

Protokoll des 2. Planungsworkshops

am 12. Oktober 2013

im Förderzentrum Augsburg – Förderschwerpunkt Hören
in der Sommestraße 70

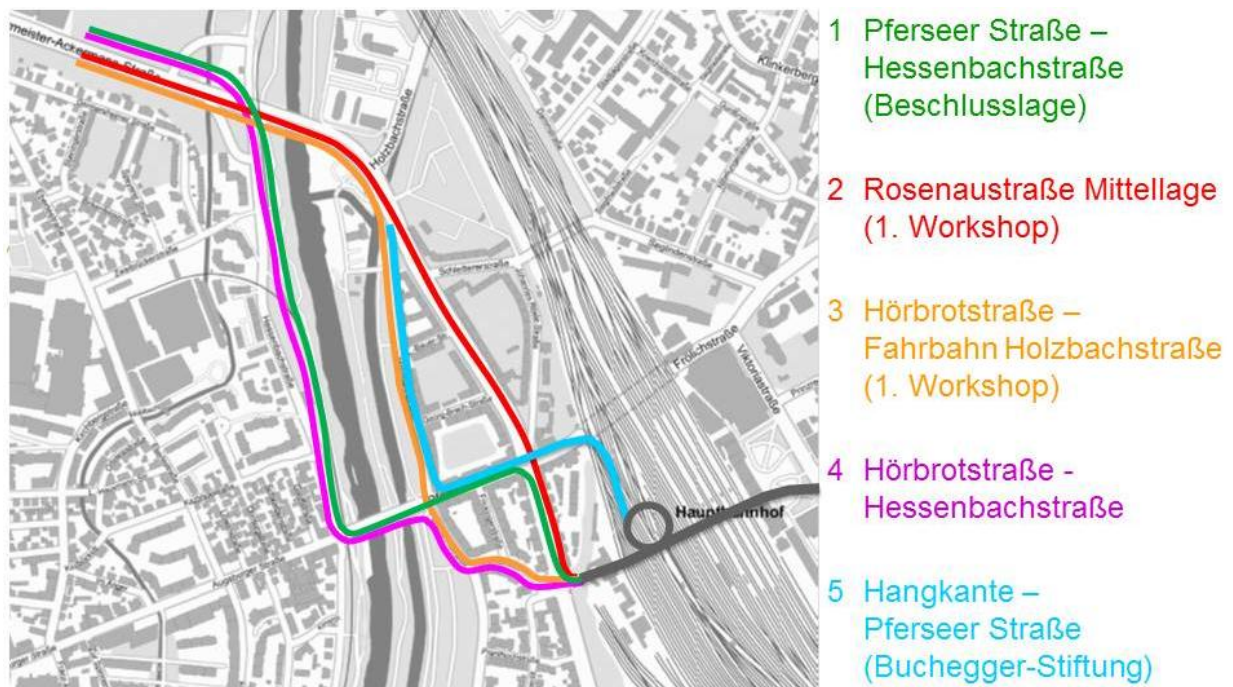
Zur frühzeitigen Einbindung der Bürger in die Planungen für die Straßenbahnlinie 5 führen die Stadt Augsburg und Stadtwerke Augsburg derzeit den Bürgerdialog GoWEST durch.

Im Rahmen dieses informellen Beteiligungsverfahrens haben dieses Jahr bereits eine öffentliche Informationsveranstaltung sowie ein erster Planungsworkshop mit Anwohnern und Vertretern von Interessensgruppen aus dem Quartier stattgefunden.

Bei diesem ersten Workshop wurden eine Führung der Straßenbahn in Mittellage durch die Rosenaustraße bzw. eine Trasse auf der Fahrbahn oder unmittelbar am westlichen Straßenrand der Holzbachstraße angeregt (s. Nr. 2 im Protokoll zum ersten Planungsworkshop).

Des Weiteren brachte die Arno-Buchegger-Stiftung nach der letzten Veranstaltung eine weitere Variante für die Linie 5 in die Diskussion. Diese sieht vor, die Straßenbahn von der unterirdischen Wendeschleife unter dem Hauptbahnhof bis zur Pferseer Unterführung entlang der Hangkante zu führen. Im weiteren Verlauf würde die Tram nach diesem Vorschlag über die Pferseer Straße und Holzbachstraße geleitet.

