

## Bürgerdialog GoWEST – die neue Linie 5 Zusammenfassung der Ergebnisse

Februar 2013 bis Juli 2014

## Ausgangssituation

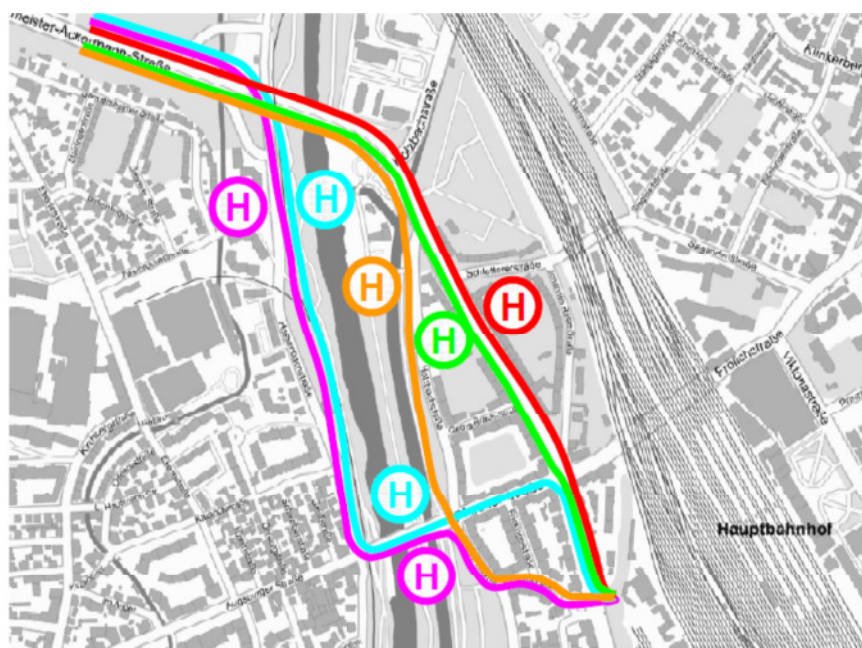
Die geplante Straßenbahnlinie 5 vom Hauptbahnhof bis zum Klinikum ist wesentlicher Bestandteil des Projekts „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“, das den zukunftsfähigen Ausbau des Augsburger Straßenbahnnetzes und die bessere Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr zum Ziel hat.

Die Linie 5 dient einerseits der Erschließung der westlichen Stadtteile mit ihren wachsenden Wohngebieten 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, sodass nicht nur der Hauptbahnhof, sondern auch der Königsplatz vom Augsburger Westen künftig ohne Umwege und Umsteigen erreichbar sein werden.

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.

Zu Beginn des Bürgerdialogs im Februar 2013 lagen für den Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und der Bürgermeister-Ackermann-Straße fünf Trassenvarianten als Diskussionsgrundlage 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 Rosenaustraße Ost
- 2 Rosenaustraße West
- 3 Rosenaustraße -  
Luitpoldbrücke -  
Hessenbachstraße
- 4 Hörbrotstraße -  
Holzbachstraße
- 5 Hörbrotstraße -  
Luitpoldbrücke -  
Hessenbachstraße

## Aufgabenstellung, Ziele und Ablauf des Bürgerdialogs GoWEST

---

Ziel des Bürgerdialogs GoWEST war die Diskussion der unterschiedlichen Trassenvarianten für die Linie 5 sowie der damit verbundenen städtebaulichen und verkehrlichen Potentiale für das Thelott- und Rosenauviertel.

Zur frühzeitigen Einbeziehung der Bürger an den Planungen für die neue Straßenbahnlinie riefen Stadt Augsburg und Stadtwerke Augsburg deshalb im Februar 2013 dieses informelle Beteiligungsverfahren ins Leben, das vom Stadtplanungsamt organisiert wurde.

Als externe Fachleute aus den Bereichen Städtebau bzw. Stadt- und Verkehrsplanung übernahmen Prof. Dr. Hartmut Topp, Prof. Dr. Franz Pesch sowie Dipl.-Ing. Gunnar Heipp die Moderation und fachliche Begleitung von GoWEST.

Folgende Fragen standen am Beginn des Bürgerdialogs:

- 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.

Den Auftakt von GoWEST bildete eine öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung im Kongress am Park im Februar 2013. Hier hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, sich in Listen einzutragen und als „Delegierte“ für ihre Straße an anschließenden Workshops teilzunehmen. Um alle Anlieger gleich zu behandeln, standen für jede der für eine Trasse in Frage kommenden Straßen jeweils vier Plätze zur Verfügung (Rosenaustraße Nord, Rosenaustraße Süd, Hörbrot- / Perzheimstraße, Pferseer Straße, Holzbachstraße, Hessenbachstraße und Bürgermeister-Ackermann-Straße).

