



Ideen- und Realisierungswettbewerb

„Bürgermeister-Ackermann-Straße Augsburg“



Planen und Bauen

*Bgm.-Ackermann-Str. mit Blickachse zu Rathaus und Perlachturn.*  
*Ein Schwerpunkt der Aufgabenstellung war die Trassenführung für die Straßenbahnlinie 5, die das Zentrum mit dem Klinikum verbinden wird.*



**Planergemeinschaften, die am Wettbewerb teilgenommen haben:**

**1. Preis:**  
Arnold, Städtebau  
Eger + Partner, Landschaftsplanung  
GEVAS, Verkehrsplanung

**2. Preis:**  
Kehrbaum + Engel, Städtebau  
Latz + Partner, Landschaftsplanung  
Billinger, Verkehrsplanung

**3. Preis:**  
Schreiber, Städtebau  
Pechter, Landschaftsplanung  
Schönfuß, Verkehrsplanung

**ohne Platzierung:**  
Hermann + Öttl, Städtebau  
Frauschner, Landschaftsplanung  
Burkhardt + Lang, Verkehrsplanung

Schulze + Partner, Städtebau  
Weber + Schneider, Städtebau  
Zettler, Aalto + Partner,  
Landschaftsplanung  
Bruckner, Fichtel + Partner,  
Verkehrsplanung  
Hofmann + Partner, Verkehrsplanung

Schrammel, Städtebau  
Obermeyer, Landschaftsplanung  
Obermeyer, Verkehrsplanung

Archiplus, Städtebau  
Zimmer + Kots, Landschaftsplanung  
Tremel, Verkehrsplanung

# Vorwort

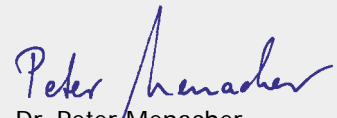
Sehr geehrte Leserin,  
sehr geehrter Leser,

Nach Abzug der amerikanischen Streitkräfte können über 200 ha ehemalige Kasernenflächen in die westlichen Stadtteile Augsburgs integriert werden. Dies ist neben den Eingemeindungen zu Beginn des 20. Jahrhunderts, der Überwindung der Kriegsfolgen, der Gebietsreform in den 70er Jahren und den Umbrüchen in der Wirtschaftsstruktur eine neue große Herausforderung zu Beginn des 21. Jahrhunderts. Einem wichtigen Teilaspekt der erforderlichen Strukturanpassungen widmete sich der „Ideen- und Realisierungswettbewerb Bürgermeister-Ackermann-Straße“. Die Bürgermeister-Ackermann-Straße stellt neben der in den 80er und 90er Jahren gebauten B 17 die zweite regional bedeutsame Verkehrsachse in den Stadtteilen Pfersee und Kriegshaber dar.

Ein erster Schritt zur Realisierung einer „Ost-West-Straße“, wie sie zu Beginn genannt wurde, geschah mit dem Grunderwerb im Oktober 1944 durch den Reichsfiskus und der Grundübertragung an die Stadt Augsburg. Der Bau der Bgm.-Ackermann-Str. erfolgte dann in den 50er Jahren. Sie besteht noch heute in ihrer ursprünglichen Form.

Neue und zusätzliche Funktionen für diesen Straßenzug, wie die Erschließung und städtebauliche Einbindung der angrenzenden ehemaligen Wohn- und Kasernenareale der US-Streitkräfte und die Führung einer Straßenbahntrasse vom Stadtzentrum zum Klinikum erfordern eine Diskussion verschiedenster Lösungsansätze. Die in der vorliegenden Wettbewerbsdokumentation vorgestellten Entwürfe gingen in der Problemlösung teils sehr unterschiedliche Wege und es ist den Planungsgemeinschaften, in denen Städtebauer, sowie Verkehrs- und Landschaftsplaner vertreten waren, für den erbrachten hohen Einsatz bei der Entwurfserarbeitung zu danken.

Durch das Preisgericht wurde eine in den vorangegangenen Überlegungen nie ernsthaft in Erwägung gezogene nordseitige Trassenführung der neuen Straßenbahnlinie als die geeignetste Lösungsvariante aufgezeigt. Der Empfehlung des Preisgerichts folgten inzwischen die Stadtratsgremien und beschlossen, den mit dem 1. Preis dotierten Entwurf als die für die Trassenführung der Straßenbahnlinie grundsätzlich weiterzuverfolgende Planungsgrundlage heranzuziehen. Die aufgezeigten Lösungen für den stadtteilübergreifenden Grünzug im Schnittbereich mit der Bürgermeister-Ackermann-Straße sind nun in die weiteren städtebaulichen Planungen für die Reese Kaserne und das Supply Center einzubinden.

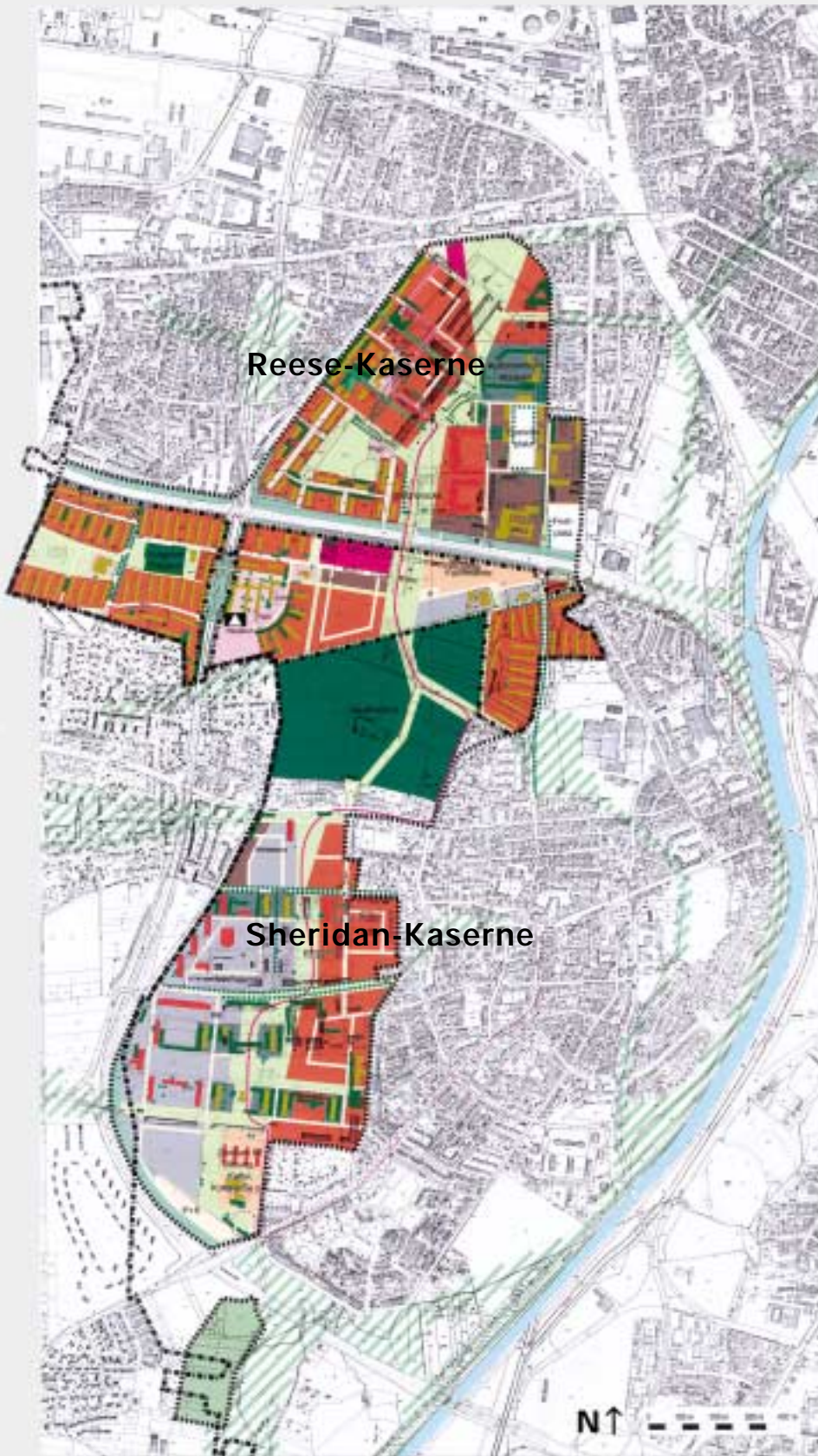


Dr. Peter Menacher  
Oberbürgermeister



Dr. Karl Demharter  
Stadtbaurat

# Ausgangslage und Rahmen



Um die mit der Aufgabe des Militärstandortes Augsburgs verbundenen Struktur Anpassungen planerisch zu bewältigen, wurde zusammen mit den Architektenverbänden ein schrittweiser Zielfindungsprozess eingeleitet. Die Durchführung einer „Werkstatt Augsburg West“ im Juni 1995 erbrachte Ergebnisse, die in einer detaillierteren „Untersuchung der Konversionsflächen in den westlichen Stadtteilen Augsburgs“ weitergeführt wurden und seit dem Juli 1998 die grundsätzlichen Leitlinien für die Planung darstellen.

- Wohnbauflächen
- Gemischte Bauflächen
- Gemischte Bauflächen mit erhaltenem Grünbestand
- Gewerbegebiete
- Sonderzonen
- Gebiete mit zentraler Bedeutung - Stadtkern
- Flächen für den Gewerbebedarf
- Verkehrsflächen
- Fuß- und Radwege
- Vorschlag Buslinie - neu
- Vorschlag Straßenbahn - neu
- öffentliche Grünflächen
- private Grünflächen
- Verkehrsgrün
- Vorschlag zur Renaturierung
- Grünverbund
- erhaltenem Grünbestand
- erhaltenem Gebäudebestand - hohe Zweckbestimmung
- erhaltenem Gebäudebestand - andere Zweckbestimmung
- Kleingärten
- Kirche
- Schule
- Kindergarten
- Jugendzentrum
- Bereich Vorbereitende Untersuchungen
- Bereich Strukturkonzept
- Stadtgrenze

# bedingungen

Die im Laufe des 20. Jahrhunderts auf den Flächen zwischen den Siedlungsbereichen der historischen Dorfkern von Pfersee, Oberhausen und Kriegshaber entstandenen Militärstandorte stehen seit dem Dezember 1998 der weiteren Stadtentwicklung Augsburgs wieder zur Verfügung.

Damit ergibt sich für diese Areale die Notwendigkeit einer vollkommenen Neuorientierung hinsichtlich Bevölkerungsstruktur und Nutzungen. Ziel muß es sein, diese Veränderungen als eine einmalige Chance für die Entwicklung nicht nur der eigentlichen Konversionsflächen, sondern gleichermaßen der unmittelbar angrenzenden Stadtteile wie der Gesamtstadt zu begreifen.