Nach der derzeitigen Beschlusslage des Augsburger Stadtrates (Beschluss vom 23.02.2006) würde die Linie 5 nach der Ausfahrt aus dem Tunnel unter dem Hauptbahnhof auf Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes durch die südliche Rosenaustraße, Pferseer Straße und Hessenbachstraße fahren. Insgesamt standen somit im zweiten Planungsworkshop folgende Varianten zur Diskussion:



1. Aufgabenstellung und Ziele

Im ersten Workshop formulierten die Delegierten eine Reihe von Prüfaufträgen, die zwischenzeitlich von Stadtwerken und der Bauverwaltung bearbeitet wurden. Die Ergebnisse dieser Prüfung wurden den Teilnehmern im zweiten Planungsworkshop vorgestellt und gemeinsam erörtert. Ziel dabei war es, die Vor- und Nachteile der Trassenvarianten aus verschiedenen Blickwinkeln zu erfassen und diese anhand einheitlicher und gleicher Kriterien zu bewerten.

Hierfür wurde eine Matrix mit folgenden Bewertungskriterien entwickelt:

- Technischer Aufwand / Kosten
- KFZ-Verkehr
- ÖPNV-Erschließung
- Fahrradfahrer / Fußgänger
- Öffentlicher Raum / Städtebau / Stadtbild
- Grün / Ökologie / Naherholung
- Immissionen / Lärm / Erschütterung

Diese Liste wurde von den Teilnehmern noch um folgende Themen ergänzt:

- Localbahn
- Kleingärten
- Zeit

2. Ablauf des Workshops

Der zweite Planungsworkshop wurde wie die vorhergehende Veranstaltung von Prof. Hartmut Topp (Verkehrsplanung) und Prof. Franz Pesch (Städtebau) moderiert. Vertreter der Stadtwerke Augsburg, des Tiefbauamts, Amts für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen sowie Stadtplanungsamts standen für fachliche Rückfragen während der Veranstaltung zur Verfügung.

Nach der Begrüßung der Teilnehmer stellten zunächst Stadtwerke und Verwaltung die Ergebnisse ihrer Prüfung vor. Im Anschluss erläuterte Prof. Topp die Matrix, die als Grundlage für die Diskussion am Nachmittag vorbereitet wurde. Die Delegierten ergänzten diesen Vorschlag (s.o.) und legten die Diskussionsinhalte fest.

In zwei moderierten Diskussionsrunden im Plenum wurden die verschiedenen Trassenvarianten am Nachmittag diskutiert und bewertet. Die Anmerkungen und Beiträge der Teilnehmer wurden unmittelbar während der Veranstaltung in vorbereiteten Tabellen schriftlich notiert. Als wesentliches Ergebnis des zweiten

Planungsworkshop

Workshops sind sie im Anhang an dieses Protokoll zusammen mit den weiteren Prüfaufträgen, die an Bauverwaltung und Stadtwerke gestellt wurden, beigefügt.

Nach einer kurzen Zusammenfassung und dem Schlussfazit bedankte sich Herr Merkle für die engagierte Teilnahme und das große Interesse der Delegierten, bevor er die Veranstaltung beendete.

Für das Protokoll:

Andreas Hofmann

Stadtplanungsamt

Tobias Häberle

Stadtplanungsamt

Anlagen:

- Zusammenfassung der Prüfaufträge an Stadtwerke und Verwaltung

Bewertungsmatrix für die

- Hessenbachstraße (mit Untervariante Rosenaustraße Süd und Hörbrotstraße)
- Holzbachstraße (mit Untervariante Rosenaustraße Süd und Hörbrotstraße)
- Rosenaustraße Nord
- Hangkante

Prüfaufträge des 2. Planungsworkshops

am 12.10.2013

im Förderzentrum für Hörgeschädigte, Sommestraße 70

Städtebau

- Anhand von Testentwürfen sollen die städtebaulichen Veränderungen, die mit einer Straßenbahntrasse verbunden sind, beispielhaft dargestellt werden. Dabei sind insbesondere die Möglichkeiten für eine Neugestaltung von Straßen und Plätzen aufzuzeigen.

KFZ-Verkehr

- Für die Trassenführung durch die Rosenaustraße ist auch eine Lösung mit zwei Fahrspuren pro Richtung für den KFZ-Verkehr zu untersuchen.
- Als Alternative zur heutigen Führung des motorisierten Individualverkehrs ist eine gegenläufige Einbahnstraßenlösung in der Rosenaustraße und Holzbachstraße zu überprüfen.

