodale Verkehrssteuerung

Task Force Klimaschutzmaßnahmen

- Beispiel:
  - Anbindung P&R -> “Noch 200 Parkplätze frei”
  - “Nächste Straßenbahn in 3 Minuten”
  - Fahrrad- und/oder e-Scooter-Sharinganbieter) und
  - Anzeige von Verkehrs- und Umweltdaten.

- **Erster Schritt: Proof of Concept (PoC) einer Urban Data Platform** anhand von Verkehrsdaten um Verbesserung von Verkehrsinformationen im städtischen Kontext zu erzielen.

Beispielstandort am Theodor-Heuss-Ring

Dynamische Stadtinformationstafeln an den Stadteingängen (Beispiel: Erfurt)[43]

Dynamische Anzeigetafeln für die Belegung von P+R-Anlagen (Beispiel: Hamburg-Berne)[44]

Stadt Augsburg

Augsburger Mobilitätsplan Vernetzte Region – Radverkehr

Augsburger Mobilitätsplan

Was ist ein Mobilitätsplan

SUMP Guidelines

SUMP = Sustainable Urban Mobility Plan

- Europäischer „State-of-the-Art“ für Nachhaltige urbane Mobilitätspläne
- SUMP Guidelines:

„So setzen wir es in die Tat um!“ (Phase 4)

„Wo stehen wir jetzt?“ (Phase 1)

(Phase 3) „Wie kommen wir dorthin?“)

(Phase 2) „Wo wollen wir hin?“

Ein **nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan** ist ein strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Kommunen und deren Umgebung mit dem Ziel einer besseren Lebensqualität erfüllen soll. Er baut auf bewährten Planungsansätzen auf und berücksichtigt in besonderem Maße Zusammenarbeits-, Beteiligungs- und Evaluationsprinzipien“.

Quelle: Rupprecht Consult 2020/2021, Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplaäne (SUMP)

Augsburger Mobilitätsplan

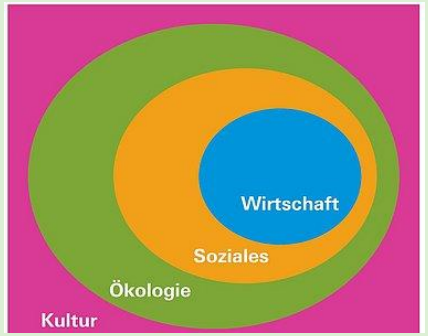
Worauf bauen wir auf?

Grundlagen der Stadtentwicklung

Klimaziele /
CO_2-Restbudget

Augsburger Mobilitätsplan

Zukunftsleitlinien & Ziele nachhaltiger Entwicklung



Ö2 „Ökologische Mobilität für alle ermöglichen“

Stadtentwicklungskonzept & Räumliches Leitbild

STEK

Augsburger Mobilitätsplan

Augsburger Mobilitätsplan (ca. 2021 – 2023/24)

Beteiligungsprozess

Vorbereitungsphase
(Dez. 2020 – Mai 2021)

Teil I: Strategie (2021-2023)

- Ziele und Indikatoren
- Analysen (Mobilität, Erreichbarkeit)
- Zukunftsszenarien (Verkehrsmodell)
- Handlungsstrategien und Pilotprojekte

Teil II: Maßnahmen & Umsetzung (ab 2024)

- Zielnetze MIV und ÖV
- Weiterentwicklung Fahrradstadt, Fußverkehr
- Mobilitätskonzept/-management
- „Smart-Mobility“- Konzept