Im Ergebnisplan zum Strukturkonzept sind die städtebaulichen Zielvorstellungen für diese Konversionsflächen in ihrer Gesamtheit dargestellt. Sie wurden in Zusammenarbeit von Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanern aus dem Werkstattergebnis weiterentwickelt. Hervorzuheben sind die Ziele für eine Grünvernetzung und den Abbau der Barrierewirkung der Bgm.-Ackermann-Str. durch die Schaffung einer Grünverbindung. In diesem Bereich zeigte auch ein Einzelhandelskonzept die notwendige Errichtung eines in das Stadtteilzentrenkonzept der Stadt Augsburg eingebundenen Nahversorgungszentrums für die ehemaligen amerikanischen Wohngebiete auf. Nach der förmlichen Festsetzung des Sanierungsgebietes „Pfersee Nord“ finden die Ergebnisse der Strukturuntersuchung und von Voruntersuchungen für ein Sanierungsgebiet hier eine erste Umsetzung.

Mit Ideenwettbewerben für die Sheridan- und Reese-Kaserne ist eine weitere Konkretisierung der zukünftigen städtebaulichen Struktur vorgesehen.

## Grünvernetzung

Entscheidendes Element für den gesamten Planungsbereich ist die zentrale Grünachse in Nord-Süd-Richtung. Begründet durch die Grünflächendefizite von Oberhausen, Kriegshaber und Pfersee entsteht von der Ulmer Straße bis zur Wertach im Süden eine gliedernde, wie verbindende Grünstruktur, die die Bgm.-Ackermann-Str. in einer Grünverbindung überwinden soll.

## Städtebau

*Reese Kaserne*  
Wohnbauflächen sind schwerpunktmäßig östlich der Langemarckstraße, im Nordosten an der Sommestraße und im Nordwesten der ehemaligen High School mit einer Ausrichtung zum zentralen Grünzug vorgesehen. Auf den Flächen nördlich der Bgm.-Ackermann-Straße im Bereich des Exerzierplatzes und zwischen Somme- und Reinöhlstraße sind gemischte Bauflächen realisierbar. Das Areal am Kulturhaus Abraxas kann mit verschiedenen kulturellen bzw. Freizeitznutzungen erweitert werden.

## Gebiete südlich der Bgm.-Ackermann-Straße

Die Wohngebiete Cramerton, Centerville Süd und Sullivan Heights sind zu sanieren. Eine Nachverdichtung kann nicht erfolgen. Im Bereich des Supply Centers ist südlich der Bgm.-Ackermann-Straße ein Nahversorgungszentrum zu errichten, dem sich südlich ein Mischgebiet und Wohngebiet anschließen. Östlich des Grünzuges sind ein Fachmarkt bzw. Gewerbeflächen möglich.

## Sheridan Kaserne

Als Ergänzung und Erweiterung des Stadtteils Pfersee sind Wohnbauflächen mit einer Ausrichtung und Öffnung zur Grünachse nachgewiesen. Dies trägt zu einer Stärkung des Potentials des Stadtteilzentrums von Pfersee bei und ermöglicht eine optimale Anbindung durch den öffentlichen Personen- und Nahverkehr (ÖPNV) an die Innenstadt. Gewerbeflächen in großem Umfang sind in der gesamten Westhälfte des Plangebietes vorgesehen. Sie sind von den Wohnbauflächen durch den als Pufferzone dienenden Nord-Süd-Grünzug getrennt. Durch den bestehenden Anbindungsknoten an der B 17 ist eine optimale Erschließung gewährleistet.

## Einzelhandel

Die zu erwartende Bevölkerung auf den Konversionsflächen erfordert eine zusätzliche Einzelhandels- und Dienstleistungsausstattung zur einwohnerbezogenen Versorgung. Um Beeinträchtigungen der umliegenden innerstädtischen Zentrenbereiche zu vermeiden und beim Flächenausbau im Einzelhandel bestehende Mindestanforderungen im Hinblick auf die Überlebensfähigkeit sicherzustellen, wird eine Einzelhandelsfläche von ca. 3.800 m<sup>2</sup> als zweckmäßig angegeben. Zusätzlich ist ein Bau- bzw. Gartenmarkt mit 10.000 m<sup>2</sup> Fläche möglich.

## Verkehr

Die Erschließungsstrukturen sind an die neuen Erfordernisse anzupassen bzw. zu ergänzen. Neben der neu zu bauenden Straßenbahnlinie 5 wird auch ein Knoten in der Bgm.-Ackermann-Straße im Bereich zwischen Reese-Kaserne und Supply Center erforderlich. Weitere Anbindungen können an das bestehende Straßennetz erfolgen. Durchgangsverkehr vor allem in Reese-Kaserne und Sheridan-Kaserne sind zu vermeiden. Auf eine verkehrsberuhigte Gestaltung ist zu achten. Radwegverbindungen sind zu verbessern und neu aufzubauen.



# Wettbewerbs



Die Bgm.-Ackermann-Straße ist die bedeutendste westliche Zufahrtstraße der Stadt Augsburg. Sie wurde 1958 erbaut und nach Friedrich Ackermann benannt, der von 1919 bis 1933 erfolgreicher 2. Bürgermeister in Augsburg war.

Die großzügige, breite und gerade Straße wurde damals erste Augsburger „Stadtautobahn“ genannt. Die Straße wird kurz vor Steppach zur B 300 und führt über Gessertshausen nach Krumbach. Die Strecke hat bis heute je Richtung eine Verkehrsfrequenz von 16.000 bis 25.000 KFZ/24 h und soll im Jahre 2015 geschätzte 23.000 bis 31.000 KFZ/24 h erreichen.



Durch den Abzug der amerikanischen Streitkräfte und das Freiwerden von großen Militärf lächen steht hier im Westen ein mächtiges städtebauliches Entwicklungspotential zur Verfügung. Die früher hermetisch abgeschlossenen Armeeareale haben die westlichen Stadtteile wie Inseln voneinander getrennt. Heute bietet sich durch Öffnen und Umstrukturieren dieser Flächen die einmalige Chance für einen Defizit ausgleich und eine Vernetzung der Stadtteile Kriegshaber und Pfersee.

In der „Untersuchung der Konversionsflächen in den westlichen Stadtteilen von Augsburg“ erfolgte die konzeptionelle Zusammenfassung von Planungszielen in einem Strukturkonzept.

Tatsache ist auch, dass die Bgm.-Ackermann-Straße heute eine gravierende räumliche und funktionale Zäsur in Nord-Süd-Richtung zwischen den Stadtteilen darstellt. Zudem haben diese westlichen Stadtteile auch erhebliche Defizite in der ÖPNV-Anbindung zur Innenstadt. Dieses Problem soll die neue Straßenbahnlinie 5 (vom Hauptbahnhof über die Bgm.-Ackermann-Straße zum Klinikum) lösen.

Blickbeziehungen vom Holzsteg nahe PX  
oben: Richtung Westen  
unten: Richtung Innenstadt



# aufgabe

Einen Engpass der Westerschließung bildet die Bahnunterführung. Eine Machbarkeitsstudie hat eine Lösung aufgezeigt und eine konkrete Planung erbracht. Dieser Ausbau der Pferseeer Unterführung zu einer Passage bringt, neben einer Haltestelle für die Straßenbahn mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen, eine wesentliche Verbesserung für den motorisierten Individualverkehr (MIV), sowie für den Rad- und Fußgängerverkehr. Ein weiterer Baustein zur besseren Westerschließung ist der Ausbau der Luitpold-Brücke. Die Planung sieht hier Haltestellen für die Straßenbahn vor. Einmal für die Straßenbahnlinie 3 nach Pfersee-Mitte sowie für die neue Linie 5 mit Abzweigung zur Hessenbachstraße und dann zum Wettbewerbsbereich Bgm.-Ackermann-Straße.

Der Wettbewerbsbereich beginnt im Osten mit der Hessenbachstraße – Brücke Bgm.-Ackermann-Straße und endet im Westen mit der Kreuzung Kriegshaber/Hagenmählerstraße. Im Norden und Süden ist ein engerer Bereich um die gesamte Bgm.-Ackermann-Straße detaillierter darzustellen. Im zentralen Bereich des Planungsgebietes (Knoten 5 – Reese-Kaserne/Supply Center) ist der Umgriff erweitert.

Jedem Teilnehmer wird freigestellt, den genauen Bereich nach seinen Entwurfsvorstellungen zu wählen. Vom Wettbewerbsteilnehmer werden hier innovative und konkrete Vorschläge erwartet (= Realisierungsteil). Eine Ausweitung dieses Bereiches ist deshalb möglich.

Der zweite Schwerpunkt der Aufgabe ist eine „Trassenfindung“ für die Straßenbahnlinie 5 mit den notwendigen Anbindungen (= Ideenteil). Die Lösungsfindung erstreckt sich von der Hessenbachstraße bis zur Kriegshaberstraße. Zusätzlich sollen in den geforderten Knotenplänen die Kreuzungs- und Haltestellenbereiche konkretisiert werden.

A) Funktionale und gestalterische Einbindung einer neuen Straßenbahntrasse in die Bgm.-Ackermann-Straße von der Hessenbachstraße im Westen bis zur Kriegshaberstraße im Osten. Eine Mittellage, eine Südlage oder Nordlage ist hier möglich.

B) Funktionale und gestalterische Lösung für die neu zu schaffende An- und Verbindung mit einer die Straßenbahn querenden Grünverbindung. Der Bereich liegt im zentralen Knoten der Bgm.-Ackermann-Straße, von Reese-Kaserne und Supply Center.



*Straßenrandflächen*



*Flandernstraße*





### Verkehrstechnische Aufgabenstellung

- Planung der neuen Straßenbahntrasse für die Linie 5. Diese Straßenbahn soll die jetzige Buslinie 32 vom Klinikum bis zum Hauptbahnhof ersetzen.
- Haltestellenumplanung
- Die Erhaltung bzw. Verbesserung der Kapazität der Bgm.-Ackermann-Straße, die entsprechend den Zielen des GVA eine der wesentlichen Radialen des Augsburger Westens ist.
- Darstellung der Verkehrsführung auf der Bgm.-Ackermann-Straße mit allen Anbindungen für den MIV. Die Umstrukturierungsziele der anliegenden Konversionsflächen sowie der Verkehrszuwachs sind in der Planung zu berücksichtigen. Lösungsvorschläge zur Entflechtung des Verkehrs und Gestaltung der Knotenpunkte sind aufzuzeigen.
- Entwicklung eines Wegenetzes für den nichtmotorisierten Individualverkehr. Die Rad- und Fußwege entlang der Bgm.-Ackermann-Straße sowie die Querungen und Verbindungen müssen nachgewiesen werden. Wegen der starken

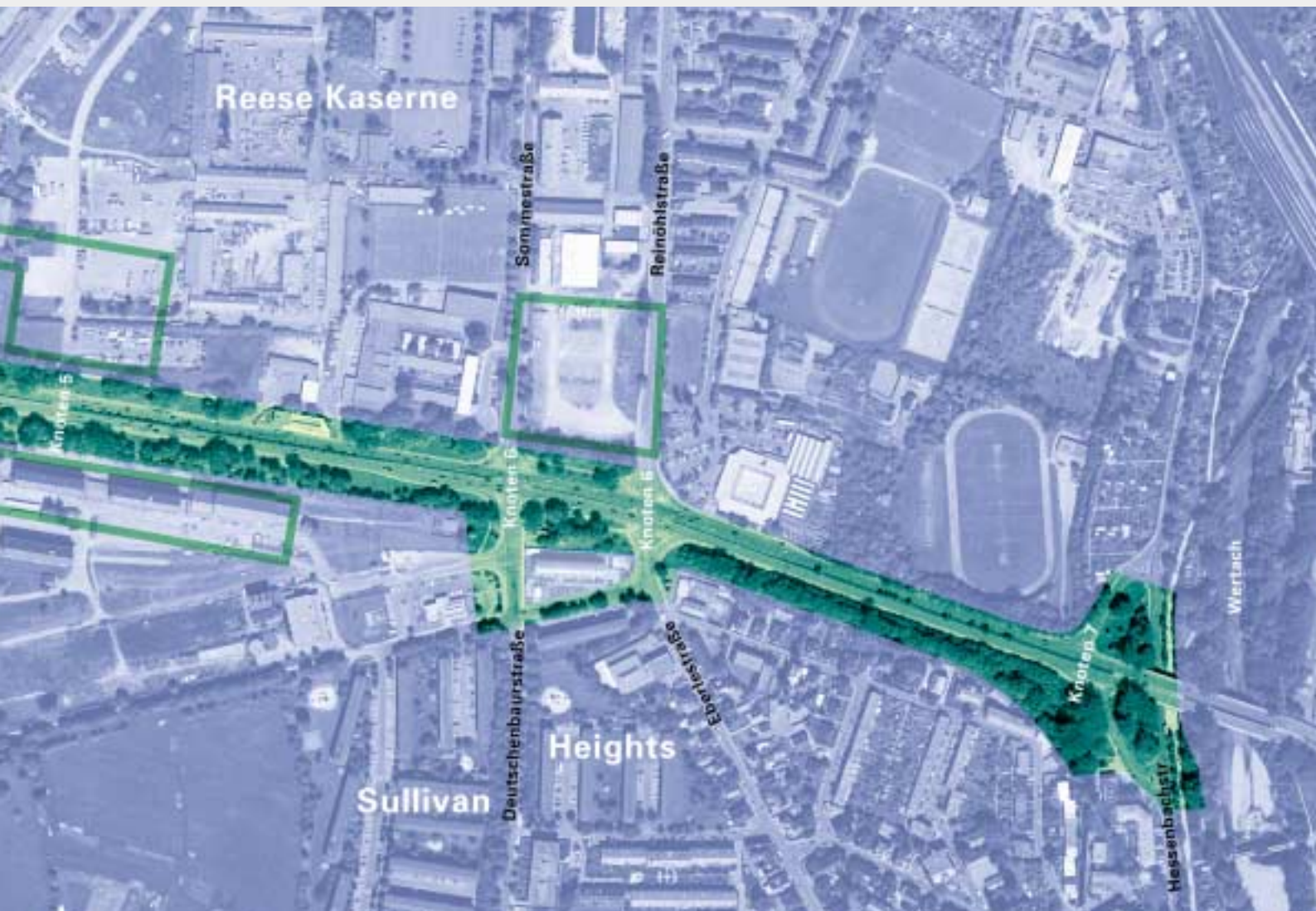


Knoten 1, Kriegshaber Hagenmähderstraße



Knoten 3, B 17





Trennwirkung einzelner Verkehrsanlagen sollen punktuelle Querungshilfen entwickelt und dargestellt werden.

- Nach Angabe der Stadtwerke wird vom Fachplaner Verkehr erwartet, dass die notwendigen Richtlinien bei Planungen Verkehr/ÖPNV berücksichtigt werden. Zudem wird auf folgende Vorschriften hingewiesen: RAS (Richtlinie für die Anlage von Straßen), EAHV (Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen), BOSTRab. (Betriebsordnung Straßenbahn), TVB-Strassen 94 u. TVB-Brücken 94 (Technische Vertragsbedingungen für Planungs- und Entwurfsleistungen)

#### Landschafts- und grünplanerische Aufgabenstellung

- Die Bgm.-Ackermann-Straße ist an beiden Seiten von Grün- und Baumbeständen begleitet. Zudem bestehen teilweise aufwendige Schallschutzmaßnahmen in Form von Wänden, Erdwällen u.a.. Die Neuplanung der Straßenbahntrasse und die sog. Grün- und Verkehrsverbindung im zentralen Knoten bedingen allgemeine Umbaumaßnahmen und Eingriffe in den Grünbestand.
- Von der Planung werden hier Lösungen erwartet, die schonend mit dem Bestand umgehen und das Umfeld aufwerten. Defizite im Bereich der Konversionsflächen sollen ausgeglichen werden. Innovative Lösungen zur Grünquerung der Bgm.-Ackermann-Str. werden erwartet. Die Verkehrsprognose sieht einen deutlichen Zuwachs des MIV vor. Die Schallschutzmaßnahmen sollen berücksichtigt sein.



Knoten 7, Hessenbachstraße

## Aufgabenstellung für die zu bearbeitenden Knoten



Knoten 4, Bgm.-Ackermann-Str. Richtung Westen

# Wettbewerbsaufg

### Knoten 1:

Kriegshaber – Hagenmählerstraße – Bgm.-Ackermann-Straße

Der Knoten ist zu Spitzenzeiten überlastet und kann das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht bewältigen.

Ideenteil – M 1:500

### Knoten 2:

Kriegshaber – Cramerton

Im Zusammenhang mit oder ohne einer Trambahnhaltestelle soll in diesem Bereich eine Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer eingeplant werden. Von Norden aus Kriegshaber könnte die Anbindung von der Unteren Osterfeldstraße und Hummelstraße nach Süden in das Wohngebiet Cramerton zur Madisonstraße führen. Ziel ist die Minderung der Trennwirkung zwischen den Stadtteilen und den Konversionsflächen durch die Bgm.-Ackermann-Straße.

Ideenteil – M 1:500

### Knoten 3:

B 17 – Bgm.-Ackermann-Straße

Dieser Knoten hat verkehrstechnisch eine enorme Bedeutung und ist ein Schwerpunkt der Wettbewerbsaufgabe „Verkehr“. Das Verkehrsaufkommen auf der B 17 neu hat ständig zugenommen. Der Knoten zur Bgm.-Ackermann-Straße ist nach dem Rückbau der Donauwörther Straße eine der wichtigsten Innenstadtzufahrten von Norden. Die zusätzliche neue Trambahntrasse belastet die Situation zudem. In Spitzenzeiten ist der Knoten heute schon überbelastet und es besteht Rückstaugefahr auf die B 17.

Ideenteil – M 1:500

### Knoten 4:

Centerville-Nord – Centerville-Süd

Im Bereich Centerville-Süd soll die ehemalige amerikanische Volksschule umgebaut und als Schule erweitert werden (mit Kindergarten und Jugendzentren). Zusätzlich sind im Bereich des Supply Centers Flächen von zentralörtlicher Bedeutung und Fachmärkte vorgesehen.

Eine Anbindung aus dem Norden soll damit verbessert werden. Dieser Knoten kann auch im Zusammenhang mit dem Knoten 5 bearbeitet werden.

Ideenteil – M 1:500

### Knoten 5:

Reese-Kaserne – Supply Center „Grünverbindung“

Dieser Knoten stellt den Schwerpunkt der Wettbewerbsaufgabe dar. Im Strukturkonzept der Konversionsflächen ist er als wichtigstes Grünverbindungselement zwischen den nördlichen und den südlichen Konversionsflächen erfasst. Daneben soll der Knoten alle neuen verkehrsnötigen Funktionen erfüllen (MIV, ÖPNV sowie Rad- und Fußwege). Er wird zum Hauptanbindungsbereich der neugestalteten Konversionsflächen an der Bgm.-Ackermann-Straße.

Um dem Wettbewerbsteilnehmer mehr Möglichkeiten für Lösungsansätze zu geben, ist der Umfang des Planungsbereiches erweitert:

- im Norden in den Bereich der Reese-Kaserne bis zur Anbindung Carl-Schurz-Straße (Westen). Die bestehende Tankstelle (Osten) kann verlegt werden.

- im südlichen Bereich des Supply Centers können die ehemaligen amerikanischen Gebäude entfernt werden. Ein neuer „zentraler Bereich“ mit Nahversorgung und Fachmärkten ist hier möglich.

Realisierungsteil – M 1:250



Knoten 6, Eberlestraße

# gabe

# Ergebnisse

## **Knoten 6:**

Doppelknoten Somme-,  
Deutschenbaur-, Reinöhl- und  
Eberlestraße

Der Doppelknoten soll mit seinen  
Anschlüssen erhalten bleiben.

Im Norden sind das ehemalige  
Gymnasium, der Festplatz und das  
Gartencenter bleibende Einrichtungen.  
Im Süden steht ein neu errichteter  
privater Wohnungsbau. Zudem ist  
hier durch die Errichtung der geplan-  
ten Fachmärkte mit höherem  
Verkehrsaufkommen zu rechnen. Im  
Planungsbereich ist die Kreuzung  
Deutschenbaur-/Flandernstraße mit-  
zuerfassen.

Ideenteil – M 1:500

## **Knoten 7:**

Hessenbach-, Bgm.-Ackermann-  
Straße

Insbesondere ist hier die Einbindung  
der neuen Straßenbahntrasse zu  
bearbeiten. Zu beachten sind die bei-  
gefügt Pläne für die Weiterführung  
der Straßenbahn bis zur neuen  
Luitpold-Brücke.

Ideenteil – M 1:500

Das Preisgericht für den Ideen- und  
Realisierungswettbewerb tagte am  
13.09.2000. Es bestand aus folgenden  
Mitgliedern:

### **Vorsitzender:**

Herr Prof. Steiger, Zürich

### **Fachpreisrichter:**

Herr Distler, München  
Herr Dr. Demharter, Augsburg  
Herr Prof. Topp, Kaiserslautern  
Herr Adler, Nürnberg

### **Ständig anwesender stellvertreten- der Fachpreisrichter:**

Herr Spengler

### **Stellvertretender Fachpreisrichter:**

Herr Illner

### **Sachpreisrichter:**

Herr Stadtrat Rieblinger  
Frau Stadträtin Kamm  
Herr Stadtrat Trapp  
Herr Mathe  
Frau Stadträtin Lehmann  
für Herrn Stadtrat Willadt

### **Sachverständige Berater ohne Stimmrecht:**

Herr Sterz  
Herr Michl  
Herr Weber  
Herr Schnierle  
Frau Dr. Dobner

### **Vorprüfer:**

Herr Wunderle  
Herr Stumpf  
Herr Sterz  
Herr Weber

Das Ergebnis der Endabstimmung:

1. Preis: Arbeit-Nr. 1145
2. Preis: Arbeit-Nr. 1149
3. Preis: Arbeit-Nr. 1144

Das Preisgericht empfiehlt einstim-  
mig, den Auslober den 1. und 2.  
Preisträger mit einer Überarbeitung  
des Wettbewerbsentwurfes zu beauf-  
tragen.

### **Teilnehmergruppen mit Tarnziffer:**

- Nr. 1150: Tremel  
Archiplus  
Zimmer + Kots
- Nr. 1149: Kehrbaum + Engel  
Latz + Partner  
Billinger (2.Preis)
- Nr. 1148: Hermann + Öttl  
Frauscher  
Burkhardt + Lang
- Nr. 1147: Schrammel  
Obermeyer  
Obermeyer
- Nr. 1146: Schulze und Partner  
Weber + Schneider  
Bruckner, Fichtel + Partner  
Hofmann + Partner  
Zettler, Aalto + Partner
- Nr. 1145: Arnold  
Arnold  
Eger und Partner (1.Preis)
- Nr. 1144: Schreiber  
Schönfuß  
Prechter (3.Preis)

Die Ausstellung der Wettbewerbs-  
arbeiten erfolgte vom 15.09.2000  
bis zum 22.09.2000 im Ballettsaal  
des Kulturhauses Abraxas, Somme-  
straße 30, Augsburg.

Im folgenden werden für den 1. Preis  
und 2. Preis die Ergebnisse des Wett-  
bewerbs und nicht die Überarbeitung  
dokumentiert.



*Knoten 6: Somme- und Deutschenbaurstraße*



Arnold, Kissing  
Eger und Partner, Augsburg  
GEVAS, München

1145

# 1. Preis





## Beurteilungen

### Allgemein

Durch die Führung der Straßenbahn in der Nordlage können die Eingriffe in vorhandene Spartenlagen im Vergleich zu anderen Trassenvarianten minimiert werden.

Anzahl und Lage der Haltestellen entsprechen den Anforderungen. Prüfwert wäre, die Haltestelle westlich der B 17 neben den höhen-gleichen Anbindungen, darüber hinaus über Fußgängerstege anzuschließen.

Die Einfädelung der Straßenbahn aus der Hessenbachstraße in die Nordlage der Bgm.-Ackermann-Str. ist verkehrstechnisch gut gelöst und minimiert die Eingriffe in den nördlichen Baumbestand.

Entsprechend der verkehrlichen Bedeutung als wichtige Einfallstraße wird die Vierspurigkeit beibehalten und der städtebaulichen Entwicklung folgend eine neue Knotenanbindung vorgeschlagen.

Die Bedeutung der Kreuzung Bgm.-Ackermann-Str./B 17 als leistungsfähiger Knoten ist erkannt.

Der Ansatz, die Sommerstraße nicht direkt anzubinden, erscheint richtig.

Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen bauen auf bestehenden Systemen auf. Die Wirtschaftlichkeit von bepflanzten, flexiblen Elementwandkonstruktionen ist gegeben.

Wünschenswert wäre, durch die Gestaltung der neuen Lärmschutzelemente städtebauliche Akzente zu setzen.

Der Bearbeiter versucht, im zentralen Verknüpfungsbereich durch die Situierung neuer Baukörper die erwünschten städtebaulichen Akzente zu schaffen. Weiter betont er durch die Anordnung eines torähnlichen Fußgängersteiges im Grünzug diesen städtebaulich markanten Ort und hebt dadurch gleichzeitig die trennende Wirkung des Straßenkörpers auf. Geh- und Radwegführung sind konsequent durchgeplant und benutzer-

freundlich geführt. Dies gilt im gleichen Maße für die wichtige Querung im Bereich des Grünzuges.

Überprüfenswert wäre, wie auch zwischen B 17 und Hagenmählerstraße höhenfreie Querungsmöglichkeiten angeboten werden können.

Mit der Arbeit löst der Wettbewerbs-teilnehmer die Aufgabenstellung in allen wesentlichen Punkten.

Durch eine gestalterisch markante Zonierung der Bgm.-Ackermann-Str. unter Beachtung der wichtigen Blickbeziehung auf die Stadt könnte die Arbeit eine städtebauliche Aufwertung erfahren.

# 1. Preis



## Verkehr

Die Arbeit behandelt die verkehrlichen Anforderungen des MIV in angemessener Weise, ohne auf extreme Spitzen einzugehen. Dies wird ebenerdig einfach und selbstverständlich umgesetzt, wobei die Querbarkeit der Straße und der Zugang zu den Haltestellen signalgesteuert erfolgt.

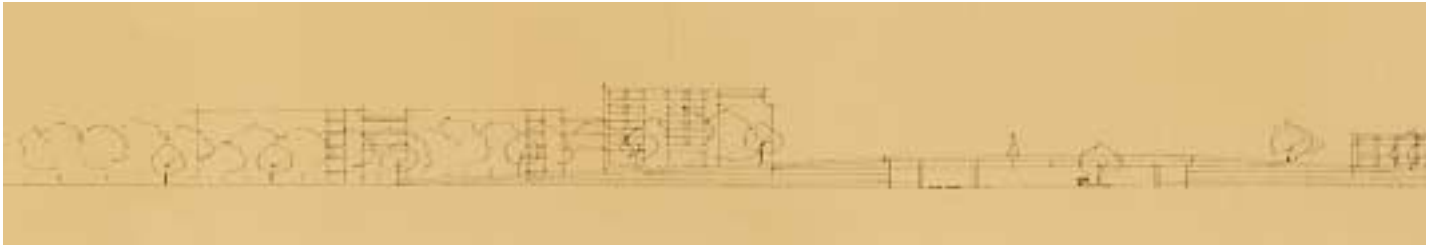
Anzahl und Abstände der Knotenpunkte entsprechen den Notwendigkeiten. Positiv hervorzuheben ist der Ersatz von Einmündungen durch Kreuzungen, weil dies die Stadtteile besser verknüpft.

Die Trassenführung der Straßenbahn mit einfachen Anschlüssen im Westen und Osten ist verkehrlich optimal. Die durch die Trassenführung notwendige Bachverlegung des Hettenbachs wird nachgewiesen.

Anzahl und Lage der Haltestellen sind richtig.

Die Trassenlage nördlich der Bgm.-Ackermann-Str. ist verkehrlich neutral und hat bei der Umsetzung erhebliche Vorteile bezüglich Leitungsverlegungen, Lärmschutz, etc..

Die Idee eines Stichgleises zur Erschließung der Festwiese wird anerkannt. Fuß- und Radwege sind beidseitig jeweils in beiden Richtungen befahrbar und werden an den Knotenpunkten entsprechend den Sicherheitskriterien fahrbahnnah geführt.



### Grün

Durch die Trassenführung wird der Bestand im Norden massiv und im Süden gering beeinträchtigt. Die Behandlung des Hettenbaches wird positiv bewertet.

Bei der Arbeit läßt sich der Versuch ablesen, mit Baumreihen eine Raumbildung herzustellen. Durch ungünstige Linienführung und unklare Abschnittsbildung wird dies jedoch wieder eingeschränkt.

Durch die Konzentration der Straßenbäume auf der Nordseite wird eine fragwürdige Asymmetrie entstehen. Weiter wird durch die versetzte Stellung der Baumreihen die Nord/Südbeziehung eingeschränkt.

Die Verwendung von kleinkronigen Bäumen im Lichtraumprofil von Straße und Straßenbahn muß als nicht geeignet bezeichnet werden.

Die vorgeschlagene Lärmschutzelemente werden aus formalen und funktionalen Aspekten abgelehnt.

Eine Querung der Bgm.-Ackermann-Str. aus dem Grünzug heraus kann ebenerdig wie auch über eine Brücke erfolgen.

Die großzügige Brückenlösung erfährt aber eine deutliche Einschränkung durch die angebotenen kleinmaßstäbigen Sonderthemen, welche an dieser Stelle keinen Bestand haben. Der vorgeschlagene See ist bezüglich Lage und Ausbildung deplaziert.

Die Verwendung von Wasser als akustischer Filter ist jedoch weiter verfolgenswert.

### Wohnbau

Die Abgrenzung der Carl-Schurz-Str. als Schleichweg zur B 17 ist positiv. Gleiches gilt für die Verbesserung des Lärmschutzes auf der Nordseite der Wohnanlage, nachdem bei allen Wohngebieten Schlafräume sich zur Bgm.-Ackermann-Str. hin orientieren.

Die Verkehrsknotenlösung am westlichen Rand des Gewerbegebietes reicht aus, um die südlichen Wohngebiete zu erschließen. Allerdings ist nicht erkennbar, inwieweit die Hauptschule angebunden ist.

Die Nordlage der Straßenbahn bedient zwangsläufig die südlichen Wohnquartiere schlechter als die nördlichen, deshalb hat sich die Querung der siebenspurigen Straßenkreuzung der B 17 nicht verbessert.

### Empfehlung des Preisgerichtes für die Überarbeitungsphase

- Die entstandene Asymmetrie der Straßenführung wird bemängelt und soll überarbeitet werden.

- Die Verwendung der vorgeschlagenen kleinkronigen Bäume im Straßenprofil scheint nicht geeignet.

- Der vorgeschlagene und ergänzte Lärmschutz ist in Art und Form unerwünscht.

- Die großzügige Brückenlösung hat unnötige Einschränkungen durch die angebotenen „Sonderthemen“ .

- Markante Zonierungen der Bgm.-Ackermann-Straße und Blickbeziehungen zur Stadt sind auszuarbeiten.







## Beurteilungen

### Allgemein

#### Straßenbahntrasse:

Der Verfasser schlägt eine südliche Straßenbahntrasse vor. Hinsichtlich der städtebaulich funktionalen Bezüge dieser Arbeit erscheint diese Lösung sinnvoll, ist jedoch bezüglich der Spartenrassen wirtschaftlich problematisch.