Straßenbahn

- Als Alternative zur Trasse durch die Grünanlage ist die Führung auf der Fahrbahn in der Hessenbachstraße zu untersuchen. Die jeweiligen Eingriffe in den Baumbestand bzw. die Grünflächen sind gewichtet gegenüberzustellen.

Sonstiges

- Für die angeregte Trassenführung in der Hangkante sind mögliche Synergieeffekte (z.B. Kosteneinsparung) durch eine Kombination mit der Entlastungsstraße darzustellen.
- Vergleichbar mit der Variante durch die Rosenaustraße sollen auch die anderen diskutierten Trassen auf mögliche Konflikte mit den Sparten (unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen) untersucht werden.
Da eine Anpassung der Sparten in jedem Fall erforderlich sein wird, sind für den momentanen Stand der Diskussion lediglich die Maßnahmen von Interesse, die über das übliche Maß hinausgehen.

- Bei der Variante Hessenbachstraße ist zu prüfen, wie viele Züge derzeit auf dem Gleis der Localbahn fahren bzw. ob das bestehende Localbahngleis entlang der Wertach auch in Zukunft noch benötigt werden wird.
- Für die Variante Hörbrotstraße sind vergleichende Aussagen zur Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr bzw. durch die Straßenbahn zu treffen.
- Beim nächsten Workshop ist auch die Situation an der Bürgermeister-Ackermann-Straße / Germersheimer Straße zu behandeln.

Bewertungskriterien	Hessenbachstraße	
	Hörbrotstraße	Rosenaustraße Süd
Technischer Aufwand / Kosten	Die bestehende Haltestelle auf der Luitpold-Brücke ist für zwei Straßenbahnen pro Richtung ausgelegt und könnte somit auch von der Linie 5 genutzt werden.	
	Die Frage, wie die Straßenbahn in die Bürgermeister-Ackermann-Straße einschleift, ist noch ungeklärt.	
	Für eine mögliche Verkehrsberuhigung in der Hörbrotstraße einschließlich des notwendigen Umbaus des Straßenraums ist mit Zusatzkosten von ca. 1,0 Mio. € zu rechnen.	Diese Trassenführung entspricht der derzeitigen Beschlusslage des Stadtrates. Zusatzkosten sind in diesem Abschnitt nicht zu erwarten.
KFZ-Verkehr	Bei dieser Variante könnte die Hörbrotstraße vom KFZ-Durchgangsverkehr entlastet werden. Für die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Rosenaustraße / Pferseer Straße würde sich die Führung der Tram durch die Hörbrotstraße günstig auswirken.	Die gleichzeitige verkehrliche Abwicklung von zwei Straßenbahnlinien (Linie 3 und 5) sowie des PKW-Verkehrs ist für den Knotenpunkt Rosenaustraße / Pferseer Straße problematisch.
		In der südlichen Rosenaustraße ist für die Straßenbahn ein eigener Gleiskörper vorgesehen. Dabei sind die Ein- und Ausfahrten zu den Grundstücken zu berücksichtigen.
	Bei allen Varianten sind die bestehenden Parkplätze im Straßenraum zu beachten.	
ÖPNV-Erschließung	Aufgrund der Kurvenlage und Haltestellenabstände ist in der Hörbrotstraße keine Haltestelle möglich.	
	Der gemeinsame Trassenabschnitt von Linie 3 und 5 zwischen Westportal Hauptbahnhof und Wertach wird von 48 Straßenbahnen in der Stunde befahren.	
	Mit der Straßenbahn in der Hessenbachstraße würde sich die ÖPNV-Erschließung nur für die Anwohner auf der Pferseer Seite verbessern. Durch einen Steg über die Wertach könnte der Einzugsbereich der Haltestelle vergrößert und auch das Rosenauviertel angebunden werden.	
	Wenn die Buslinie 35 weiter durch die Eberlestraße verkehrt, kommt es zu einer Parallelerschließung mit der Linie 5.	
	Durch die Haltestelle auf der Luitpold-Brücke wäre eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen den Straßenbahnlinien 3 und 5 gegeben.	
	Der Wegfall der Straßenbahnhaltestelle in der Pferseer Straße sollte durch ein zusätzliches ÖPNV-Angebot für die nördliche Rosenaustraße ausgeglichen werden.	

