

Städtebaulicher Rahmenplan „Ladehöfe“

Erläuterung

Planungsziele und Funktion des städtebaulichen Rahmenplans

Die drei ehemaligen Bahnladehöfe stellen eines der letzten großen Flächenpotenziale der Stadt Augsburg in zentraler Lage dar. Diese bisher erheblich unter ihren Möglichkeiten genutzten Flächen sollen zu hochwertigen urbanen Quartieren entwickelt werden, die die benachbarten Stadtviertel arrondieren und gleichzeitig wichtige gesamtstädtische Funktionen erfüllen. Die Entwicklung der zentral gelegenen ehemaligen Ladehöfe trägt zur Stärkung der Innenstadt bei und folgt dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“.

Grundsätzliches Ziel des städtebaulichen Rahmenplans „Ladehöfe“ ist es, eine in sich stimmige Gesamtplanung aller Ladehöfe zu entwickeln, die den verschiedenen Rahmenbedingungen und Standorteigenschaften der einzelnen Teilflächen adäquat Rechnung trägt. Durch den Rahmenplan soll die vielschichtige Integration von Nutzungen und Funktionen für das Gesamtareal gesteuert werden.

Damit erfüllt der Rahmenplan die zentrale Aufgabe der konzeptionellen, vorbereitenden, informellen Planung als Grundlage im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB für die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung der Bebauungspläne BP Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ und BP Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ mit konkreten Festsetzungen von Nutzungen, Baustruktur, Verkehrsflächen und Grünanlagen für die ehemaligen Ladehöfe im jeweiligen Plangebiet.

Für die Bebauungsplanung gibt der städtebauliche Rahmenplan insbesondere konkrete Lösungen folgender Ziele vor:

- Umsetzung des in sich abgestimmten hochwertigen Nutzungskonzepts,
- Konkretisierung der urbanen und durchgrüneten Baustruktur,
- Hupterschließungsstraße über die Ladehöfe mit den das heutige Straßennetz ergänzenden Erschließungsstraßen,
- Standort für einen Regionalbus-Terminal auf dem inneren Ladehof,

-
- Schaffung des durchgängigen Grünzugs im äußeren und mittleren Ladehof mit Fortsetzung als urbaner Straßenraum im inneren Ladehof,
 - Standort für eine Kindertagesstätte für die neuen Wohnquartiere.

Der städtebauliche Rahmenplan „Ladehöfe“ übernimmt eine Steuerungsfunktion vor dem Hintergrund der Weiterführung der Planung des bisherigen BP Nr. 476 „Ehemalige Ladehöfe der DB AG zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke“ in zwei Teilbebauungsplänen BP Nr. 476 I für den äußeren Ladehof bzw. BP Nr. 476 II für den inneren und mittleren Ladehof. Die für die Ladehöfe angestrebte Gesamtentwicklung kann durch die Umsetzung der Vorgaben des Rahmenplans in detaillierte planungsrechtliche Festsetzungen gewährleistet werden.

Planungshistorie des Rahmenplans

Die drei Ladehöfe zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke wurden von der Deutschen Bahn AG ursprünglich als Umschlagplatz für den Güterverkehr genutzt. Die Umstellung der schienengebundenen Warenlogistik auf Container erforderte größere Flächen, so dass die Verladetätigkeit auf den Ladehöfen eingestellt wurde, die Flächen fielen brach.

Die Deutsche Bahn AG vereinbarte im Jahr 1998 mit der Stadt Augsburg, eine Entwicklung der brachgefallenen Ladehöfe in enger Kooperation miteinander vorzunehmen. Im Auftrag der Deutschen Bahn erarbeitete das Architekturbüro Kehrbaum + Engel einen Masterplan für dieses Areal, der als Grundlage für alle weiteren Bauleitplanverfahren fungieren sollte. Die Stadt Augsburg stimmte dem Masterplan und dessen Nutzungskonzept im Grundsatz zu (Bericht im Bauausschuss September 1999).

Im Frühjahr 2001 erfolgte zudem eine Überplanung des Areals der ehemaligen Ladehöfe im Rahmen des internationalen EUROPAN 6-Wettbewerbs für junge Architekten.

Von 2002 bis Ende 2006 wurde von der Firma Marazzi International AG das Projekt „Europolis“ forciert. Im Mittelpunkt des Marazzi-Projektes stand der Bau einer Eishockey- bzw. Multifunktionsarena im mittleren Ladehof mit ergänzenden Mantelnutzungen (Hotels, Büros, Praxen, Gastronomie, Einzelhandel, Internat, Wohnungen, etc.) auf den übrigen Flächen der Ladehöfe. Mit der Entscheidung des Stadtrates zum Umbau des Curt-Frenzel-Stadions im Jahr 2008 war das Erfordernis einer (Eis-)Arena an anderer Stelle des Stadtgebietes nicht mehr gegeben. Das Marazzi-Projekt wurde daher nicht mehr weiterverfolgt.

Daraufhin entschloss sich die heutige Eigentümerin der Flächen, die aurelis Asset GmbH, die städtebauliche Entwicklung der Flächen selbst in die Hand zu nehmen und die brachliegenden Ladehöfe einer neuen Nutzung zuzuführen.

Als erster Schritt wurde 2009, in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung, vom Büro pesch partner architekten stadtplaner eine städtebauliche Rahmenplanung für den äußeren Ladehof erarbeitet.

Um eine in sich stimmige Gesamtplanung aller Ladehöfe gewährleisten zu können, die den verschiedenen Rahmenbedingungen und Standorteigenschaften der einzelnen Teilflächen Rechnung trägt, wurde 2010 auch für den inneren und mittleren Ladehof eine städtebauliche Rahmenplanung entwickelt. Der erste Entwurf dieser Rahmenplanung vom Mai 2010, der noch nicht die Planschärfe des Konzepts zum äußeren Ladehof aufwies, diente im Bereich des inneren und mittleren Ladehofs als Grundlage für den Vorentwurf des nachfolgenden Bauleitplanverfahrens. Die aufeinander abgestimmten Rahmenplanungen für die drei Ladehöfe wurden in der Folge zum städtebaulichen Rahmenplan „Ladehöfe“ zusammengefasst.

Städtebauliches Konzept

Rahmenbedingungen

Während die Ladehöfe im Südwesten auf ganzer Länge von den Gleisanlagen der Bahnstrecke Augsburg-München begleitet werden, grenzen sie im Norden und Osten an sehr unterschiedliche Nachbarschaften.

Der innere Ladehof grenzt unmittelbar an den Bahnhofplatz und die großmaßstäbliche, gewerbliche Bebauung entlang der Halderstraße. Im Osten liegt, getrennt durch einen Höhensprung und die Friedhofsmauer, der katholische Hermanfriedhof.

Dieser begrenzt im Norden auch den mittleren Ladehof, wobei hier der Höhenunterschied durch eine rampenartig geführte Privatstraße, die die Ladehöfe an die Hermanstraße anbindet, vermittelt wird. Der Höhensprung zur Wohnbebauung der ehemaligen Siegaufflächen an der Hermanstraße ist wiederum deutlich ausgeprägt.

Auch der äußere Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke liegt unterhalb der benachbarten, gründerzeitlichen Wohnquartiere, die diese Teilfläche dennoch bereits heute deutlich prägen.

Topografie und Bahnnutzung haben dazu geführt, dass die Ladehöfe bisher kaum in das öffentliche Bewusstsein gerückt sind und eine Art weiße Flecken auf der Stadtkarte darstellen. Gleichzeitig befinden sich die Flächen in unmittelbarer Nähe der Augsburger Innenstadt und sind durch angrenzende Straßen,

im Norden die Halderstraße, mittig die Hermanstraße und im Süden Stetten- und Alpenstraße, bereits heute sehr gut erschlossen. Es bestehen also sehr gute Voraussetzungen, um die Flächen der Ladehöfe durch attraktive Nutzungen und maßstäbliche, dem Umfeld angemessene Strukturen wieder in den Zusammenhang der Augsburger Innenstadt einzufügen.

Gesamtkonzept für die Ladehöfe

Das vom renommierten Planungsbüro pesch partner architekten stadtplaner in enger Abstimmung mit der Stadt Augsburg entwickelte städtebaulich-funktionale Konzept beruht auf der Grundidee, die angrenzenden Stadtstrukturen zeitgemäß fortzusetzen und jeweils spezifische Lösungen für die drei Teilflächen der Ladehöfe zu finden.

Die Nutzungen entwickeln sich aus den jeweiligen Standorteigenschaften und dem Charakter der benachbarten Stadtviertel. Auf dem inneren Ladehof sind daher tertiäre Nutzungen aus dem Büro- und Dienstleistungsbereich vorgesehen, die von der Nähe zum Hauptbahnhof profitieren. Das geplante Regionalbus-Terminal ermöglicht eine enge Verknüpfung zum Bahnverkehr sowie zu Straßenbahn und Stadtbussen und die fußläufige Erreichbarkeit zu Bahnhofstraße und Innenstadt.

Für den mittleren und den äußeren Ladehof stellt die moderne Fortentwicklung der hochwertigen und beliebten Gründerzeitbebauung von Beethoven- und Bismarckviertel den Leitgedanken bei der Anordnung neuer Wohnquartiere dar. Der städtebaulich wichtige exponierte Baukörper östlich der Gögginger Brücke wird architektonisch durch eine städtebauliche Akzentuierung und funktional durch einen Nahversorgungsstandort betont.

Die Haupteerschließungsstraße über die Ladehöfe mit den das heutige Straßennetz ergänzenden Erschließungsstraßen bindet das Plangebiet an die umgebenden Hauptstraßen Halderstraße, Hermanstraße und Stettenstraße an. Diese Ladehöfe-Straßen eröffnen auch neue Zufahrtsmöglichkeiten zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Südosten, ohne dass die Kaiserhofkreuzung am Königsplatz überquert werden muss.

Die drei Ladehöfe werden verbunden durch einen durchgehenden öffentlichen Grünzug entlang der Bahnanlagen. Dieser hat im Bereich des äußeren Ladehofs einen sehr hochwertigen, parkartigen Charakter mit drei Stadtplätzen und einem Kinderspielplatz. Im Norden des äußeren Ladehofs und im mittleren Ladehof wird der Grünzug im Wesentlichen als Allee ausgebildet, die die dortige Verbindungsstraße sowie den separat geführten Fuß- und Radweg fasst. Auf dem inneren Ladehof rückt der öffentliche Korridor von den Gleisen ab und verschwenkt auf die zentrale Fläche, um dort als Stadtboulevard zwischen zukünftiger Bürobauung und Busbahnhof vermittelnd, direkt auf den Bahnhofplatz zu münden.

Konzept Innerer Ladehof

Unmittelbar südöstlich des Hauptbahnhofs ist entlang der Gleisanlagen ein bis zu sechsgeschossiger offener Gebäuderiegel mit Hotel sowie modernen Büro- und Dienstleistungsgebäuden geplant, die das Geschäftsviertel um den Bahnhof ergänzen und eine qualitätvolle Stadtansicht im Süden des Bahnhofs schaffen.

Nördlich davon ist ein Regionalbus-Terminal vorgesehen, das komfortable Warte- und Abfahrtsbereiche für die Busreisenden bietet und gleichzeitig die Voraussetzungen für die effiziente Abwicklung der regionalen Busverkehre schafft. Der innere Ladehof übernimmt damit im Zusammenhang mit Bahnhof und Bahnhofsvorplatz wichtige Aufgaben des Nah- und Regionalverkehrs. Durch die Neuanlage des Regionalbus-Terminals auf dem inneren Ladehof kann der Bahnhofsvorplatz vor allem zugunsten der fußläufigen Anbindung an die Bahnhofstraße, für Aufenthaltsflächen, Taxen und Kurzzeitparker neugestaltet werden.

Der öffentliche Raum zwischen den Dienstleistungsgebäuden und dem Regionalbus-Terminal soll als urbane Mischverkehrsfläche hochwertig gestaltet werden. Hier können Fußgänger, Busse und in geringer Menge Kunden- und Andienungsverkehr für die Dienstleistungsgebäude die ca. 9 m breite einheitlich gestaltete Fläche nutzen.

Durch eine Stelenreihe und eine lineare Untergliederung der Belagsgestaltung ca. 3 m vor dem Gebäuderiegel soll zudem ein ausschließlich den Fußgängern zugedachter Bereich dargestellt werden. Den Auftakt dieses Straßenraums am Bahnhofsvorplatz bildet eine kleine Platzsituation vor dem Stellwerk, mit welcher ein als Bahnhofs-Hotel prädestinierter Neubau hervorgehoben werden kann. Der Endpunkt des Straßenraums wird ebenfalls durch einen Platz markiert, der zwischen dem inneren und dem mittleren Ladehof liegt und die Schnittstelle zum Grünzug nach Südosten sowie zu den verschiedenen Ästen der Ladehöfe-Straße bildet. Auf diesem Platz sind im Rahmen einer Gesamtgestaltung eine stadtverträgliche Anzahl von Stellplätzen sowie eine Bespielung durch Außengastronomie möglich.

Unter dieser Platzfläche am Übergang vom inneren zum mittleren Ladehof befindet sich ein ehemaliger Schutzraum der DB AG. Das Bundesverkehrsministerium prüft derzeit die weitere Verwendbarkeit dieser Anlage. Abhängig vom Ergebnis dieser Prüfung müssen eventuell die geplante Platzgestaltung und die Straßenführung im Bereich der Platzfläche noch angepasst werden.

Konzept Mittlerer Ladehof

Auf dem mittleren Ladehof soll ein attraktives, urbanes Wohnviertel entstehen, dessen Bebauungsstruktur den Maßstab der Gründerzeitbebauung des benachbarten Beethovenviertels aufnimmt. Hier ist eine vier- bis sechsgeschossige Bebauung vorgesehen, die im ruhigen Innenbereich des Quartiers und in Richtung Friedhof in Form freistehender Stadtvillen ausgebildet wird. Entlang

des Grünzugs bzw. gegenüber den Bahngleisen wird aus Lärmschutzgründen eine im Wesentlichen geschlossene Apartment-Riegelbebauung angeordnet. Diese wird durch transparente, verglaste Schallschutz-Wandelemente gegliedert und aufgelockert. Durch reduzierte Erschließungsflächen und die überwiegende Anordnung der privaten Stellplätze in Tiefgaragen entsteht im mittleren Ladehof ein intensiv begrüntes, hochwertiges Wohnumfeld.

Im geschützten Innenbereich des mittleren Ladehofs ist der Standort für die fünfgruppige Kindertagesstätte der neuen Wohnquartiere vorgesehen. Durch die auf dem Ladehofareal geplanten Wohngebäude werden 2 Krippengruppen, 2 Kindergartengruppen und eine Hortgruppe erforderlich, welche in dieser Kindertagesstätte zusammengefasst werden können und einen großzügigen Freibereich erhalten.

Für die an den mittleren Ladehof angrenzenden ehemaligen „Siegau-Flächen“ an der Hermanstraße wird eine mit der Umgebung korrespondierende fünfgeschossige Bebauungsstruktur vorgeschlagen, die mittelfristig bei einer Neubebauung dieser Grundstücke umgesetzt werden kann.

Konzept Äußerer Ladehof

Auch auf der Teilfläche des äußeren Ladehofs soll ein hochwertiges, durchgrüntes Stadtquartier entstehen, das die Struktur von Beethoven- und Bismarckviertel aufnimmt und modern interpretiert. An der Alpenstraße sind drei- bis viergeschossige Stadtvillen geplant. Entlang des Grünzugs bzw. gegenüber den Bahngleisen sind auch im äußeren Ladehof aus Lärmschutzgründen geschlossene Riegel aus vier- bis fünfgeschossigen Wohngebäuden vorgesehen. Eine Auflockerung der Riegelbebauung kann durch transparente, verglaste Schallschutzwände zwischen den Gebäuden erreicht werden.

Im Nordwesten zur Gögginger Brücke soll an exponierter Stelle ein Baukörper mit einem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen angeordnet werden. Mit einer bis zu 25 m hohen bzw. achtgeschossigen städtebaulichen Akzentuierung soll der Eingang zur inneren Stadt an der Gögginger Brücke betont werden. Die Akzentuierung an der Stelle des vorgesehenen Nahversorgungsstandorts bildet zudem den Auftakt in das neue Stadtquartier auf dem äußeren Ladehof. Der neue Einzelhandelsstandort soll schwerpunktmäßig die Nahversorgung der umgebenden Beethoven- und Bismarckviertel sowie der neuen Wohnquartiere auf dem äußeren und mittleren Ladehof verbessern. Daher wird im Erdgeschoss des Gebäudes bei einer gesamten Verkaufsfläche von 2.500 m² die Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortimenters mit 1.800 m² und eines Drogeriemarkts mit 600 m² Verkaufsfläche angestrebt. Als Eingangsbereich wird an der Kreuzung Stettenstraße / Straße über die Ladehöfe ein kleiner Vorplatz angelegt, sodass sich der Hauptzugang auf die bestehenden und die neuen Wohnquartiere ausgerichtet wird. Die Kundenparkplätze sind in einer Tiefgarage vorgesehen, die von der Ladehöfe-Straße aus ebenerdig erreichbar ist. In oberen Stockwerken können Büros, Praxen und Wohnungen eingerichtet werden.

Der Grünzug ist vor allem im Bereich des äußeren Ladehofs großzügig ausgebildet. Hier können auf insgesamt 40 m Breite öffentliche Grün- und Freizeitflächen, ein großer Spielplatz, ein Fuß- und Radweg sowie Privatgärten angeordnet werden. Drei baumbestandene kleine Plätze mit einer Gestaltung aus Terrassen, Sitzmöglichkeiten und Spielgeräten, bilden mit dem Grünzug Schnittstellen. Diese intensive Gestaltung der öffentlichen Räume gewährleistet eine besonders hohe Wohnqualität im äußeren Ladehof.

Im südlichsten Abschnitt umfasst der Grünzug auch einen Bereich, der für Artenschutzmaßnahmen der Mauereidechse genutzt werden soll, die hier aufgrund der Überplanung von Eidechsenhabitaten auf dem mittleren und äußeren Ladehof erforderlich werden. Entsprechend ist hier eine extensive Begrünung mit Kiesflächen vorgesehen.

Bauleitplanung

Die Ladehöfe waren ursprünglich als Bahnbetriebsflächen gewidmet und der kommunalen Planung nicht zugänglich. Auf Antrag der DB AG konnte der äußere Ladehof bereits von der eisenbahnrechtlichen Widmung freigestellt werden. Für den inneren und mittleren Ladehof, auf denen teilweise noch bahnbetriebsnotwendige Infrastrukturen verlagert werden müssen, kann die bahnbetriebliche Entbehrlichkeit frühestens Mitte September 2011 festgestellt werden. Daraufhin wird auch für dieses Areal die Freistellung beantragt.

Auf Grund dieser unterschiedlichen Verfahrensstände in den Freistellungsverfahren wurde auch das Bebauungsplanverfahren für die Ladehöfe in zwei Teilbereiche aufgegliedert. Die Billigung von Teilbepauungsplan Nr. 476 I für den äußeren Ladehof ist für September 2011 möglich, so dass unter Beachtung der Ergebnisoffenheit des Verfahrens voraussichtlich Anfang 2012 Baurecht geschaffen werden kann, während das Inkrafttreten des Teilbepauungsplans Nr. 476 II für den inneren und mittleren Ladehof bis Mitte 2012 angestrebt wird.

Der Feststellungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplans kann bei Vorliegen der Entbehrlichkeit des inneren und mittleren Ladehofs gefasst werden. Die Genehmigung durch die Regierung von Schwaben kann erfolgen, da der äußere Ladehof nahezu gänzlich von Bahnzwecken freigestellt ist und die Freistellung des inneren und mittleren Ladehofs nach der Entbehrlichkeitsprüfung der DB absehbar ist.

Stadtplanungsamt, August 2011