## Aufgabenstellung, Ziele und Ablauf des Bürgerdialogs GoWEST

---

Die zweite Hälfte der Workshop-Teilnehmer setzte sich aus Vertretern von Interessensgruppen und Initiativen aus dem Quartier zusammen. So beteiligten sich die Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Augsburg, Gemeinnützige Wohnungsbau mit Gartenstadt eG, Bürgeraktion Pfersee „Schlöble“ e.V., Pfersee aktiv!, Arno-Buchegger-Stiftung und Agenda 21, der Treffpunkt Architektur Schwaben, Senioren- und Behindertenbeirat der Stadt Augsburg, Stadtverband der Kleingärtner e.V. und Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club an der Diskussion über die zukünftige Straßenbahnführung.

Nach der Auftaktveranstaltung fand im März 2013 der erste Planungsworkshop mit rund vierzig Delegierten im Jakob-Fugger-Gymnasium statt. Diesem folgten im Oktober 2013 und Februar 2014 zwei weitere Veranstaltungen im Förderzentrum Augsburg, bei denen die Teilnehmer die Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassenvarianten und Chancen für ihr Quartier erörterten. Bei allen Veranstaltungen standen Vertreter der Stadtwerke, des Tiefbauamts, Stadtplanungsamts und Amts für Grünordnung für fachliche Rückfragen zur Verfügung.

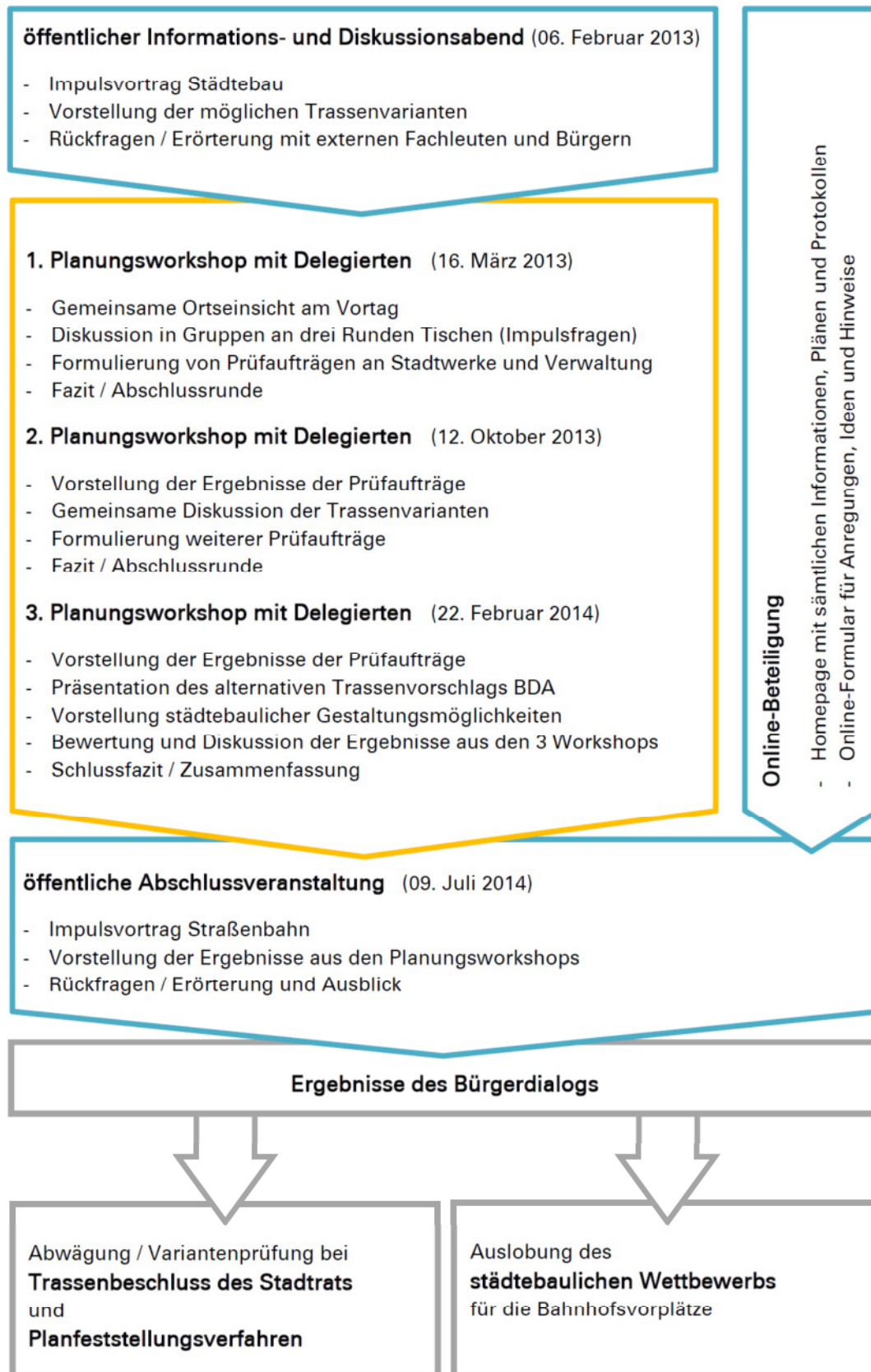
Im Verlauf der Diskussion entstanden in den ersten beiden Workshops Fragen, die die Delegierten zur Beantwortung an die Fachleute in der Bauverwaltung und bei den Stadtwerken weitergaben. Die Ergebnisse dieser Prüfaufträge wurden in der jeweils darauffolgenden Veranstaltung vorgestellt und im Plenum diskutiert.