Bewertungskriterien	Hessenbachstraße	
	Hörbrotstraße	Rosenaustraße Süd
Fahrradfahrer / Fußgänger	Die Fußwegeverbindung vom neuen Westzugang bis zur Wertach ist zu verbessern.	
Öffentlicher Raum / Städtebau / Stadtbild	Die Hörbrotstraße besitzt heute den Charakter einer ruhigen Wohnstraße.	Im Zusammenhang mit der Planung für die Straßenbahn ist eine städtebauliche Aufwertung der Pferseer Straße erforderlich.
	Eine Straßenbahntrasse auf der Fahrbahn der Hessenbachstraße kann städtebaulich verträglicher sein als durch die bestehende Grünanlage.	
Grün / Ökologie / Naherholung	Alleine für die Gleise der neuen Straßenbahn müssten 31-38 Bäume gefällt werden. Weitere Eingriffe in den Baumbestand und die Grünflächen werden z.B. durch die Oberleitung erforderlich, können allerdings erst auf Grundlage einer detaillierten Objektplanung bilanziert werden.	
	Eine Trasse durch die Grünanlage bedeutet einen Eingriff in die Naturbrücke Wertachau bzw. die Freiflächen für Pfersee Nord.	
Immissionen / Lärm / Luft / Erschütterung	Bei der Trassenführung wäre auf einen ausreichenden Abstand zur Wohnbebauung in der Hessenbachstraße zu achten.	
	Für die Hörbrotstraße ist die Lärmbelastung durch die Straßenbahn mit den Immissionen durch den Kfz-Verkehr zu vergleichen.	
Localbahn	Die Kreuzung der Straßenbahngleise mit der Localbahn ist höhengleich, d.h. auf dem gleichen Höhenniveau, geplant.	
	Bis zum nächsten Workshop ist zu prüfen, wieviele Züge auf dem Gleis der Localbahn fahren bzw. ob das Gleis an der Wertach auch in Zukunft noch benötigt werden wird.	
Kleingärten	Bei der geplanten Führung durch die Grünanlage kommt es zu Eingriffen in die Kleingartenanlage an der Wertach (Wertach Vital).	
Zeit	Keine Aussage	

Bewertungskriterien	Rosenaustraße Nord	
	Eigener Gleiskörper	In der Fahrbahn
Technischer Aufwand / Kosten	In der nördlichen Rosenaustraße befindet sich ein Hauptsammler aus Stampfbeton (Baujahr 1910), der beim Bau der Gleise betroffen wäre. Die Kosten für eine Verlegung beliefen sich auf ca. 7,8 Mio. €, die bei einer Förderung voraussichtlich mitgefördert würden.	Die Trasse ohne einen eigenen Gleiskörper ist zwar günstiger in der Herstellung, wird aber nicht gefördert. Dies bedeutet 2,5 Mio. € Mehrkosten für die Stadtwerke. Auch die Verlegung des Hauptsammlers (siehe links) würde nicht bezuschusst.
	Für die Weiterführung der Straßenbahn zur Bürgermeister-Ackermann-Straße ist die bauliche Ertüchtigung der bestehenden Brücke über die Wertach oder ein neues Brückenbauwerk erforderlich.	
KFZ-Verkehr	Aus verkehrlicher Sicht ist die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Rosenaustraße / Schlettererstraße mit einer Straßenbahntrasse sehr kritisch zu beurteilen. Auch die Kreuzung mit der Pferseer Straße ist an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.	
	Es kann zu einer Verkehrsverlagerung in andere Straßen kommen (Anmerkung der Verfasser: Diese Feststellung gilt für alle Varianten).	
	Der Entfall von Stellplätzen in der Straße könnte durch eine Quartiersgarage im Schubertthof kompensiert werden.	
	Für die Trassenführung durch die Rosenaustraße ist auch eine Lösung mit zwei Fahrspuren pro Richtung für den KFZ-Verkehr zu untersuchen.	
	Als Alternative zur heutigen Führung des motorisierten Individualverkehrs ist eine gegenläufige Einbahnstraßenlösung in der Rosenaustraße und Holzbachstraße zu überprüfen.	
	Bei allen Varianten sind die bestehenden Parkplätze im Straßenraum zu beachten.	
ÖPNV-Erschließung	Im Bereich der Schlettererstraße wird sich durch eine Straßenbahnhaltestelle die ÖPNV-Erschließung verbessern. Im Bereich der Pferseer Straße verschlechtert sich die Erschließung durch den Wegfall der Haltestelle.	
Fahrradfahrer / Fußgänger	Im Zusammenhang mit der Planung für die Tram muss auch der für Fahrradfahrer und Fußgänger gefährliche Knotenpunkt Schlettererstraße / Rosenaustraße gelöst werden.	
	Die Situation für Fahrradfahrer in der Pferseer Straße muss besser gestaltet werden.	

