

Protokoll des 3. Planungsworkshops

am 22. Februar 2014

im Förderzentrum Augsburg – Förderschwerpunkt Hören
in der Sommestraße 70

Aktueller Stand der Diskussion

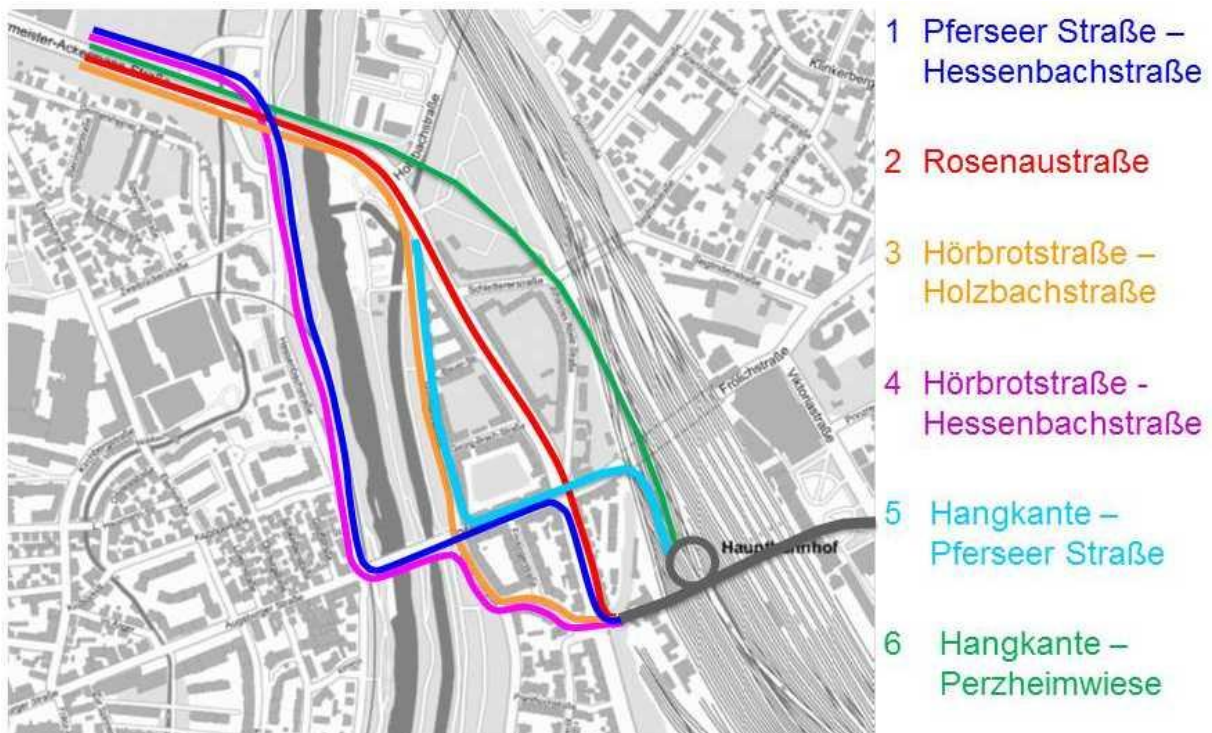
Im Rahmen des Bürgerdialogs zur Linie 5 fanden im letzten Jahr bereits zwei Planungsworkshops statt. Dabei entstanden zahlreiche Anregungen zu den vorliegenden Trassenvarianten und gänzlich neue Vorschläge für die Führung der Straßenbahn. Die Workshop-Teilnehmer schlugen u.a. Alternativtrassen in der Hangkante und Untervarianten für die Trassen in der Rosenaustraße, Holzbachstraße und Hessenbachstraße vor.

Bei einer Trasse durch die Rosenaustraße sprachen sich die Delegierten für eine Führung in Mittellage aus, da diese am ehesten mit dem durchgängigen Allee-Charakter der Straße vereinbar ist.

Im Falle einer Trasse durch die Hörbrot- und Holzbachstraße plädierten die Workshop-Teilnehmer dafür, diese zur Vermeidung von Eingriffen ins Grün auf der Fahrbahn der Holzbachstraße oder am westlichen Fahrbahnrand zu führen. Zwingende Voraussetzung für diese Variante wäre die größtmögliche Entlastung der Hörbrotstraße vom KFZ-(Durchgangs)-verkehr.

Als Variante der Trasse durch die Grünanlage westlich der Wertach regten die Delegierten eine Führung auf der Fahrbahn in der Hessenbachstraße an. Eine Gegenüberstellung der jeweiligen Eingriffe in den Baumbestand bzw. die Grünflächen soll weiteren Aufschluss über diese beiden Varianten bringen.