Der Bürgerdialog GoWEST wurde von einer umfangreichen Online-Beteiligung begleitet. Sämtliche Informationen, Pläne und Protokolle wurden auf einer eigenen Homepage veröffentlicht ([www.projekt-augsburg-city.de/go-west/](http://www.projekt-augsburg-city.de/go-west/)). Über ein Online-Formular bestand zudem die Möglichkeit, Ideen und Anregungen an das GoWEST-Team weiterzuleiten.

Zum Abschluss des Bürgerdialogs fand im Juli 2014 ein Informations- und Diskussionsabend im Kongress am Park statt, an dem die Ergebnisse dieses über einjährigen Beteiligungsprozesses öffentlich vorgestellt und erörtert wurden.

Die Ergebnisse des Bürgerdialogs werden in die planerische Abwägung des Stadtratsbeschlusses zum Trassenverlauf der Linie 5 sowie in das anschließende Planfeststellungsverfahren einfließen. Darüber hinaus werden die Anregungen der Bürger auch im Auslobungstext für den geplanten Wettbewerb zur Neugestaltung der Vorplätze und des Umfelds des Hauptbahnhofs berücksichtigt werden.

# Aufgabenstellung, Ziele und Ablauf des Bürgerdialogs GoWEST



## **1. Grundsätzliches**

- Die Delegierten sind sich einig, dass die Führung der Straßenbahn nicht isoliert betrachtet werden darf. Erforderlich ist vielmehr ein städtebauliches Gesamtkonzept für das Thelott- und Rosenauviertel, in dem neben der ÖPNV-Erschließung insbesondere die Entlastung vom KFZ-Verkehr, die Parksituation, der Radverkehr, die Versorgung mit Grün- und Freiflächen sowie der neue Bahnhofszugang berücksichtigt werden.
- Bei allen diskutierten und vorgeschlagenen Varianten gibt es Vor- und Nachteile, die im Rahmen der Gesamtabwägung der Trassen zu berücksichtigen sind. Wie sich im Bürgerdialog herausgestellt hat, gibt es keine Trassenführung, die unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte nur Vorteile bietet.

## **2. Bewertung der diskutierten Trassen / Anregungen zur Planung**

### **2.1 Rosenaustraße**

- Die Linienführung durch die Rosenaustraße stellt die direkteste Verbindung zur Bürgermeister-Ackermann-Straße dar und verspricht die beste Erschließungswirkung für das Viertel.
- Eine Straßenbahn ist im nördlichen Abschnitt allerdings nur denkbar, wenn die Trasse in Mittellage geführt wird und die Straße ihren durchgängigen Allee-Charakter behält.
- Den Vorteilen dieser Variante stehen jedoch große Nachteile gegenüber, wie z.B. die notwendige Rodung der bestehenden Baumallee in der nördlichen Rosenaustraße, die ungenügende verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Rosenaustraße / Schlettererstraße sowie der hohe technische Aufwand für die notwendige Verlegung des Hauptsammlers in Straßenmitte.

### **2.2 Hörbrot- und Holzbachstraße**

- Zur Vermeidung von Eingriffen ins Grün soll die Straßenbahn in der Holzbachstraße auf der Fahrbahn oder unmittelbar am westlichen Straßenrand geführt werden.



- Zwingende Voraussetzung für diese Variante ist die größtmögliche Entlastung der engen Hörbrotstraße vom KFZ-(Durchgangs)verkehr und der Bau einer Quartiersgarage für die entfallenden Stellplätze in der Holzbachstraße.

### **2.3 Hessenbachstraße**

- Bei der geplanten Führung entlang des Localbahngleises kommt es zu großen Eingriffen in die bestehende Grünanlage sowie zum Wegfall von Kleingärten.
- Zur Reduzierung dieser Eingriffe wurde alternativ eine Führung auf der Fahrbahn in der Hessenbachstraße untersucht. Diese Prüfung hat jedoch ergeben, dass hierbei von keiner Minimierung der Eingriffe ins Grün auszugehen ist. Aufgrund mangelnder Standfestigkeit müssten bei einem Bau der Straßenbahn in der Fahrbahnmitte auch die Bäume am Straßenrand gefällt werden.
- Aus diesem Grund sowie der zu erwartenden, hohen Lärmimmissionen an den Gebäuden soll die Variante einer Führung in der Straßenmitte nicht weiterverfolgt werden.

### **2.4 Hangkantenlösung**

- Aus der Reihe der Delegierten wird eine weitere Trassenvariante von der unterirdischen Wendeschleife im Hauptbahnhof entlang der Hangkante bis zur Kleingartenanlage Lotzbeckwiese an der Schlettererstraße vorgeschlagen.
- Synergieeffekte durch eine Kombination dieser Lösung mit der geplanten westlichen Entlastungsstraße sind nur in geringem Umfang zu erwarten.
- Die Führung der Straßenbahn entlang der Hangkante wäre nur mit einem aufwändigen Ingenieurbauwerk möglich, was erhebliche Mehrkosten verursachen würde. Durch Tunnel bzw. Galeriebauwerke unter den Gleisen der DB käme es zu massiven Eingriffen in die bestehende grüne Hangkante.
- Aufgrund der zu erwartenden negativen Auswirkungen und hohen Kosten wird dieser Vorschlag von der Mehrheit der Delegierten abgelehnt.

## 2.5 BDA-Vorschlag

- Der Bund Deutscher Architekten (BDA) regt eine alternative Führung der Linie 5 zwischen der Ausfahrt aus dem Bahnhofstunnel und der Pferseer Straße entlang der Hangkante an, die von den Delegierten kontrovers diskutiert wird.
- Den ersichtlichen Vorteilen auf der einen Seite (optimale fußläufige Anbindung des Sebastian-Buchegger-Platzes, keine Eingriffe in denkmalgeschützte Bereiche etc.) stehen große Nachteile auf der anderen Seite (mangelnde verkehrliche Leistungsfähigkeit in der Pferseer Straße / Rosenaustraße, große Eingriffe in den Grünbestand der Hangkante, hoher technischer Aufwand etc.) gegenüber.





## 2.6 Geflügelte Variante

- Die geflügelte Führung der Straßenbahnen (stadtauswärts durch die Rosenastraße / Pferseer Straße und stadteinwärts durch die Perzheimstraße / Hörbrotstraße) wird von den Delegierten mehrheitlich als positiv beurteilt.
- Diese Lösung bietet Chancen für eine Platzgestaltung am Sebastian-Buchegger-Platz, Verkehrsberuhigung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der Hörbrotstraße, allgemeine Verringerung der Lärmbelastung sowie Aufwertung des Straßenraums in der Pferseer Straße.



### **3. ÖPNV-Erschließung: Haltestellen und ergänzendes Busnetz**

- 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.
- 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. Dieser Fußgänger- und Radfahrersteg sollte entweder anstelle der ehemaligen Goggelesbrücke oder südlich versetzt auf Höhe der Zufahrt zum Restaurant Fischerstuben errichtet werden.

## **4. KFZ-Verkehr**

### **4.1 Fließender Verkehr**

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

### **4.2 Ruhender Verkehr**

- 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 für die 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 Schubertthof, südlich der Pferseer Straße, wenn möglich in der Hangkante der Bahnflächen)

- Ein mögliches Pendlerparkhaus am neuen Bahnhofsvorplatz West wurde kontrovers diskutiert. Für die Mehrzahl der Delegierten überwiegen jedoch die negativen Auswirkungen des zusätzlichen Quell- und Zielverkehrs gegenüber der positiven Reduzierung des Parkdrucks.