Bewertungskriterien	Rosenaustraße Nord	
	Eigener Gleiskörper	In der Fahrbahn
Öffentlicher Raum / Städtebau / Stadtbild	Die nördliche Rosenaustraße ist eine stadtbildprägende Allee mit Kastanienbäumen. Diese befinden sich allerdings zum Teil in einem schlechten Zustand. Es stellt sich deshalb die Frage, ob eine Neupflanzung einzelner Bäume oder der gesamten Allee für die Zukunft sinnvoller ist.	
	Ein Quartiersplatz am Beginn der Johannes-Rösle-Straße könnte die städtebauliche Situation an der Kreuzung Rosenaustraße / Pferseer Straße aufwerten.	
	Ein eigener Gleiskörper in der Rosenaustraße Süd wirkt sich negativ auf das Stadtbild aus.	
	In der Pferseer Straße ist eine städtebauliche Aufwertung erforderlich.	
Grün / Ökologie / Naherholung	Bei einer Führung mit eigenem Gleiskörper müsste die gesamte Kastanienallee in der nördlichen Rosenaustraße gerodet werden (65 Bäume nur für den Gleiskörper).	Wenn die Straßenbahngleise in der Fahrbahn verlegt würden, müssten 20 Bäume für den Bau der Gleise gefällt werden. Wegen der Oberleitung, der Anpassung der sonstigen Verkehrsflächen und der ggf. erforderlichen Kanalsanierung würde trotzdem die gesamte Allee verschwinden.
	Eine Neupflanzung der Baumallee ist unabhängig von einer Lösung mit oder ohne eigenen Gleiskörper möglich.	
	In diesem Abschnitt würde die Straßenbahn keine bestehenden Naherholungsbereiche tangieren.	
Immissionen / Lärm / Luft / Erschütterung	Aufgrund der beidseitigen Bebauung gäbe es in der nördlichen Rosenaustraße die größte Anzahl der Anwohner, die von Immissionen betroffen wären.	
Localbahn	Die Localbahn ist bei dieser Variante nicht betroffen.	
Kleingärten	Es gibt keine Kleingärten, in die eingegriffen werden müsste.	
Zeit	Bei einer Kanalsanierung wäre mit einer längeren Bauzeit und starken Beeinträchtigungen der Hauptverkehrsstraßen zu rechnen.	

Bewertungskriterien	Holzbachstraße	
	Hörbrotstraße	Rosenaustraße Süd
Technischer Aufwand / Kosten	Für die Weiterführung der Straßenbahn zur Bürgermeister-Ackermann-Straße ist die bauliche Ertüchtigung der bestehenden Brücke über die Wertach oder ein neues Brückenbauwerk erforderlich.	
	Für eine mögliche Verkehrsberuhigung in der Hörbrotstraße einschließlich des notwendigen Umbaus des Straßenraums ist mit Zusatzkosten von ca. 1,0 Mio. € zu rechnen.	Zusatzkosten sind in diesem Abschnitt nicht zu erwarten.
KFZ-Verkehr	Bei dieser Variante könnte die Hörbrotstraße vom KFZ-Durchgangsverkehr entlastet werden. Für die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Rosenaustraße / Pferseer Straße würde sich die Führung der Tram durch die Hörbrotstraße günstig auswirken.	Die gleichzeitige verkehrliche Abwicklung von zwei Straßenbahnlinien (Linie 3 und 5) sowie des PKW-Verkehrs ist für den Knotenpunkt Rosenaustraße / Pferseer Straße problematisch.
	In der südlichen Rosenaustraße ist für die Straßenbahn ein eigener Gleiskörper vorgesehen. Dabei sind die Ein- und Ausfahrten zu den Grundstücken zu berücksichtigen.	
Bei allen Varianten sind die bestehenden Parkplätze im Straßenraum zu beachten.		
ÖPNV-Erschließung	Mit einer Straßenbahn in der Holzbachstraße wäre eine gute ÖPNV-Erschließung für das Rosenauviertel gewährleistet. Allerdings ist die Straße nur einseitig bebaut, was die Erschließungswirkung einschränkt. Auch eine Umsteigemöglichkeit an der Luitpold-Brücke würde zu keiner wesentlichen Erhöhung der Fahrgastzahlen führen.	
Fahrradfahrer / Fußgänger	Eine Fußgängerbrücke über die Wertach würde die Erschließungswirkung verbessern, da auch die Anwohner auf der Pferseer Seite die Tramhaltestelle auf kurzem Weg erreichen könnten.	
	Durch den Wegfall der Gleise würde in der Pferseer Straße mehr Raum für Fahrradfahrer entstehen.	
Öffentlicher Raum / Städtebau / Stadtbild	Im Zusammenhang mit der Planung für die Straßenbahn ist eine städtebauliche Aufwertung der Pferseer Straße erforderlich.	