In der nachfolgenden Abbildung sind die verschiedenen Trassenvarianten dargestellt, die zu Beginn des dritten Planungsworkshops in der näheren Diskussion stehen.



1. Grundsätzliches

Die Führung der Straßenbahn durch das Quartier darf nicht isoliert betrachtet werden. Vielmehr ist ein städtebauliches Gesamtkonzept erforderlich, in dem neben der ÖPNV-Erschließung insbesondere die Entlastung vom KFZ-Verkehr, die Parksituation, der Radverkehr, die Grün- und Freiflächen sowie der neue Bahnhofszugang von Westen berücksichtigt sind.

2. Trassenführung

Für die Trassenführung der Linie 5 werden folgende Untervarianten vorgeschlagen:

- Rosenaustraße in Mittellage,
- Holzbachstraße am westlichen Fahrbahnrand und
- Hessenbachstraße auf der Fahrbahn.

Ziel ist die Minimierung der notwendigen Eingriffe in den vorhandenen Grünbestand.

Als alternative Lösung wird eine Führung der Straßenbahn in der Hangkante angeregt.

3. KFZ-Verkehr

Im Zusammenhang mit der Linie 5 ist eine deutliche Reduzierung des KFZ-Verkehrs durch das Thelott- und Rosenauiertel anzustreben. Insbesondere die Straßen, durch die die Straßenbahn geführt wird, müssen als Ausgleich vom KFZ-Verkehr entlastet werden.

4. ÖPNV-Erschließung und Haltestellen

- Unabhängig davon, ob die Straßenbahn östlich (Rosenaustraße, Holzbachstraße) oder westlich (Hessenbachstraße) der Wertach fährt, ist ein Steg über den Fluss sinnvoll, um den Einzugsbereich der geplanten Haltestellen zu vergrößern.
- Durch den Wegfall der Haltestelle „Rosenaustraße“ (in der Pferseer Straße) verschlechtert sich die ÖPNV-Erschließung des Viertels. Bei einer Führung

durch die Hessenbachstraße sollte dieser Wegfall durch ein zusätzliches ÖPNV-Angebot für die nördliche Rosenaustraße ausgeglichen werden.

5. Parken

- Die Parkplatzsituation im Thelott- und Rosenauviertel ist bereits heute schwierig. Mit dem neuen Bahnhofswestzugang am Sebastian-Buchegger-Platz und dem Entfall einiger Stellplätze durch die Linie 5 wird sich der Parkdruck in Zukunft noch erhöhen.
- 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 Schubert Hof, südlich der Pferseer Str., wenn möglich in der Hangkante der Bahnflächen)

6. Grün

- Die Wertachauen stellen einen wichtigen Naherholungsraum dar. Eingriffe in das ökologisch hochwertige Grün sind zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu reduzieren.
- Aufgrund ihrer Funktion als städtebauliches Rückgrat ist eine durchgängige Allee in der Rosenaustraße wichtig. Voraussetzung für die Führung einer Straßenbahn ist der Erhalt des Allee-Charakters in der nördlichen Rosenaustraße. Sollte der Erhalt der alten Bäume aufgrund ihres Zustands oder bautechnischer Zwänge nicht möglich sein, sind Neupflanzungen denkbar.

7. Sebastian-Buchegger-Platz / Bahnhofsvorplatz West

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

8. 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.

9. Pferseer Straße

Es wird eine Aufwertung der Pferseer Straße als Geschäftsstraße angestrebt.

1. Ablauf des Workshops

Wie die beiden vorigen Veranstaltungen wurde auch der dritte Planungsworkshop von Prof. Dr. Hartmut Topp (Verkehrsplanung) und Prof. Dr. 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.

Im ersten Teil der Veranstaltung präsentierten Stadtwerke und Bauverwaltung die Ergebnisse der Prüfaufträge, die die Delegierten beim zweiten Workshop gestellt hatten. Frau Mahlknecht, Fachplanerin für Immissionsschutz vom Büro em plan, ergänzte die Ergebnisse durch vergleichende Aussagen zur Lärmbelastung durch den KFZ-Verkehr und die Straßenbahn bei den unterschiedlichen Trassenvarianten.

Als weiteren Diskussionsbeitrag stellte der Bund Deutscher Architekten (BDA), vertreten durch Herrn Adrianowysch und Herrn Jasarevic, einen alternativen Trassenvorschlag für die Linie 5 vor.