Anstelle der 4 geforderten Haltestellen werden 5 vorgeschlagen. Im Hinblick auf die Abfolge von Festplatz und Grünzug mit beiderseitiger Anordnung von Gewerbeflächen erscheint dies möglich, sollte jedoch bezüglich der funktionierenden Schnellbahntrasse überprüft werden.

Die Lage und Erreichbarkeit der Haltestellen ist funktional richtig.

#### Bgm.-Ackermann-Straße und Straßennetz:

Der Aufwand der Straßenverkehrsführung erscheint im Bereich der Kreuzungen hoch, im Besonderen durch die separat geführten Linksabbiegerspuren. Dies gilt auch für die problematische Einbahnstraßenführung bei der Festwiese.

Zwischen den jeweiligen Kreuzungen wird jedoch die Straßenführung nicht weiter verändert und könnte sogar bei einer Verbreiterung von nur 1,25 m mit einer zusätzlichen 3. Fahrspur ergänzt werden.

#### Lärmschutz Norden

Zwischen den Knoten 1 – 7 werden zu den bereits bestehenden Lärmschutzmaßnahmen keine zusätzlichen Angaben gemacht.

## Verkehr

Charakteristikum der Arbeit ist die Stringenz der Straßenführung ohne Fahrbahnaufweitungen an den Knoten und die Gliederung der Fahrbahn durch 4 Baumreihen.

Dies wird erreicht durch eine originelle Führung der Linksabbieger an den Knoten. Anerkannt wird auch die Bearbeitungstiefe der Idee.

Allerdings wird darauf hingewiesen, daß diese Verkehrsführung mit erheblichen Zwängen für die Signalsteuerung verbunden ist. Auf die damit verbundenen Leistungsprobleme weisen die Verfasser selbst hin.

Die Erschließung zwischen Grünbrücke und Knoten 6 ist kompliziert.

Die südliche Lage der Straßenbahn ist in Ordnung.

Die Arbeit bietet als einzige 5 Haltestellen im Wettbewerbsgebiet an. Diese liegen günstig, sind ebenerdig, leicht erreichbar und erhöhen die Erschließungswirkung.

Die Führung der Fußgänger und Radfahrer ist beidseitig gewährleistet. An der Nordseite entstehen in Teilbereichen Sicherheitsprobleme durch die abgesetzte Führung.

Die Querbarkeit an den Knoten 1 und 3 ist unzureichend.



## **Grün**

Die geplante Trassenführungen führt zu erheblichen Eingriffen in den Bestand.

Mit dem raumwirksamen Baumdach erreicht der Verfasser hohe atmosphärische Qualität und Identität im Planungsbereich.

Es entsteht eine Eigenständigkeit für den westlichen Stadteingang und eine Verflechtung der angrenzenden Bereiche.

Eine Differenzierung in unterschiedliche Baumarten wird dabei jedoch kritisch gesehen. Es stellt sich jedoch auch die Frage, ob die angebotene Lösung auf der gesamten Fläche angemessen ist. Die Durchgängigkeit des verwendeten Themas läßt Schwerpunkte vermissen. Wesentliche Blickbezüge (Blick nach Osten auf Altstadtsilhouette ab der Grünverbindung) werden eingeschränkt.

Sehr positiv wird die konsequente Verknüpfung Grünzug/Bgm.-Ackermann-Str. bewertet. Hier wird durch die Seitenlage der Brücke und den Kontrast aus Strenge und freier Form die Zäsur herausgearbeitet und optische Tiefe erreicht.

Die Angebote bezüglich Nutzung und Ausstattung sind angemessen und richtig mit den angrenzenden Quartieren vernetzt.

## **Wohnbau**

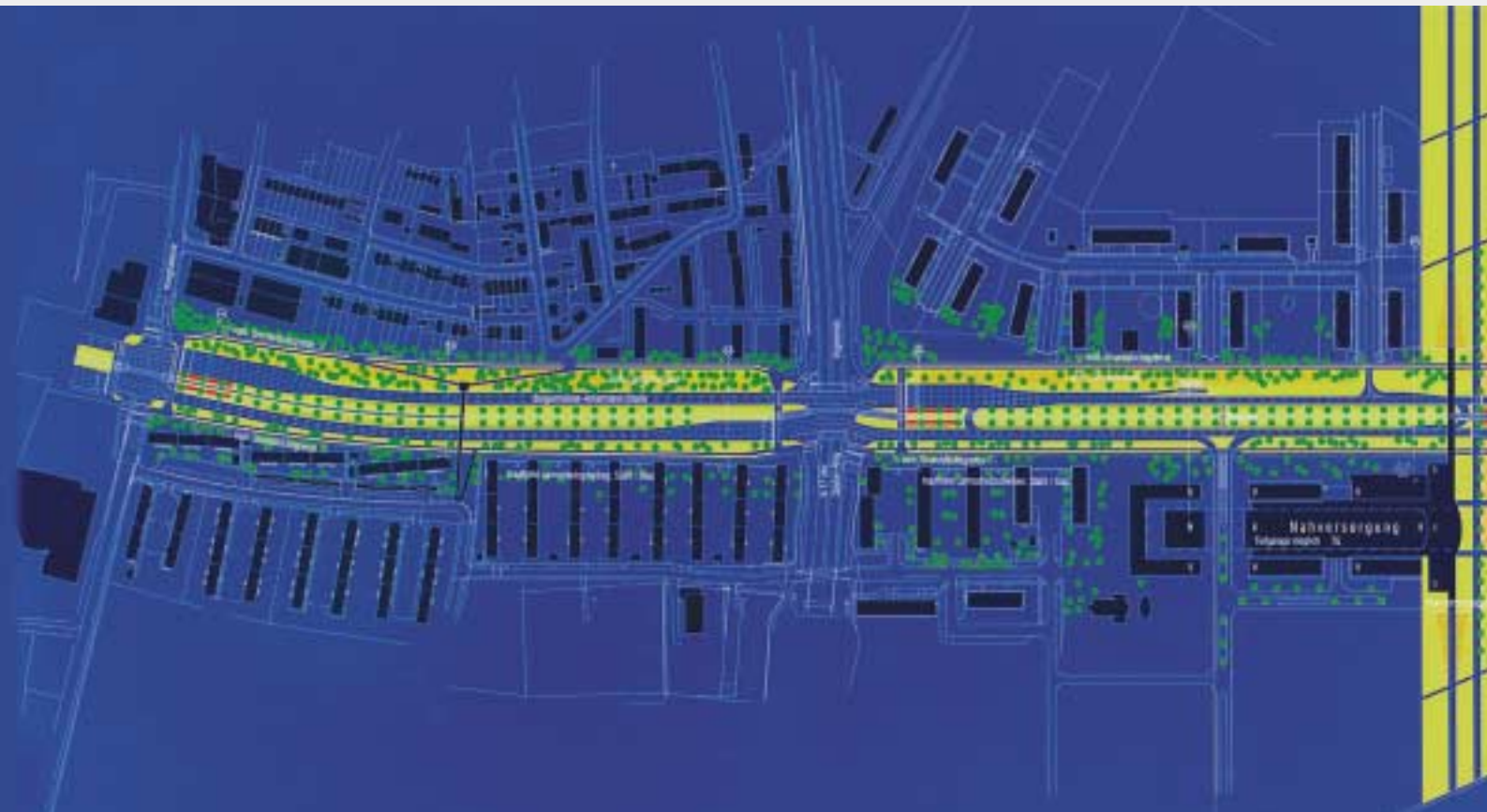
Die Tangente entlang der nördlichen Wohnquartiere zur Erschliessung der ehem. Reese-Kaserne fördert die Wohnqualität in Centerville Nord, da der Individualverkehr herausgenommen wird. Weil zum Lärmschutz Ausführungen fehlen, sind jedoch im Abbiegebereich Fachmarkt und B 17 erhöhte Lärmwerte für die Wohnanlage zu erwarten.

Die südlichen Wohnquartiere sind über den Knoten 4 ausreichend erschlossen. Hier fehlen ebenfalls ausreichende Angaben zum Lärmschutz.

Soweit die Haltestellen Wohnquartiere im engen Einzugsbereich haben, sind sie richtig platziert. Dies gilt vor allem für die Haltestelle Knoten 4, dessen versetzte Lage die Querungsprobleme an der B 17 vermeidet.

## **Empfehlung des Preisgerichtes für die Überarbeitungsphase**

- Die indirekte Linksabbiegerspur ist wegen der zu erwartenden Zwänge anders zu lösen.
- Die Einbahnstraßenführung im Bereich der Festwiese / Sommerstraße wird im Norden und Süden als problematisch und kompliziert beurteilt und soll vereinfacht werden. Querungen könnten reduziert werden (grüne Welle).
- Querungen im Knoten 1 + 3 sind zu verbessern.
- Nicht alle Straßenabschnitte sollten mit gleicher Wertigkeit ausgestaltet sein. Die angebotene Grundlösung ist in ihrer Pauschalität zu überprüfen und eine Differenzierung ist herauszuarbeiten.
- Die Lärmschutzmaßnahmen sind genauer nachzuweisen.



Schreiber, Stuttgart  
Schönfuß, Stuttgart  
Pechter, Augsburg

1144

## 3. Preis

### Beurteilungen

#### Allgemein

Durch die Mittellage der Straßenbahn können die Fahrgäste von Nord und Süd gleichwertig die Haltestellen gut erreichen.

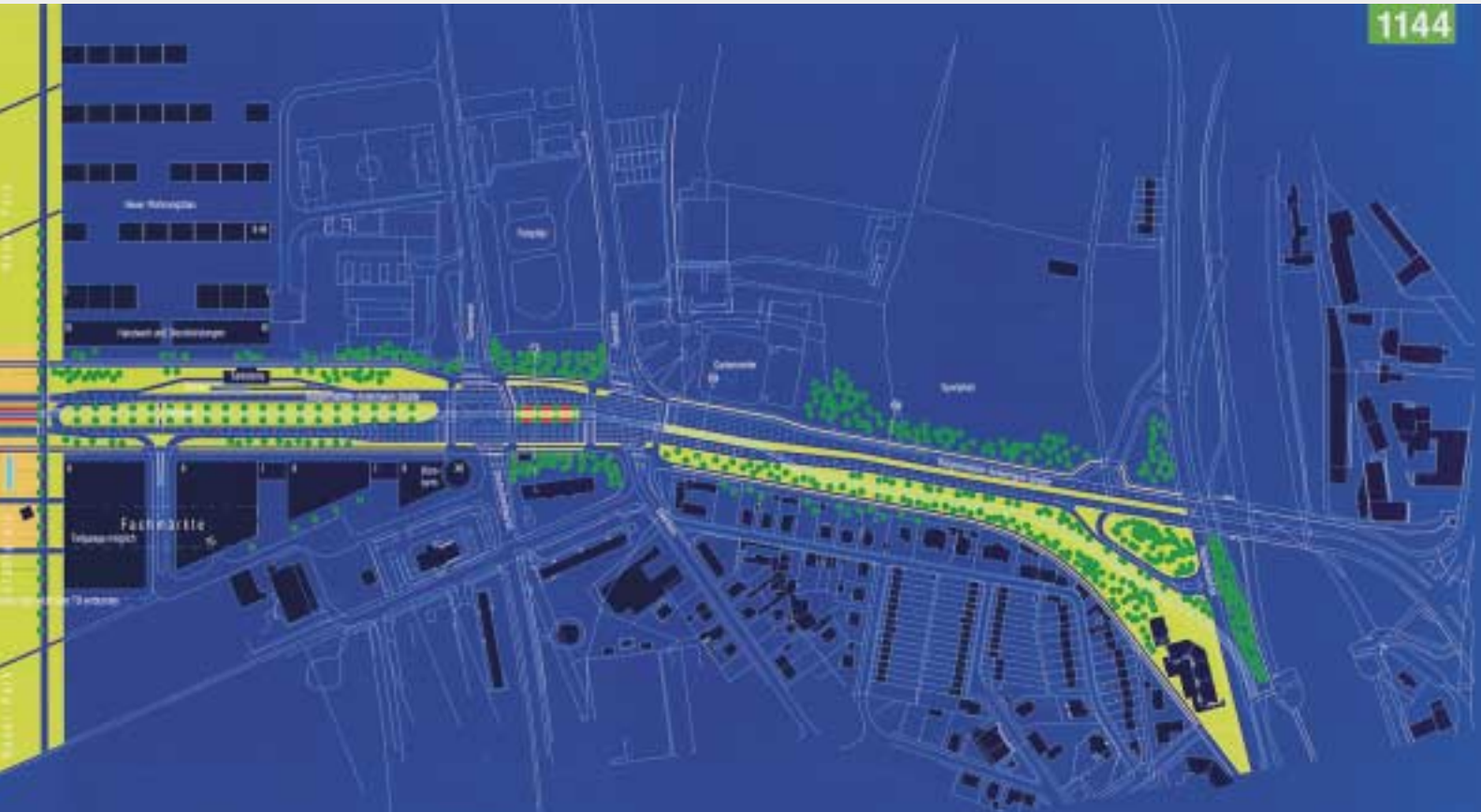
Die Haltestellen in Knoten 5 + 6 sind auch von beiden Enden erreichbar. Mit der alleearartigen Bepflanzung parallel zum Gleisbereich gelingt es, erkennbare Abschnitte zu bilden. Zur Überquerung des Hettenbaches durch die Straßenbahn fehlt eine Aussage.

Der Straßenraum der Bgm.-Ackermann-Str. wird in seiner gesamten Länge in deutlich unterscheidbare Abschnitte gegliedert, insbesondere wird die Kreuzung mit dem Grünzug gestalterisch hervorgehoben.

Für den Lärmschutz wird im Norden der Bestand genutzt, der allerdings dennoch nachgerüstet werden müßte. Für den ganz westlichen Wohnbereich südlich der Bgm.-Ackermann-Str. wird der vorhandene Lärmschutz beseitigt. Ein Lärmschutz wäre nur am Gebäude möglich.

Die an sich gute Spartenlösung wird konterkariert durch die nicht notwendige unterirdische Erschließung des überdimensionierten Zentrums.

Der Entwurf besticht durch eine sorgfältige Planung für die Kreuzung des Grünzugs mit der Bgm.-Ackermann-Str.



Durch die Wegeföhrung, die Fußgängerbrücke, die querenden Baumreihen und die mittige Lage der Haltestelle wird die Bedeutung des Grünzugs auch für den Autofahrer sichtbar.

Die Verfasser versuchen, mit der Grünzugquerung und der Anordnung der Gebäude ein Zentrum zu betonen. Allerdings wird die Bedeutung des Zentrums im Hinblick auf Nutzung und Dimension völlig überbewertet. Dementsprechend ist auch die Tiefgaragenererschließung überdimensioniert. Die Formensprache der axialen Gebäudeanordnung ist unangemessen.

Die Lage der abgesetzten Fuß- und Radwege läßt eine angenehme Benutzung erwarten. Allerdings sind die Einmündungen in den Kreuzungsbereichen im Hinblick auf Sicherheit nicht bewältigt. Positiv zu werten ist der Fußgängersteg, der im Westen die nördlichen und südlichen Wohngebiete verbindet.

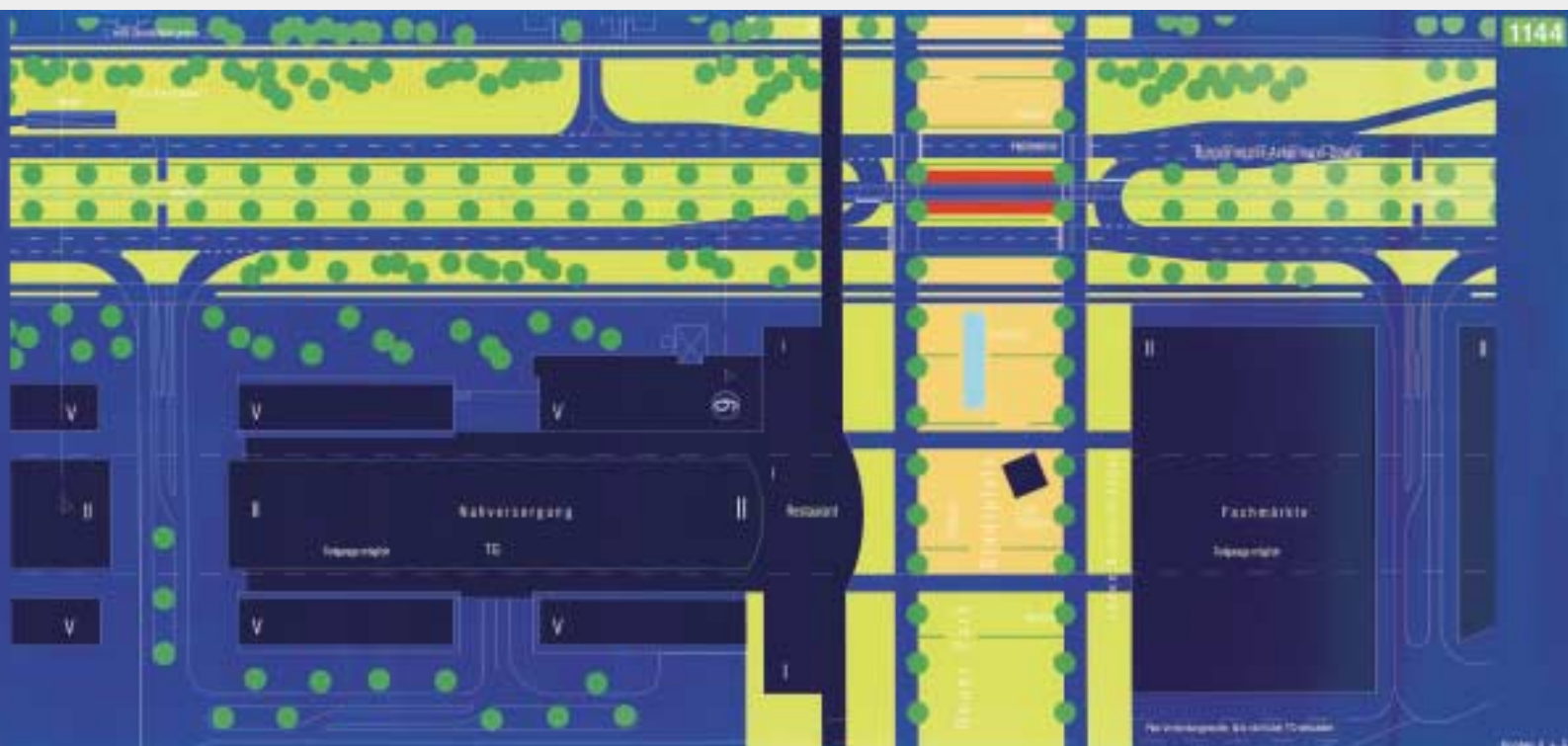
Das Grün wird bewußt als Gestaltungselement eingesetzt. Dies gilt sowohl für die Gestaltung der Straßenabschnitte, die Sichtbarmachung der Einfahrt nach Augsburg als auch für die Verdeutlichung der Kreuzung von Grünzug und Bgm.-Ackermann-Str. Es wird auch versucht, mit Form und Lage möglicher Gebäude (z. B.

12-geschoßiger Büroturm) die Straßenabschnitte räumlich zu gliedern. Der Aufwand wird durch die unnötige Form der Erschließung für das überdimensionierte Zentrum sehr hoch sein.

Insgesamt wird mit der vorgeschlagenen Mittellage der Straßenbahnlinie mit ihrer begleitenden Allee ein prägnanter Ortseingang geschaffen, der hohe städtebauliche Qualitäten eröffnet.

Der Kreuzungsbereich Grünzug/ Bgm.-Ackermann-Str. wird mit einfachen Mitteln hervorgehoben und das Stadtteil-Zentrum in überzeugender Weise miteingebunden.

Durch die überzogene verkehrliche Ausbildung werden die Vorzüge der Arbeit jedoch überdeckt und zusätzlich Probleme geschaffen.



### **Grün**

Die Trassenführung des Verfassers schont den Bestand im Norden und führt zu einem Totalverlust im südlichen Bereich.

Mit der vorgeschlagenen breiten, heckengesäumten Rasentrasse für die Straßenbahn kommt der Bgm.-Ackermann-Str. Eigenständigkeit und Wiedererkennbarkeit zu.

Hierbei bedeuten die geschnittenen Hecken hohen Aufwand

Es stellt sich die Frage, ob dieses Straßenprofil auch westlich der B 17 das richtige ist.

In seiner Größe und Begrenzung besitzt die Straßenbahntrasse aber hohe Trennfunktion in Nord – Südrichtung. Der angebotene Grünzug entwickelt sich sehr schematisch. Die Ausprägung und Koppelung der Fußgängerbrücke mit dem Nahversorgungszentrum werden kritisch gesehen.

Der angebotene Stadtplatz ist angemessen und läßt Entwicklungspotential vermuten.

### **Wohnbau**

Für die neuen Wohngebiete östlich des Grünzuges/nördlich der Bgm.-Ackermann-Str. bietet der Verfasser keine Lösung an. Deshalb ist die Erschließung, Verkehrsbelastung und Ordnung des ruhenden Verkehrs nicht zu beurteilen.

Dagegen führt der Verfasser die Erschließung des Wohngebietes Centerville Nord durch das Quartier über den best. Kindergarten weiter zum Entwicklungsgebiet ehem. Reese-Kaserne. Dadurch haben zumindest die anliegenden 180 Wohnungen und der Kindergarten mit höherer Verkehrsbelastung zu rechnen. Die übrigen Teile des Quartiers erfahren gegenüber der derzeitigen Situation keine Verschlechterung.

Die südlichen Wohngebiete mit ca. 1200 Wohnungen sind nur über eine stark verschränkte Straße aus dem Nahversorgungszentrum erschlossen. Die traufhohen Lärmschutzwände bedürfen hoher architektonischer Aufmerksamkeit, um Durchlüftungsprobleme zu vermeiden und nicht den Eindruck eines Trockendocks zu erwecken.

Die Mittellage der Tram reduziert Risiko und Querungszeiten für alle Wohngebiete. Lediglich die Querung der Bgm.-Ackermann-Str. Richtung Westen und Einfahrt B 17 ist zeitaufwendig für Fußgänger.

### **Verkehr**

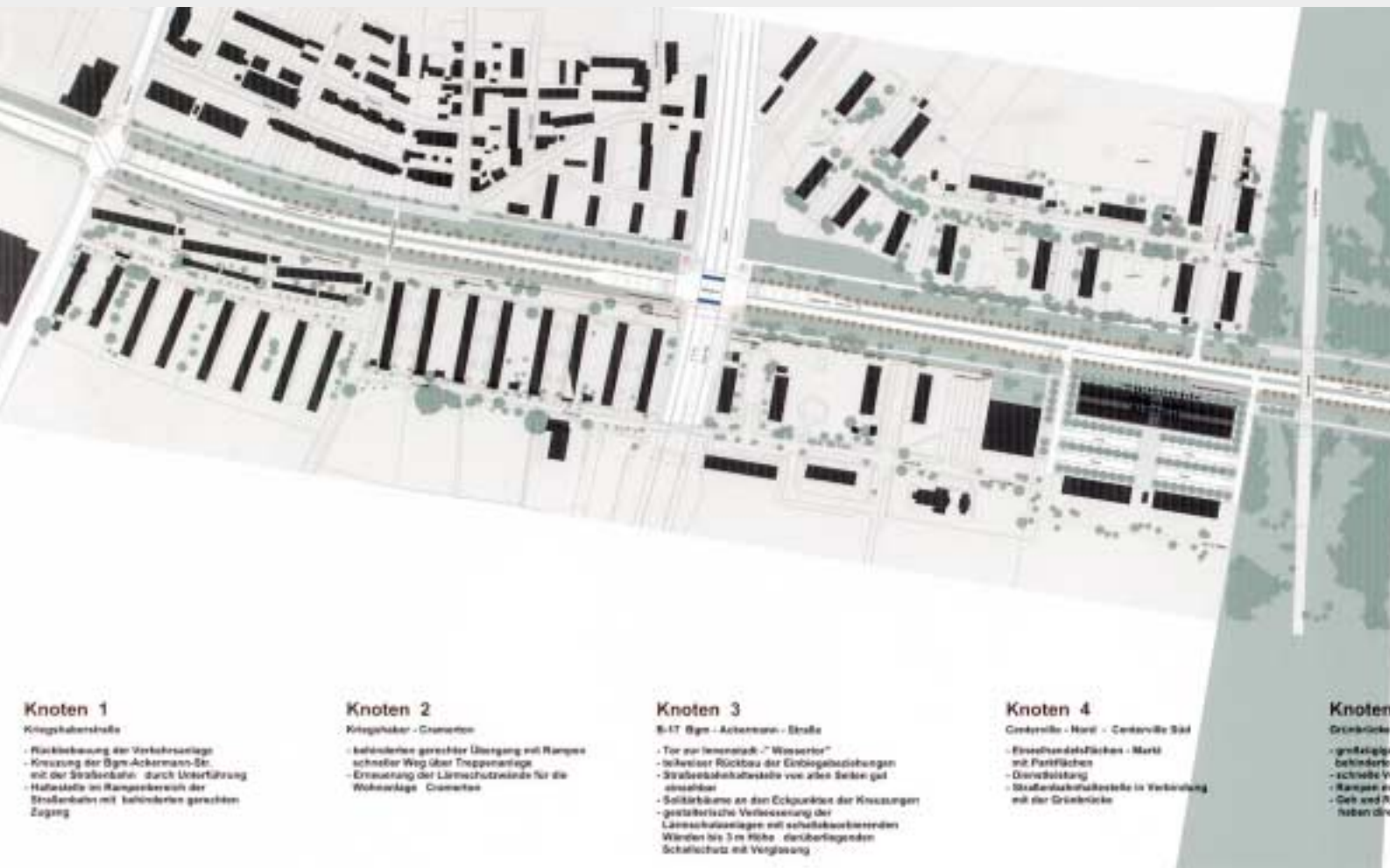
Die Arbeit zeichnet sich durch eine vorrangige Berücksichtigung verkehrlicher Belange aus. Dies führt zu überdimensionalen MIV-Flächen einschließlich unterirdischer Zu- und Abfahrten, die aus Gründen von Leitungsverlegungen unrealistisch erscheinen.

Die Führung der Straßenbahn in Mittellage vermittelt zwischen Nord und Süd und erleichtert durch den breiten Mittelstreifen das Überqueren.

Die Lage des Übergangs von Mittel- in Südlage ist zu überprüfen.

Die Haltestellen liegen richtig, interessant ist die Lage der Haltestelle im Grünzug.

Durchgängige Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer sind grundsätzlich gegeben. Die Führung am Knoten 3 ist verkehrstechnisch unzureichend. Auch an anderen Knoten ist die Querbarkeit wegen der vielen Fahrspuren problematisch.



**Knoten 1**  
Kriegshaberstraße

- Rückbau der Verkehrsanlage
- Kreuzung der Bgm.-Ackeremann-Str. mit der Straßenbahn durch Unterführung
- Haltestelle im Rangierbereich der Straßenbahn mit besonderem geradem Zugang

**Knoten 2**  
Kriegshaber - Cramerstr.

- behilferter gerader Übergang mit Rampen
- schmaler Weg über Treppenanlage
- Erneuerung der Lärmschutzwände für die Wohnanlage Cramerstr.

**Knoten 3**  
B17 - Bgm.-Ackeremann - Straße

- Tor zur Innenstadt - "Wasserstr."
- teilweiser Rückbau der Einliegeausrichtungen
- Straßensituationsteile von allen Seiten gut einsehbar
- Seitenbäume an den Eckpunkten der Kreuzungen
- gestalterische Verbesserung der Lärmschutzwälle mit schallkauterenden Wänden bis 3 m Höhe - darüberliegenden Schallschutz mit Verglasung

**Knoten 4**  
Cramerstr. - Nord - Cramerstr. Süd

- Einweihungsflächen - Markt mit Parkflächen
- Dienstleistung
- Straßensituationsteile in Verbindung mit der Grünbrücke

**Knoten**  
Grünbrücke

- großflächige behilferter
- schnelle V
- Rampen
- Geh- und R
- Neben Str

Hermann + Öttl, München  
Frauschner, Unterschweibach  
Burkhardt + Lang, München

1048

### Beurteilungen Allgemein

Das Projekt befaßt sich mit dem Thema „Rückbau“, was auf eine sparsame Lösung schließen läßt und demzufolge auf Sympathie stößt.

Tatsächlich wird die Bgm.-Ackeremann-Str. am gegenwärtigen Standort und im best. Ausbaustandard belassen. Allerdings werden die Ausfahrtsrampen in der Länge verkürzt und die Spurenzahl bei der B 17-Kreuzung reduziert. Diese Reduktionen stoßen allerdings auf Kritik, weil damit die Leistungsfähigkeit der Knoten eingeschränkt wird.

Die Straßenbahntrasse wird an den südlichen Rand der Bgm.-Ackeremann-Str. verlegt und mit 5 Haltestellen ausgestattet. Diese Verlegung auf die Nordseite der künftigen Zentrumsentwicklung südlich der Bgm.-Ackeremann-Str. hat unbestrittene Vorteile. Auch wird die gewünschte Verbindung der nördlich und südlich der Bgm.-Ackeremann-Str. liegenden Siedlungsbereiche durch das Beibehalten des Straßenprofils und den Rückbau der Knotenpunkte erleichtert. Allerdings ist nicht zu übersehen, daß diese Trassenführung auch erhebliche Eingriffe in die bestehenden Sparten-

trassen nach sich ziehen. Allerdings werden diese Möglichkeiten außerhalb der großen Grünverbindung kaum ausgeschöpft.

Die bestehenden Lärmschutzwälle bleiben bestehen; sie lassen sich zumindest auf der Nordseite der Bgm.-Ackeremann-Str. problemlos ergänzen. Auf der Südseite ist jedoch der Spielraum für Lärmschutzmaßnahmen bei den bestehenden Breiten erheblich eingeschränkt. Neubauten im Zentrumsbereich werden sich durch eigenen Schallschutz gegen den Straßenlärm schützen müssen.

Die Entfaltungsmöglichkeiten für eine zukunftsweisende Zentrumsentwicklung in Kombination mit dem neuen Grünzug sind ausgesprochen unattraktiv gestaltet. Dies zeigt sich beispielsweise beim exemplarisch dargestellten Längsbau mit ungenügender Erschließung und kaum vorhandenem Bezug zur neuen Grünverbindung. Eine kuppelähnliche Erhebung auf diesem Grünzug, um den Übergang über die Bgm.-Ackeremann-Str. zu erleichtern, trennt nicht nur die nördlichen von den südlichen Siedlungsbereichen, sondern auch die potentiellen Baufelder beiderseits der Grünverbindung, die sich hervor-







**Knoten 6**  
Doppelknoten  
- Rückbau der Verkehrsanlagen  
- Straßenbahnhaltestelle zwischen Deutschentor- und Eberstraße

**Knoten 7**  
Hessenbach - Bgm - Ackermann - Straße  
- Rückbau der Verkehrsanbindung zur Hessenbachstation  
- Straßenbahn auf Niveau der Hessenbachstraße  
- Straßenbahnhaltestelle zwischen Hessenbachstr. und Wertsch

1148

5  
Grünfläche mit 12 m Breite  
in geraden Rampen  
Anbindung durch Treppentritte  
in Gelände modelliert  
Anbindung von Centerville Nord und Süd  
über Anbindung

ragend zur Bildung eines Ensembles mit Zentrumsbauten und großzügiger Freifläche eignen würden.

Insgesamt erfüllt das Projekt die eigene Vorgabe, mit angemessenen Mitteln die gestellte Aufgabe zu lösen. Insofern ist dieser Beitrag positiv zu bewerten. Eine Realisierung dieses Projekts würde sich in moderaten Grenzen halten.