Augsburger Mobilitätsplan

Wirkungsziele des Augsburger Mobilitätsplans

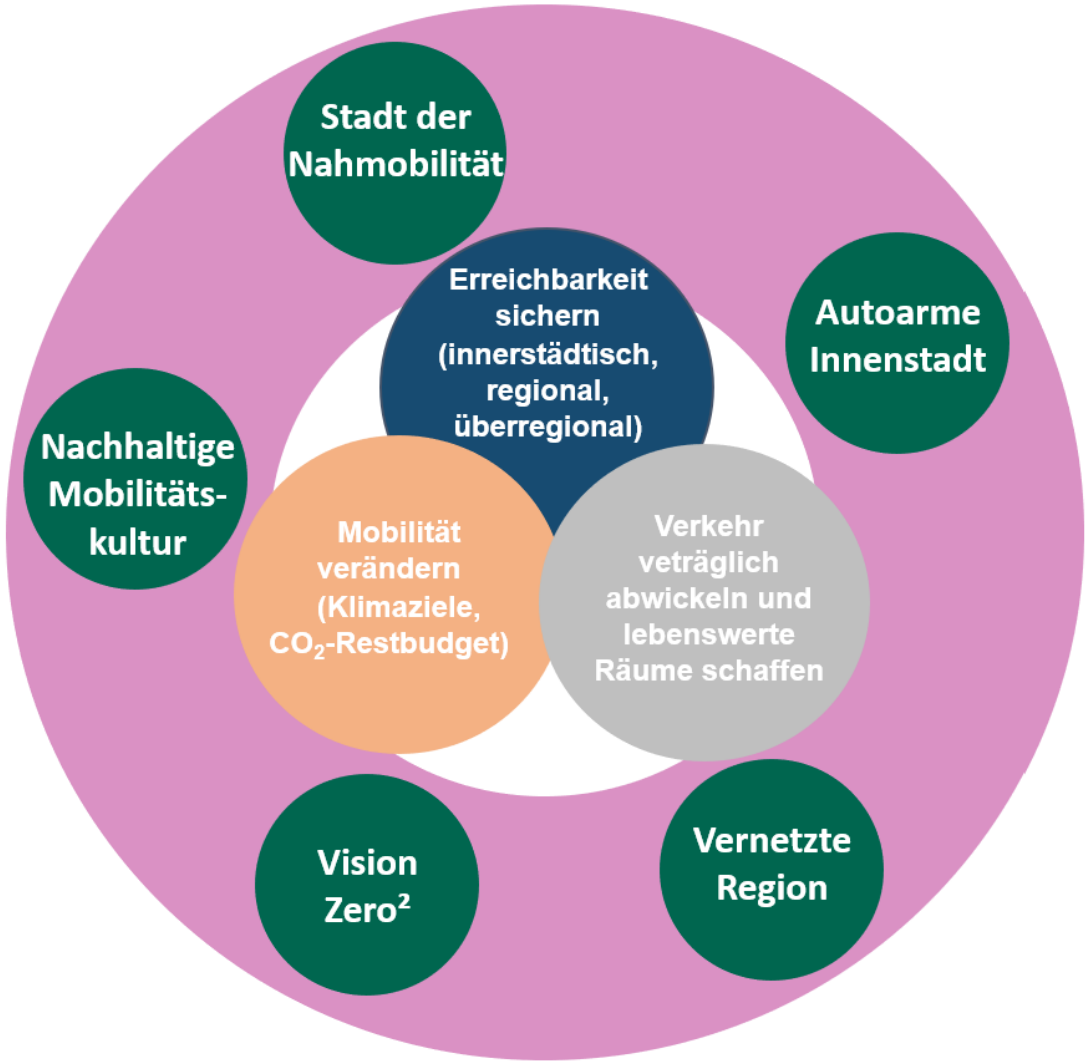
Drei Säulen

Mobilität verändern (kurze Wege, weniger und effizienterer/klimaneutraler MIV)

Erreichbarkeit stärken (Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Versorgungs- und Austauschbeziehungen der Metropole Augsburg sicher stellen)

Lebenswerte Räume, verträglicher Verkehr (attraktive öffentliche Räume, Aufenthaltsqualität)

Leitbildthemen
(Entwurf)