Am Nachmittag lag der Fokus der Veranstaltung auf der Diskussion der Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassenvarianten. Die Moderatoren formulierten dabei als Ziel, nochmals den Blick auf die gemeinsamen Standpunkte zu richten und die Ergebnisse von GoWEST zusammenzufassen. Abhängig von den verschiedenen Trassenvarianten zeigte Herr Häberle vom Stadtplanungsamt die jeweiligen Gestaltungsmöglichkeiten für Straßenräume, Plätze und den westlichen Bahnhofsvorplatz auf.

Den Abschluss der Veranstaltung bildete ein Fazit von Herrn Merkle, der den Workshop und die Diskussion zusammenfasste.

2. Vorstellung der Ergebnisse der Prüfaufträge

Die einzelnen Ergebnisse der Prüfaufträge sind in der Präsentation von Stadtwerken und Bauverwaltung dargestellt, die als Anhang beigefügt ist.

Beim Vergleich der Lärmbelastung stellte sich heraus, dass eine Kombination der Varianten Hörbrotstraße / Perzheimstraße und Rosenaustraße / Pferseer Straße zu einer Optimierung aus schalltechnischer Sicht führen würde. Bei dieser Lösung würden die Straßenbahnen geflügelt, d.h. stadtauswärts durch die Rosenaustraße / Pferseer Straße bzw. stadteinwärts durch die Perzheimstraße / Hörbrotstraße fahren. Nach den Abschätzungen des Büros em plan könnten mit dieser Variante im Vergleich zur heutigen Situation Anwohner in allen vier genannten Straßen vom Lärm entlastet werden.

Auch für die Neugestaltung des Sebastian-Buchegger-Platzes und die Verbindung zum Bahnhofswestzugang böte die geflügelte Variante Vorteile. Da der KFZ-Verkehr aus südlicher Richtung künftig nicht mehr über den Platz bzw. durch die Hörbrotstraße geführt werden müsste, könnte eine zusammenhängende Platzfläche geschaffen werden. Gleichzeitig könnte die Hörbrotstraße verkehrsberuhigt und vom KFZ-(Durchgangs)-Verkehr entlastet werden. Zwischen dem Sebastian-Buchegger-Platz und der Pferseer Straße böte sich die Chance für eine Neuordnung der Rosenaustraße und Aufwertung des Straßenraums durch beidseitige Baumpflanzungen. Durch den Wegfall eines Gleises in der Pferseer Straße könnte neben dem Gehweg beidseitig ein durchgehender Radstreifen angeordnet werden.

Der alternative Vorschlag des BDA's sieht vor, dass die Straßenbahn unmittelbar nach der Ausfahrt aus dem Tunnelbauwerk in Richtung Norden abbiegt und in einem Galeriebauwerk entlang der Hangkante weiterfährt. An der Kreuzung mit der Pferseer Unterführung schwenkt die Tram auf die Südseite der Pferseer Straße ein. Nach einer Haltestelle vor der Kreuzung mit der Rosenaustraße fährt die Straßenbahn in der Pferseer Straße anschließend in Straßenmitte Richtung Westen weiter (s. Plan in Anlage). Im Unterschied zu allen anderen Vorschlägen würde die Straßenbahn bei dieser Variante am Rand des Thelottviertels entlanggeführt. Eingriffe in die Straßenräume würden vermieden und der neue Bahnhofsvorplatz West könnte als zusammenhängende Fläche ausgebildet werden. Durch das Abtragen der Böschung könnte darüber hinaus eine ebenerdige Grünverbindung entstehen, die Teil einer übergeordneten Grün- und Wegebeziehung vom Wittelsbacher Park bis zum Familienbad ist.

3. Bewertung und Diskussion der Ergebnisse durch die Delegierten

In der Diskussion der Trassenvarianten über die Hessenbachstraße werden Fragen nach dem Erhalt der Kleingartenanlage in der Hessenbachstraße und der Qualität der angrenzenden Grünflächen an der Wertach aufgeworfen. Das Amt für Grünordnung beurteilt die Wertigkeit dieses Grünbereichs genauso wie die bestehende Kastanienallee in der Rosenaustraße als hoch.

Aufgrund des derzeitigen Kenntnisstands präferiert das Amt für Grünordnung die Führung der Straßenbahn durch die Holzbachstraße, da hier im Vergleich mit den anderen Varianten die geringsten Eingriffe in den Grünbestand zu erwarten sind. Eine Führung der Straßenbahn am Fahrbahnrand der Holzbachstraße zerschneidet die vorhandene Grünanlage nicht. Ob sie im Vergleich zur Führung entlang des Kanals auch insgesamt einen geringeren Eingriff (z.B. in den Baumbestand) darstellt, muss noch genauer bilanziert werden.