### Grün

Aufgrund der Trassenführung bleiben die nördlichen Bereiche weitgehend erhalten. Im Süden erfolgen große Eingriffe.

Eine Aussage über die spätere Gestaltung dieser Bereiche wird allerdings nicht getroffen.

Die vorgeschlagene Allee wird in ihrer Durchgängigkeit als kritisch gesehen. Es erfolgt keine Differenzierung in Bezug auf die angrenzenden Bereiche. Besonders ärgerlich ist dies im Bereich der Grünverbindung.

Die verwendete Baumart ist in Augsburg nicht geeignet. Der sehr pauschal angebotene Grünzug läßt keine Bewertung bezüglich Ausgestaltung und Inhalte zu.

Besonders nachteilig ist, daß im Bereich des Grünzugs keine ebenerdigen Übergänge über die Bgm.-Ackermann-Str. angeboten werden.

### Wohnbau

Die nördlichen Wohnquartiere (Reese) haben über Centerville Nord hinaus keine Erschließung. Gleichzeitig führt der Verfasser aufgrund der kurzen rechten Abbiegespur an der Kreuzung B 17 den Ausweichverkehr durch das Wohngebiet.

Die südlichen Wohngebiete werden nur von einer rechtsabbiegefähigen Straße an der Stadtgrenze erschlossen. Eine Verbindung zur Bgm.-Ackermann-Str. fehlt. Die zurückgesetzten Lärmschutzwände vergrößern den Außenraum der Wohnanlagen positiv. Belichtung und Durchlüftung nehmen zu.

An der Haltestelle Einkaufsmarkt fehlen die Querungsmöglichkeiten für die Bewohner der nördlichen Wohnanlage (ca. 1500 Bewohner).

### Verkehr

Die sparsame Bemessung der Straßenflächen und die alleeartige Ausbildung der Bgm.-Ackermann-Str. werden grundsätzlich positiv bewertet.

Jedoch ergeben sich Leistungsdefizite an Knoten 1 und insbesondere an Knoten 3, wo auch die Befahrbarkeit im Zusammenhang mit den Wasserflächen fraglich ist.

Die Erschließung ist gewährleistet, aber in Teilen indirekt. Der Doppelknoten 6 stellt eine Übererschließung dar.

Die Trassenführung der Straßenbahn im Süden und die Lage der Haltestellen sind in Ordnung. Problematisch und aufwendig wird der unterirdische Übergang von Süd nach Nord am Knoten 2.

Für Fußgänger und Radfahrer sind beidseitig durchgehende Verbindungen gewährleistet. Aus der abgesetzten Führung ergeben sich Sicherheitsprobleme an den Knoten.

Die Querungsmöglichkeiten außerhalb der signalgesteuerten Knoten und der Zugang zu einigen Haltestellen sind unzureichend.



Schulze und Partner, Augsburg  
 Weber + Schneider, Augsburg  
 Bruckner, Fichtel + Partner, Augsburg  
 Hofmann + Partner, Augsburg  
 Zettler, Aalto + Partner, Augsburg

1146





## Beurteilungen

### Allgemein

Die Straßenbäume, insbesondere im südlichen Bereich, mit neuer Bebauung zu fassen, wird positiv beurteilt.

Der Vorschlag der „Brückenspinne“ am Knotenpunkt B 17 findet städtebauliches Verständnis.

Die Tieferlegung der Straße im zentralen Grünbereich scheint sehr aufwendig und nützt leider nicht die vollen Möglichkeiten, die Grünverbindung zu verbessern. Der Vorschlag, den Grünzug durch die Querstellung eines neuen Baukörpers (Kulturzentrum) zu unterbrechen, findet kein Verständnis.

Der Entwurf macht wenig Aussagen zur Grüngestaltung der Straßentrasse im Mittelbereich. Der Rückbau der Sommerstraße wird als positiv bewertet.



Schrammel, Augsburg  
 Obermeyer, München

1147



Minimierung der Konflikte Kfz/Strassenbahntrasse  
 Stärkung der Erschließungsfunktionen für alle Verkehrsteilnehmer  
 Verbesserung der Querbarkeit  
 Lineare Strassenraumgestaltung mit Alleecharakter



## Beurteilungen

### Allgemein

Die Lage und Führung der Straßenbahn wird als sehr positiv und wirtschaftlich beurteilt. Dies gilt auch für die gelungene Unterführung zur Hessenbachstraße.

Der Vorschlag der begleitenden Schallschutzmauer entlang großer Bereiche der Nordseite an der Bgm.-Ackermann-Straße kann nicht überzeugen, zumal auch keine Öffnungen im zentralen Bereich vorgesehen sind. Eine gewünschte Grünverknüpfung ist nicht gelungen.

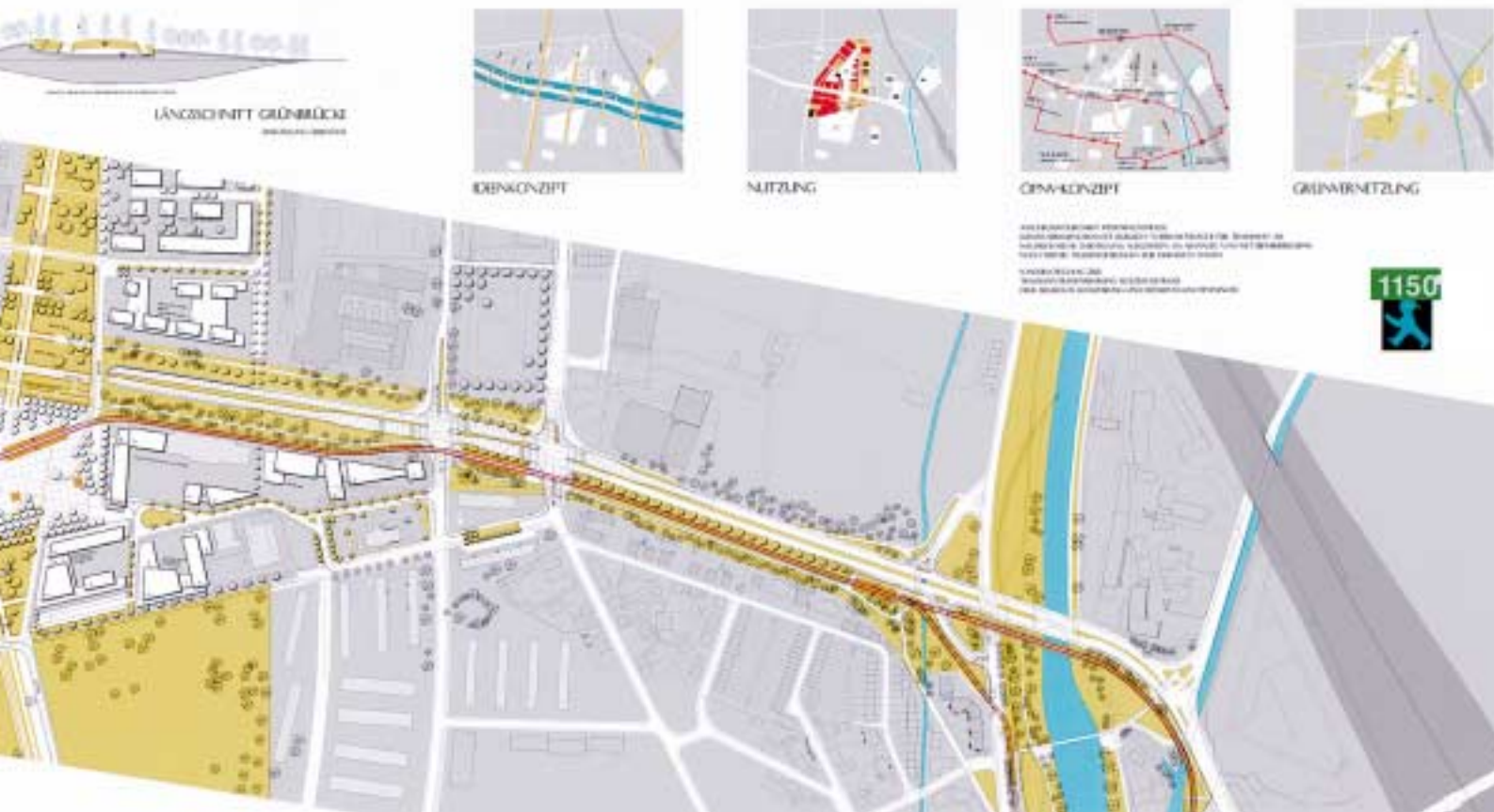
Die vorgeschlagene Baumallee und die kompakten Verkehrsknotenlösungen werden positiv beurteilt.



Archiplus, Augsburg  
Tremel, Augsburg  
Zimmer + Kots, Augsburg

1050





## Beurteilungen

### Allgemein

Das Bemühen um ein neues Zentrum für Nord und Süd wird als positiv bewertet.

Die alternative Führung der Straßenbahntrasse im Bereich Hooverstraße entspricht nicht dem gewünschten Charakter einer neuen „Stadtbahn“ (Verlängerung der Trasse, Kurvenradien mindern die Fahrgeschwindigkeit). Der Lärmschutz in diesem Bereich ist nicht nachgewiesen.

Ein Mitführen des MIV auf Teilbereichen der Straßenbahntrasse wird als problematisch eingestuft.

Die Tieferlegung der Bgm.-Ackermann-Straße in 2 Tunnelbereiche ist dem Straßencharakter angemessen.

Es wird positiv anerkannt, dass das Abrücken der Tramtrasse die Bau- und Spartensituation an der Bgm.-Ackermann-Straße, insbesondere am Knoten der B 17, entspannt. Die Fördermöglichkeiten, auch zum Neubau der Bgm.-Ackermann-Straße, werden durch diese separate Führung jedoch eingeschränkt.



„Planen und Bauen“ ist eine Dokumentationsreihe des Baureferates der Stadt Augsburg.

Herausgeber:

**Stadt Augsburg**, Baureferat, Stadtplanungsamt

Wettbewerbsbetreuung:

**Architekturbüro Eberhard Wunderle und esp\_architekten klaus stumpf**

Gestaltung und Produktion:

**bulach: werbeagentur**, Augsburg

Fotos: Peter Bulach

Aufnahme S. 8/9 aus dem Landesluftbildarchiv des Freistaates Bayern/Bayer. Landesvermessungsamt; Bildflug Nr.: LVA 93012/93013 vom 01.04.1993

Stand: Februar 2001

Der städtebauliche Ideenwettbewerb und die vorliegende Broschüre wurden im Städtebauförderungsprogramm aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern, vertreten durch die Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Inneren und die Regierung von Schwaben, mitfinanziert.