Augsburger Mobilitätsplan

Beteiligungsprozess

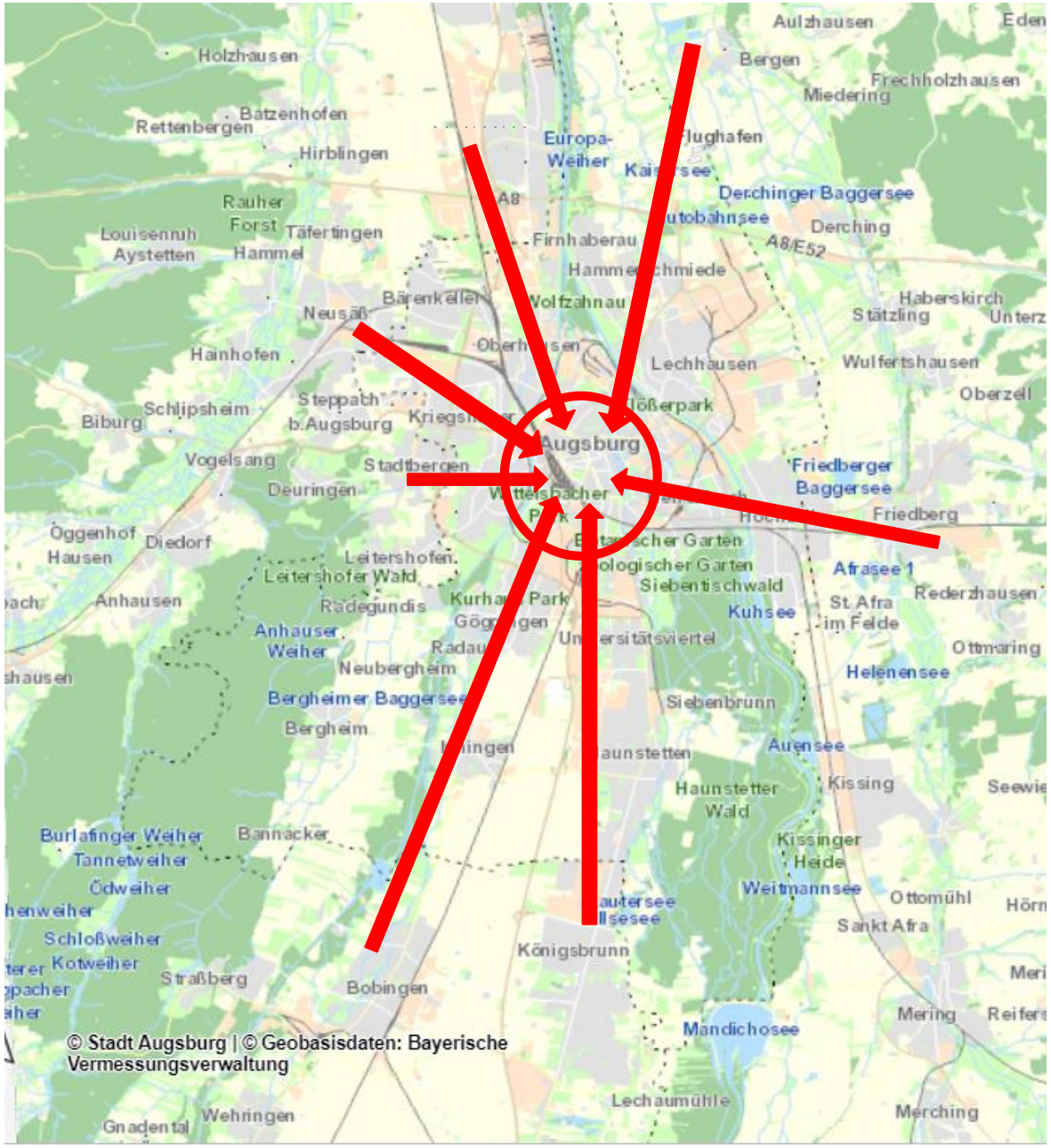
www.augsburg.de/mobilitaetsplan

Augsburger Mobilitätsplan

Augsburger Mobilitätsplan – Vernetzte Region Radverkehr

Wichtige Relationen des Radvorrangroutennetzes:

- Königsbrunn – Innovationspark – Stadtzentrum
- Neusäß – Universitätsklinikum – Stadtzentrum
- Friedberg – Stadtzentrum
- Gersthofen – Stadtzentrum
- Stadtbergen – Stadtzentrum
- Bobingen – Inningen – Stadtzentrum
- Mühlhausen – Flughafen – Lechhausen – Stadtzentrum
- Innerstädtische tangentiale Verknüpfung der Vorrangrouten



Stadt Augsburg

Augsburger Localbahn

Augsburger Localbahn

Localbahn im ehem. Güterbahnhof Haunstetten

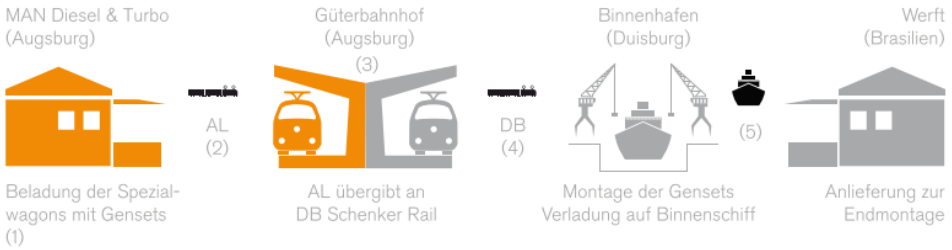
Augsburger Localbahn

Hintergrund und Potentiale

Ein Lokführer kann die gleiche Tonnage bewegen wie 148 Berufskraftfahrer.

- Gründung 1889 mit dem Ziel, Augsburger Unternehmen mit Energieträger Kohle zu versorgen.
- Gesellschafter: Augsburger Industriebetriebe (mit Beteiligung der Stadtwerke Augsburg)
- Infrastruktur und Dienstleistung wichtiger ökonomischer Standortfaktor mit positivem Nutzen für Umwelt und Klima
- Chancen und Potentiale zur Weiterentwicklung?

3.2.2 Typische Transportkette im Outbound – Auslieferung von Gensets der MAN



Die Augsburger Localbahn ist als private Güterverkehrsbahn mit eigenem Schienennetz im Stadtbereich in Deutschland einzigartig.

2010 transportiert die Augsburger Localbahn mit 1.250.000 Tonnen ca. 10 % des Güteraufkommens mit Ziel oder Herkunft Augsburg.

Bewegliche Assets:

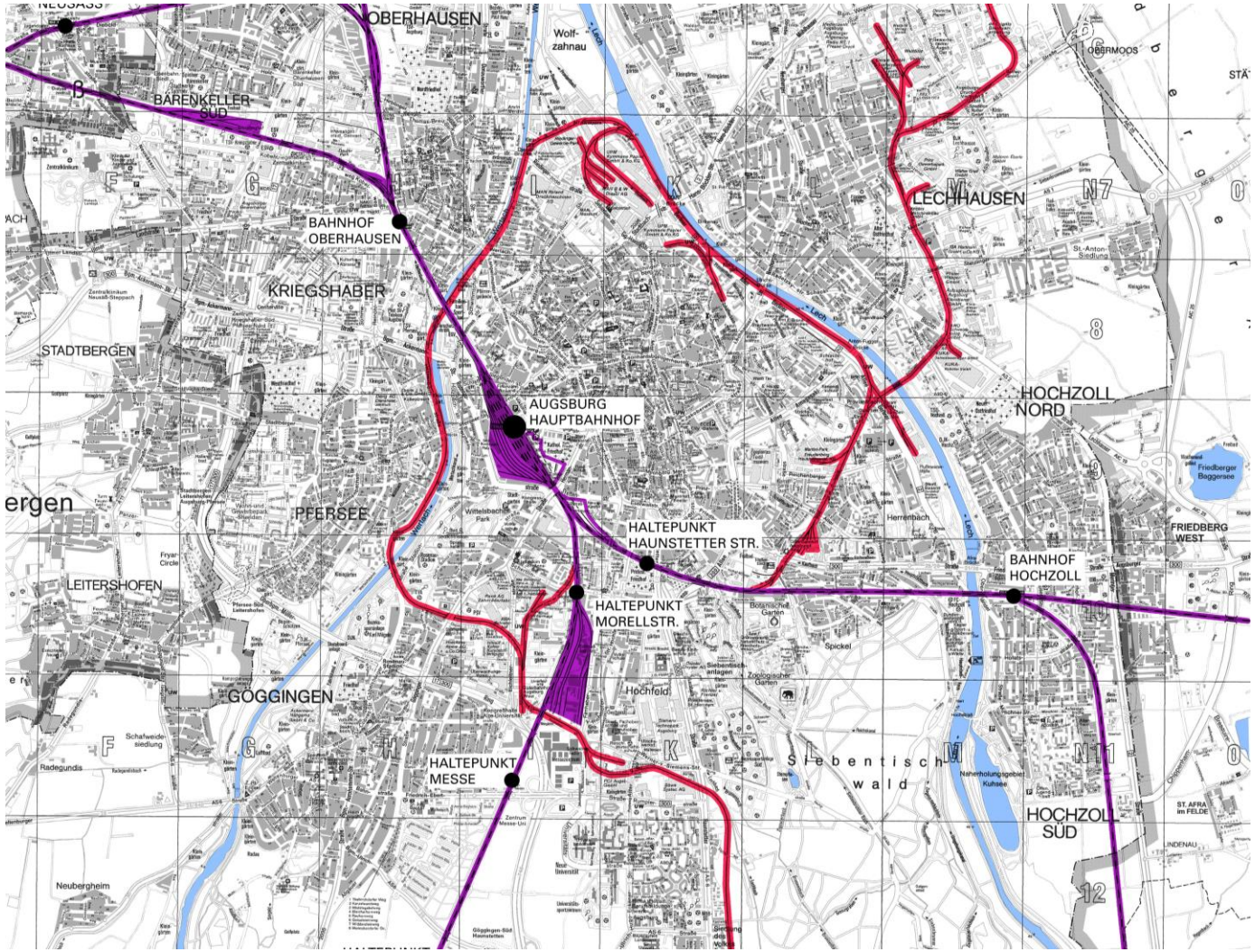
4 Rangierloks (55 km/h)
6 Langstreckenloks (80 km/h)
11 Wagons

Abb. 3: Schienennetz der AL
Quelle: Eigene Darstellung.

Quelle: Hochschule Augsburg, Fakultät für Wirtschaft: Nutzen und Potentiale der Augsburger Localbahn für Augsburg. Augsburger Arbeitspapiere für Materialwirtschaft und Logistik. 2012

Augsburger Localbahn

Streckennetz



Stadt Augsburg

Ihre Fragen

Stadt Augsburg

Vielen Dank für Ihren Besuch in Augsburg!

Kontakt für Rückfragen

IBA-Walk Augsburg | 11.11.2022

Gerd Merkle
Baureferent

baureferat@augsburg.de

Stadt Augsburg
Referat für Stadtentwicklung,
Planen und Bauen

Stadt Augsburg

Wolfgang Wittmann
Geschäftsführer

info@metropolregion-muenchen.eu

Europäische Metropolregion
München e.V.

EUROPÄISCHE
METROPOLREGION
MÜNCHEN e.V.

Arne Lorz
Hauptabteilungsleiter
Stadtentwicklungsplanung
plan.regionales@muenchen.de

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und
Bauordnung

Landeshauptstadt
München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung