

Protokoll des 1. Planungsworkshops

am 16.03.2013

im Jakob-Fugger-Gymnasium

Ausgangslage

Als wesentlicher Bestandteil des Gesamtprojekts Mobilitätsdrehzscheibe, mit dem das Netz der Augsburger Straßenbahn zukunftsfristig ausgebaut und besser mit dem Regional- und Fernverkehr verknüpft werden soll, ist die neue Straßenbahnlinie 5 vom Hauptbahnhof bis zum Klinikum am westlichen Stadtrand geplant.

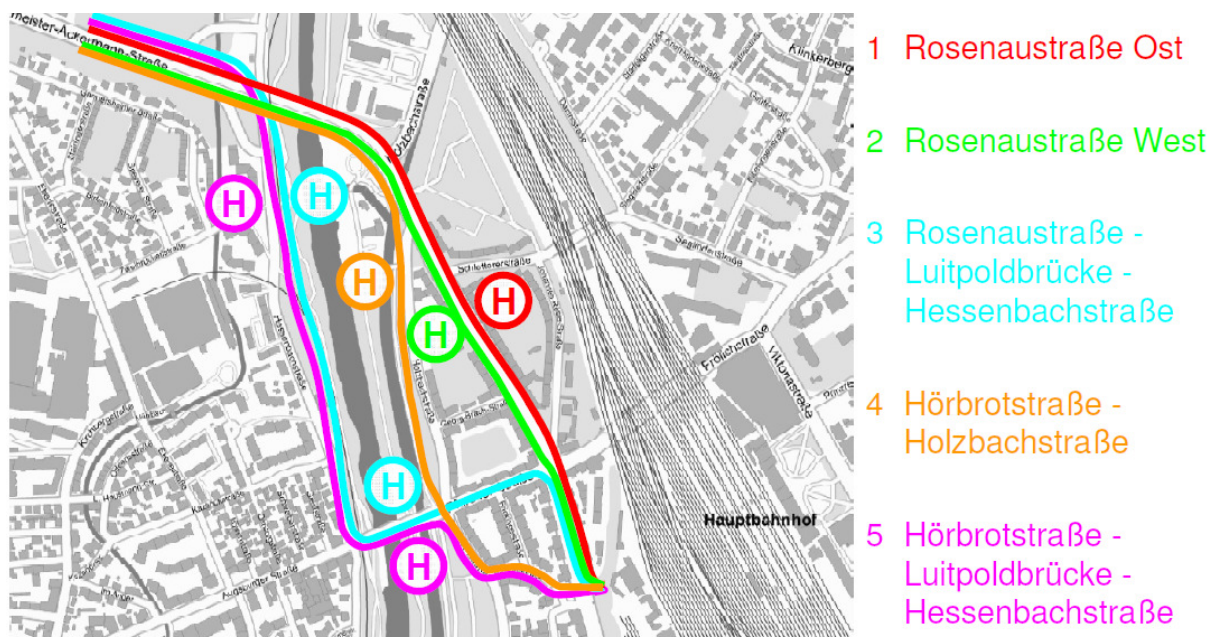
Die Bevölkerungsprognose 2010-2030 sieht ein weiteres Wachstum der Stadt Augsburg vor. Der Schwerpunkt dieses Wachstums liegt in den westlichen Stadtteilen mit ihren großen Konversionsflächen und ehemaligen amerikanischen Wohngebieten. Die Linie 5 dient einerseits der Erschließung dieser Gebiete und schafft andererseits eine direkte und schnelle Verbindung vom Stadtzentrum zum Klinikum bzw. vom P+R-Platz Augsburg West in die Stadtmitte.

Zusammen mit der Linie 6 soll die neue Linie 5 eine Durchmesserlinie bilden, so dass nicht nur der Hauptbahnhof, sondern auch der Königsplatz künftig vom Augsburger Westen ohne Umwege und Umsteigen erreichbar sind.

Die Linie 5 verlässt den Hauptbahnhof am neuen Westportal auf Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes und soll entlang der Bürgermeister-Ackermann-Straße nach Westen geführt werden.

Für den Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und der Bürgermeister-Ackermann-Straße liegen als Diskussionsgrundlage fünf Trassenvarianten vor:

- Rosenaustraße Süd – Rosenaustraße Nord (Seitenlage Ost)
- Rosenaustraße Süd – Rosenaustraße Nord (Seitenlage West)
- Rosenaustraße Süd – Pferseer Straße – Luitpoldbrücke – Hessenbachstraße
- Hörbrotstraße – Holzbachstraße (entlang des Wertachkanals)
- Hörbrotstraße – Luitpoldbrücke – Hessenbachstraße



1. Aufgabenstellung und Ziele

Ziel des Planungsworkshops ist die Diskussion der unterschiedlichen Trassenvarianten und der damit verbundenen städtebaulichen und verkehrlichen Chancen, um Ideen und Optimierungsvorschläge für weitere Planungen zu erhalten.