Bewertungskriterien	Holzbachstraße	
	Hörbrotstraße	Rosenaustraße Süd
Grün / Ökologie / Naherholung	Bei einer Führung am Wertachkanal müssten alleine für die Gleise 42 Bäume gefällt werden. 32 Bäume müssten gerodet werden, wenn die Straßenbahn stattdessen auf der Straße am Rand der Grünanlage fahren würde.	
	Der bestehende Spielplatz an der Holzbachstraße ist von der Planung der Straßenbahn betroffen. Der vorhandene Grünbestand an der Wertach ist soweit wie möglich zu erhalten (Wertach Vital).	
		Der große Kurvenradius im Bereich der Pferseer Straße / Holzbachstraße führt zu Eingriffen in die Grünflächen.
Immissionen / Lärm / Luft / Erschütterung	Die Lärmbelastung durch die Straßenbahn ist mit den Immissionen durch den Kfz-Verkehr zu vergleichen. Die Anzahl der Betroffenen in der einseitig bebauten Holzbachstraße ist niedriger als in der beidseitig bebauten Rosenaustraße.	
Localbahn	Die Localbahn ist bei dieser Variante nicht betroffen.	
Kleingärten	Es gibt keine Kleingärten, in die eingegriffen werden müsste.	
Zeit	Keine Aussage	

Bewertungskriterien	Hangkante
Technischer Aufwand / Kosten	Die Führung der Straßenbahn an der Hangkante ist nur mit einem aufwändigen Bauwerk möglich, was Mehrkosten von ca. 13 Mio. € verursachen würde. In Kombination mit der Entlastungsstraße sind mögliche Synergieeffekte (z.B. Kosteneinsparungen) zu prüfen.
KFZ-Verkehr	Der Tunnelmund neben der Pferseer Unterführung ist aufgrund der fehlenden sozialen Kontrolle und Einsichtigkeit sowie der negativen Auswirkungen auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit und das Stadtbild problematisch.
ÖPNV-Erschließung	Grundsätzlich wäre der Erhalt der Haltestelle „Rosenaustraße“ in der Pferseer Straße bei dieser Variante möglich.
Fahrradfahrer / Fußgänger	Der fußläufige Zugang zum Hauptbahnhof von Westen erfolgt weiterhin über das neue Westportal am Sebastian-Buchegger-Platz (isolierter Tunnel).
	Der Tunnelmund neben der Pferseer Unterführung stellt für Fahrradfahrer und Fußgänger einen zusätzlichen Problempunkt dar.
Öffentlicher Raum / Städtebau / Stadtbild	Mit der Hangkantenlösung lassen sich städtebauliche Eingriffe in der südlichen Rosenaustraße und Hörbrotstraße bzw. im Thelottviertel vermeiden.
Grün / Ökologie / Naherholung	Allerdings wird die bestehende Hangkante (Wertachleite) durch das (Tunnel-)Bauwerk für die Straßenbahn zerstört. Der Eingriff ist jedoch im Zusammenhang mit der Entlastungsstraße zu beurteilen.
Immissionen / Lärm / Luft / Erschütterung	Da die Straßenbahntrasse an der Hangkante verläuft, gibt es keine Betroffenheiten in der südlichen Rosenaustraße und Hörbrotstraße.
Localbahn	Die Localbahn ist bei dieser Variante nicht betroffen.
Kleingärten	Es gibt keine Kleingärten, in die eingegriffen werden müsste.
Zeit	Der Planfeststellungsbeschluss für den Hauptbahnhof müsste bei dieser Variante angepasst werden.