In der Diskussion um den BDA-Vorschlag stellt sich heraus, dass den städtebaulichen Vorteilen der Lösung die hohen Kosten für das erforderliche Galeriebauwerk in der Hangkante, verkehrliche Konflikte an der Pferseer Unterführung und Einbußen in der verkehrlichen Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Pferseer Straße / Rosena-

straße gegenüberstehen. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die BDA-Lösung nur mit großem technischem Aufwand mit der geplanten Entlastungsstraße vereinbar ist.

Positiv beurteilen die Delegierten den Vorschlag, eine Haltestelle in der Pferseer Straße zu erhalten. Die Haltestelle, deren Realisierbarkeit noch im Detail zu prüfen ist, würde jedoch nur einen sehr geringen Abstand zur Haltestelle unter dem Hauptbahnhof aufweist. In diesem Zusammenhang unterstreichen die Delegierten nochmals die Bedeutung der heutigen Haltestelle „Rosenaustraße“ für das gesamte Quartier. Beim Wegfall dieser Haltestelle wäre aus Sicht der Stadtwerke z.B. ein Ersatz durch die Verlängerung der Buslinie 43 möglich.

Auch die geflügelte Variante wird von den Delegierten mit unterschiedlichen Meinungen diskutiert. Mehrheitlich werden jedoch die Vorteile dieser Lösung hervorgehoben, z.B. die günstige Lärmsituation, die Verkehrsreduzierung in der Hörbrotstraße, die Potentiale für die Platzgestaltung am Sebastian-Buchegger-Platz oder die mögliche Aufwertung des Straßenraums in der südlichen Rosenaustraße und Pferseer Straße.

4. Schlussfazit

Zum Abschluss der Veranstaltung fasst Herr Merkle die Ergebnisse des Workshops und der gemeinsamen Diskussion zusammen:

Die erhoffte Minimierung der Eingriffe ins Grün durch die Führung in Fahrbahnmitte der Hessenbachstraße habe sich nicht ergeben. Beim Bau einer Straßenbahn ist dort vom Verlust der Bäume am Straßenrand auszugehen, da ihre Standsicherheit nicht mehr gewährleistet werden könne. Darüber hinaus müssten bei dieser Lösung auch hohe Lärmimmissionen an den Gebäuden in Kauf genommen werden.

Unabhängig von der Lage im Straßenraum und Führung mit oder ohne eigenen Gleiskörper würde bei einer Trasse durch die nördliche Rosenaustraße die gesamte Baumallee entfallen. Eine große technische und finanzielle Schwierigkeit stellt der vorhandene Abwasser-Hauptsammler unter der Fahrbahn dar. Aus verkehrlicher Sicht müsse am Knotenpunkt Rosenaustraße / Schletterer Straße mit deutlichen Leistungseinschränkungen gerechnet werden.

Unter der Prämisse einer Führung am Fahrbahnrand und einer Haltestelle mit Umsteigebeziehung an der Luitpold-Brücke stelle sich daher in der Gesamtabwägung für den Bereich nördlich der Pferseer Straße die Holzbachstraße als günstigste Variante heraus.

Für den südlichen Abschnitt bieten nach Einschätzung der Delegierten die geflügelte Variante und Hangkantenlösung des BDA's die größten Vorteile. Herr Merkle spricht sich daher dafür aus, diese beiden Vorschläge vor einer Trassenentscheidung des Stadtrats genauer prüfen zu lassen.

5. weiteres Vorgehen

Analog zur öffentlichen Auftaktveranstaltung wird zum Abschluss des Bürgerdialogs GoWest vor der Sommerpause eine öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung stattfinden. An diesem Termin werden die Ergebnisse der drei Workshops öffentlich vorgestellt und erörtert.

Die Ergebnisse von GoWest werden eine wichtige Grundlage für die abschließende Trassenentscheidung durch den Stadtrat darstellen, die sich (über den Umgriff des Bürgerdialogs hinaus) dann mit der gesamten Strecke vom Hauptbahnhof bis zum Klinikum befassen wird.

Für das Protokoll: Hofmann / Häberle (Stadtplanungsamt)

Anlagen:

- Präsentation der Ergebnisse der Prüfaufträge aus dem Workshop
- Alternativer Vorschlag zur Führung der Linie 5 des BDA's
- Skizzen des Stadtplanungsamtes zur Gestaltung der Straßenräume, Plätze und des neuen Bahnhofswestzugangs