Als Einstieg in die Diskussion diente eine Reihe von Impulsfragen, die an drei Runden Tischen mit jeweils max. 15 Teilnehmern erörtert werden sollten:

- Welche Funktionen haben Straßen, Plätze und Freiflächen heute außer Verkehr? Welchen Nutzungen sollen sie in Zukunft dienen?
- Welchen Beitrag kann der neue Bahnhofsvorplatz für das Quartier leisten?
- Wie kann die hohe Verkehrsbelastung des Rosenau- und Thelottviertels reduziert werden? Welchen Einfluss hat die Straßenbahn auf die Führung des KFZ-Verkehrs?
- Wie kann der ruhende Verkehr organisiert werden?
- Wie können Eingriffe ins Grün minimiert werden? Welche Grünbestände sind besonders schützenswert? Wo sind mögliche Ersatzpflanzungen denkbar?
- Wie kann eine moderne Straßenbahn sensibel in das hochwertige Umfeld einer Jugendstil-Gartenstadt integriert werden?
- etc.

2. Zusammensetzung der Runden Tische

An den Runden Tischen diskutierten gemeinsam Anwohner, Eigentümer und Vertreter von Interessensgruppen aus dem Quartier. Jeder Runde Tisch wurde von einem externen Fachmann aus den Bereichen Städtebau bzw. Stadt- und Verkehrsplanung moderiert. Als externe Fachleute und Moderatoren wirkten mit:

- Prof. Hartmut Topp
- Prof. Franz Pesch
- Dipl.-Ing. Gunnar Heipp

Um eine ausgewogene Beteiligung sicherzustellen, war die Teilnehmerzahl pro Straße, die als mögliche Route der Linie 5 in Frage kommt, auf maximal vier Personen begrenzt. Bei mehr als vier Interessenten pro Straße einigten sich die Anwohner auf Ihre Delegierten. Folgende Straßen waren vertreten:

- südliche Rosenaustraße
- Hörbrotstraße / Perzheimstraße
- Pferseer Straße
- nördliche Rosenaustraße
- Holzbachstraße
- Hessenbachstraße
- Bürgermeister-Ackermann-Str.

Für fachliche Rückfragen standen den Diskutanten der Stadtheimatpfleger sowie Mitarbeiter der Stadtwerke, der Bauverwaltung und des Amts für Grünordnung zur Verfügung.

3. Ablauf des Tages

Nach einer Einführung, Kurzvorstellung der Trassenvarianten und Fotodokumentation fand am Morgen der erste Diskussionsblock an den Runden Tischen statt.

In der Mittagspause hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, sich untereinander auszutauschen und die begonnene Diskussion fortzusetzen.

Im zweiten Diskussionsblock am Nachmittag wurden die am Morgen aufgeworfenen Gesichtspunkte entweder vertieft diskutiert oder neue Fragen erörtert.

Den Abschluss der Veranstaltung bildete am Nachmittag die Zusammenfassung der Ergebnisse der drei Runden Tische durch die Moderatoren und das anschließende Fazit des Baureferenten.

Zusammenfassung der Ergebnisse:

1. Grundsätzliches

- Auch wenn einige Punkte z.T. kritisch gesehen werden, wird die Linie 5 nicht grundsätzlich in Frage gestellt.
- Die Planung darf sich nicht auf die Straßen beschränken, in denen die Straßenbahn geführt wird. Erforderlich ist ein Gesamtkonzept für Thelott- und Rosenauviertel. Neben der ÖPNV-Erschließung ist hierbei insbesondere die Entlastung vom KFZ-Verkehr, die Parksituation und das Grün in den Vierteln zu berücksichtigen.
- Bei allen fünf vorgestellten Varianten bestehen Optimierungsmöglichkeiten.

2. Trassenführung

- Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Trassen verbleiben zwei modifizierte Vorzugsvarianten in der Diskussion:
 - 1.) durch die Rosenaustraße in Mittellage
 - 2.) durch Hörbrot- und Holzbachstraße,
wobei die Straßenbahn in der Holzbachstraße zur Vermeidung von Eingriffen ins Grün auf der Fahrbahn oder unmittelbar am westlichen Straßenrand geführt werden soll.
- Eine Führung durch die Rosenaustraße verspricht die beste Erschließungswirkung für das Viertel.
Eine Straßenbahn ist in der Rosenaustraße allerdings nur denkbar, wenn diese ihren durchgängigen Allee-Charakter behält.
- Eine Führung durch die Hörbrot- und Holzbachstraße entlastet die Kreuzung Rosenaustraße / Pferseer Straße, schafft mehr Spielraum zur Aufwertung der Pferseer Straße und verursacht den geringsten Eingriff ins Grün.
Zwingende Voraussetzung für diese Trassenführung ist die größtmögliche Entlastung der engen Hörbrotstraße vom KFZ-(Durchgangs)verkehr.
- Die Trassenvariante durch die Hessenbachstraße soll nicht weiterverfolgt werden.