### **5. Grün / Naherholung**

- Die Rosenaustraße bildet das städtebauliche Rückgrat des Thelott- und Rosenauviertels. Zur Durchgrünung des Stadtteils, 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. Im Falle von Neupflanzungen könnten die Stellplätze im Straßenraum zwischen den Bäumen angeordnet werden.
- Die Wertachauen stellen einen wichtigen Naherholungsraum dar. Eingriffe in das ökologisch hochwertige Grün sind zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu reduzieren.
- Die Zugänglichkeit zu den Grünflächen an der Wertach soll erhalten bzw. verbessert werden. Bei einer Führung durch die Holzbach- oder Hessenbachstraße darf die neue Straßenbahntrasse keine zusätzliche Barriere bilden.
- Kommt es durch die Trasse der Straßenbahn zu Eingriffen in Kleingartenanlagen, sollte möglichst im näheren Umfeld wieder Ersatz geschaffen werden.

### **6. Straßen und Plätze**

#### **6.1 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's (Kiss & Ride) möglichst über die geplante westliche Entlastungsstraße erfolgen.

- Der zu erwartende Nutzungsdruck auf den neuen Westzugang zum Hauptbahnhof muss umfeldverträglich gesteuert werden. 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.

### **6.2 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.
- Bei einer Führung durch die Hörbrotstraße ist darüber hinaus großer Wert auf eine sensible Integration der straßenbahntechnischen Anlagen (Gleise, Fahrleitungsmaste etc.) in den Straßenraum zu legen. Bei Gleisen in nur eine Fahrtrichtung sollten diese als hochliegendes Rasengleis ausgebildet werden.

### **6.3 Pferseer Straße**

- Die Pferseer Straße stellt heute eine wichtige Radverkehrsverbindung vom Augsburger Westen in die Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof dar. Auch nach dem Bau des neuen Bahnhofswestzugangs wird die Pferseer Straße weiterhin stark von Radfahrern frequentiert werden, da der neue Tunnel unter dem Hauptbahnhof als Zufahrt von Westen für die Radfahrer nicht nutzbar sein wird.
- Ergeben sich durch die Führung der Linie 5 Spielräume zur Aufwertung der Pferseer Straße, könnten diese für einen durchgängigen Radfahrstreifen in beide Richtungen und ggf. ergänzende Baumpflanzungen am Straßenrand genutzt werden.
- Bei einer Aufwertung könnte die Pferseer Straße eine ähnliche Qualität als Geschäftsstraße entwickeln wie die Augsburger Straße jenseits der Wertach.

### **Fazit**

Durch die Diskussion der Delegierten und die fachliche Zuarbeit von Stadtwerken und Bauverwaltung wurden im Bürgerdialog GoWEST viele neue Erkenntnisse für die Planung der Straßenbahnlinie 5 gewonnen.

Auf diese Weise konnten die Anzahl der ursprünglichen Trassen reduziert und Verbesserungsvorschläge für die verbleibenden Varianten erarbeitet werden. Im dritten Workshop von GoWEST entstanden darüber hinaus zwei vollkommen neue, sehr interessante Lösungsansätze für die Führung der Straßenbahn zwischen dem neuen Westportal des Hauptbahnhofs und der Wertach.

Auch für die städtebauliche Gesamtentwicklung des Thelott- und Rosenauviertels wiesen die Delegierten auf eine Vielzahl von Aspekten hin (s. vorheriges Kapitel), die bei weiteren Planungen berücksichtigt werden sollten.

Auch wenn sich die Delegierten am Ende des letzten Workshops mehrheitlich gegen eine Abstimmung zwischen den Trassenvarianten aussprachen, zeigte sich in der abschließenden Diskussion doch ein klares Meinungsbild, das sich auch in den Ergebnissen widerspiegelt.

Nach Einschätzung der Delegierten bieten für den Bereich südlich der Pferseer Straße die geflügelte Variante und der BDA-Vorschlag unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte die größten Vorteile.

Für den nördlichen Abschnitt stellte sich unter der Prämisse einer Führung am Fahrbahnrand sowie einer Haltestelle mit Umsteigebeziehung an der Luitpold-Brücke in der Gesamtabwägung die Holzbachstraße als günstigste Variante heraus.

Die gemeinsame Diskussion über die Führung der Straßenbahn hat somit zu einer Weiterentwicklung der Planungen geführt, die ohne die Beteiligung der Bürger nicht möglich gewesen wäre.





Weitere Informationen zum Bürgerdialog GoWEST (umfangreiche Pläne, Präsentationen und Protokolle) stehen im Internet zur Verfügung unter:

[www.projekt-augsburg-city.de/go-west/](http://www.projekt-augsburg-city.de/go-west/)

Abbildungsverzeichnis:

- BDA-Vorschlag: Bund Deutscher Architekten
- restliche Abbildungen: Stadtplanungsamt Augsburg