Aufträge an Stadtwerke und Verwaltung:

- *Für die beiden modifizierten Vorzugsvarianten sind vergleichbar detaillierte Lagepläne zu erstellen, wie für die bisherigen fünf Varianten.*

- *Für die Mittellage in der Rosenaustraße sollte sowohl ein eigener Gleiskörper als auch eine Führung auf der Fahrbahn untersucht werden.*
- *Die finanziellen Auswirkungen eines Verzichts auf den eigenen Gleiskörper sind darzustellen.*

3. ÖPNV-Erschließung: Haltestellen und ergänzendes Busnetz

- *Durch den Wegfall der Haltestelle „Rosenaustraße“ (in der Pferseer Straße) verschlechtert sich die ÖPNV-Erschließung des Viertels. Die neue Haltestelle unter dem Hauptbahnhof stellt nur bedingt einen Ersatz dar.*

Aufträge an Stadtwerke und Verwaltung:

- *Bei einer Trassenführung durch die Hörbrotstraße ist eine Haltestelle im Bereich Sebastian-Buchegger-Platz / Hörbrotstraße zu prüfen.*
- *Bei einer Trassenführung durch die Rosenaustraße sind folgende Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Erschließung zu untersuchen:
mittigere Anordnung der geplanten Haltestelle in der Rosenaustraße auf Höhe des Richard-Wagner-Hofs
oder
2 Haltestellen nördlich der Kreuzung mit der Pferseer Straße und auf Höhe der Holzbachstraße*
- *Die Einzugsbereiche der geplanten Haltestellen sind in einem Übersichtsplan darzustellen und Aussagen zu den erwarteten Fahrgastzahlen der Linie 5 zu treffen.*
- *Das geplante ÖPNV-Netz (Buslinien) nach Inbetriebnahme der Linie 5 soll dargestellt werden.*

4. KFZ-Verkehr

- *Die Linie 5 kann grundsätzlich nur durch das Thelott- und Rosenauviertel geführt werden, wenn gleichzeitig eine deutliche Reduzierung des KFZ-Verkehrs erreicht wird.*
- *Insbesondere die Straßen, durch die die Straßenbahn geführt wird, müssen als Kompensation vom KFZ-Verkehr entlastet werden.*

- Die Linie 5 ist daher nur im Zusammenhang mit der im Gesamtverkehrsplan vorgesehene Entlastungsstraße zwischen der Bgm.-Ackermann-Straße und der Gögginger Brücke sinnvoll.
- Die über das höher liegende Bahngelände führende Entlastungsstraße muss einen wirksamen Lärmschutz erhalten.

Aufträge an Stadtwerke und Verwaltung:

- *Zur Beurteilung der unterschiedlichen Trassenvarianten sind belastbare Aussagen zur Verlagerung des KFZ-Verkehrs durch den Bau der Linie 5 und der Entlastungsstraße über die Bahnflächen erforderlich.*

5. Parken

- Bereits heute besteht im Thelott- und Rosenauviertel ein großer Parkdruck. Aufgrund der Nähe zum Hauptbahnhof verschärfen abgestellte Autos von Pendlern den Stellplatzmangel. Bei allen diskutierten Trassenführungen der Linie 5 wird es zu einer Reduzierung der Stellplätze im Straßenraum kommen.
- Für das Thelott- und Rosenauviertel muss daher ein Parkraumkonzept erstellt werden. Zentrale Bausteine dieses Konzepts sind
 - 1.) Anwohnerparken im Straßenraum
 - 2.) Quartiersgaragen (nördlich der Pferseer Str., z.B. im Schubertshof, südlich der Pferseer Str. wenn möglich in der Hangkante der Bahnflächen)
- Ein mögliches Pendlerparkhaus am neuen Bahnhofsvorplatz West (Sebastian-Buchegger-Platz) wurde kontrovers diskutiert:
 - 2 runde Tische lehnten ein derartiges Parkhaus ab, da es neuen Verkehr in das Quartier zieht.
 - 1 runder Tisch befürwortete zur Reduzierung des Parkdrucks ein Pendlerparkhaus, das von der Entlastungsstraße und nicht durch das Viertel erschlossen ist.

Aufträge an Stadtwerke und Verwaltung:

- *Die Einführung des Anwohnerparkens im Thelott- und Rosenauviertel ist zu prüfen.*

6. Fuß- und Radverkehr

- Unabhängig davon, ob die Straßenbahn östlich (Rosenaustraße, Holzbachstraße) oder westlich (Hessenbachstraße) der Wertach geführt wird, ist ein Steg über den Fluß sinnvoll um den Einzugsbereich der geplanten Haltestellen zu vergrößern.

Der Steg für Fußgänger und Radfahrer sollte entweder anstelle der ehemaligen Goggelesbrücke oder südlich versetzt auf Höhe der Zufahrt zum Restaurant Fischerstuben errichtet werden.

7. Grün

- Die Wertachauen stellen einen wichtigen Naherholungsraum dar. Eingriffe in das ökologisch hochwertige Grün sind zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu reduzieren.
- Die Rosenaustraße bildet das städtebauliche Rückgrat der beiden Viertel. Zur Durchgrünung des Stadtteils, zur Gliederung des Straßenraums und als „Puffer“ für die direkten Anlieger ist eine durchgängige Allee vom Wertachkanal im Norden bis zum Wittelsbacher Park im Süden wichtig. Dabei wird der Erhalt der alten Kastanien in der nördlichen Rosenaustraße präferiert. Sollte dies aufgrund des Zustands der Bäume oder bautechnischer Zwänge nicht möglich sein, sind auch Neupflanzungen denkbar. Im Falle von Neupflanzungen können die Stellplätze im Straßenraum zwischen den Bäumen angeordnet werden.
- Die westliche Entlastungsstraße greift in die Kleingartenanlage nördlich des Lessinghofs ein. An geeigneter Stelle sollten Ersatzgärten geschaffen werden.

Aufträge an Stadtwerke und Verwaltung:

- *Zur Abschätzung der Eingriffe ins Grün wird eine Aufstellung benötigt, aus der hervorgeht, wieviele Bäume bei den unterschiedlichen Trassenvarianten gerodet werden müssen.*
- *Die Frage nach Erhalt oder Neupflanzung der Allee in der nördlichen Rosenaustraße kann nur geklärt werden, wenn belastbare Aussagen zum Zustand der Kastanien vorliegen.*

8. Sebastian-Buchegger-Platz / Bahnhofsvorplatz West

- Im Vorfeld des neuen Westzugangs zum Hauptbahnhof sind ergänzende Infrastruktureinrichtungen wie Fahrradparkhaus, Taxistand und evtl. eine Bushaltestelle erforderlich.

- Um zusätzlichen Verkehr durch das Viertel zu vermeiden sollte eine Bahnhofsvorfahrt für private Pkw (Kiss + Ride) möglichst über die Entlastungsstraße erfolgen.
Ein Pendlerparkhaus wurde kontrovers diskutiert (vgl. Nr. 5.).
- Aufgrund des neuen Westzugangs zum Hauptbahnhof wird ein starker Nutzungsdruck auf das Umfeld des Sebastian-Buchegger-Platzes erwartet. Zum Schutz der Gartenstadt wird eine großmaßstäbliche Ansiedlung von Läden oder Gastronomie in den bestehenden Gebäuden abgelehnt. Zur Belebung des Platzes und sozialen Kontrolle sind im Bereich des Bahnhofszugangs aber durchaus ein Cafe, Kiosk, Kundencenter o.ä. denkbar.
- Die Gestaltung der beiden Platzbereiche (Bahnhofszugang und Sebastian-Buchegger-Platz) ist aufeinander abzustimmen. Eine urbane Gestaltung sollte angestrebt werden.
Auf die einfache Querung der Rosenaustraße zwischen den beiden Platzbereichen ist zu achten.

9. Hörbrotstraße

- Falls die Straßenbahn durch die Hörbrotstraße geführt wird, ist diese vom KFZ-(Durchgangs)verkehr zu entlasten. Als reine Anwohnerstraße kann sie z.B. zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet werden.

10. Pferseer Straße

- Wenn sie aufgewertet wird, könnte die Pferseer Straße eine ähnliche Qualität als Geschäftsstraße entwickeln, wie die Augsburger Straße jenseits der Wertach.
- Den größten Spielraum für eine Neugestaltung des Straßenraums in der Pferseer Straße bietet die Führung der Straßenbahnlinien 3 und 5 durch die Hörbrotstraße.
Verkehrt die Linie 5 durch die Rosenaustraße, sollte die in der Pferseer Straße verbleibende Linie 3 möglichst ohne Verschwenkung in der Straßenmitte geführt werden.

Für das Protokoll:

Alexander Boxler
Stadtwerke Augsburg

Andreas Hofmann
Stadtplanungsamt

Tobias Häberle
Stadtplanungsamt



Weitere Informationen finden Sie auch unter: www.projekt-augsburg-city.de
Bei Fragen oder Anregungen können Sie über die Homepage oder e-Mail-Adresse gowest@augzburg.de mit dem GoWEST-Team in Kontakt treten!