

Ein Verkehrskonzept für Hochzoll

Ergebnisse der Planungswerkstatt





Oberbürgermeister Dr. Kurt Gribl



Stadtbaurat Gerd Merkle

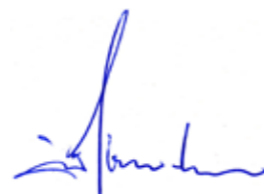
PERSPEKTIVEN FÜR HOCHZOLL – EIN VERKEHRSKONZEPT

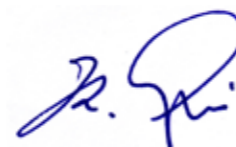
Die Bürgerinnen und Bürger von Hochzoll haben in beispielhafter Art und Weise ihr Engagement in einen Planungsprozess eingebracht, der in der erfolgreichen Zusammenarbeit von Bürgern und den beteiligten Ämtern neue Perspektiven für den Stadtteil Hochzoll eröffnet hat.

Die Entwicklung eines zukunftsfähigen, von breitem Konsens getragenen Verkehrskonzepts für Hochzoll ist seit Jahren ein zentrales Anliegen sowohl im Stadtteil als auch in Politik und Verwaltung. Die nun in Form dieser Broschüre präsentierten Ergebnisse der verschiedenen Planungswerkstätten verdanken wir der intensiven Mitwirkungsbereitschaft zahlreicher Bürgerinnen und Bürger.

Der besondere Dank gilt dabei all den Delegierten, die Gespräche mit ihren Nachbarn geführt, informiert und Anregungen gesammelt haben, und die an mehreren Planungsrunden bereit waren, intensiv zu diskutieren und konstruktiv an Lösungsansätzen zu arbeiten.

Bei genauer Betrachtung der Ergebnisse lässt sich deutlich erkennen, dass diese maßgeblich durch örtliche Sachkenntnis geprägt und gestaltet worden sind. Es ist uns daher Auftrag und Verpflichtung zugleich, uns in den entsprechenden Gremien dafür einzusetzen, dass unser gemeinsames Ziel, die Vorgaben in den kommenden Haushaltsjahren zügig und weitest möglich umzusetzen, Wirklichkeit wird.


Gerd Merkle
Stadtbaurat


Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister

1. EINFÜHRUNG	2
Vorwort	2
Aufgabenstellung und Ziele	4-5
Bürgerbeteiligung - eine nachhaltige Brücke in die Zukunft	6
Das Verfahren	7-9
2. THEMEN UND HANDLUNGSBEDARF IM ÜBERBLICK	10
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	10
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	12
Rad- u. Fußwege	14
Friedberger Straße	16
Freiraum, Städtebau, soziale Infrastruktur	16
3. LÖSUNGSANSÄTZE FÜR TEILBEREICHE	17
Hochzoll-Nord	19
Hochzoll-Süd	20
4. AUSBLICK	21
nächste Schritte	22
Resümee	22
Impressum	23

Worum geht's?

STÄDTEBAUFÖRDERUNG FÜR HOCHZOLL

Der Stadtteil Hochzoll wurde im Jahr 2009 in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen.

Dieses Programm zielt auf den Erhalt und die Weiterentwicklung zentraler innerörtlicher Versorgungsbereiche als Standorte für Wirtschaft, Kultur, Wohnen, Arbeiten und Leben. Ziel ist es, die von Funktionsverlusten bedrohten Versorgungsbereiche im Rahmen

einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme nachhaltig zu stärken. Gemeint sind hiermit insbesondere der Erhalt und Ausbau von nah gelegener Infrastruktur, wie z.B. Einkaufsmöglichkeiten bzw. die Vermeidung gewerblicher Leerstände. Im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft sollen Eigentümer, Unternehmer und Bewohner dafür gewonnen werden, sich gemeinsam aktiv an der Strukturverbesserung und Aufwertung ihres Stadtteils zu beteiligen.



AUSGANGSSITUATION

Im Stadtteil wurde seit langem über die Verkehrsführung und die Verkehrsberuhigung der Wohnstraßen diskutiert. Im Zusammenhang mit dem Bau der Straßenbahnlinie 6 in der Friedberger Straße und der dabei weiter thematisierten Probleme

war es eine zentrale Maßgabe der städtischen Ämter, dass im Rahmen der Stadtteilentwicklung Hochzoll die verkehrsplanerischen Belange mit Vorrang begutachtet und behandelt werden sollten.

ZIELSETZUNGEN

In der Planungswerkstatt Hochzoll sollte gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern die verkehrsthema-tische Problemlage analysiert und diskutiert werden, um gemeinsam für den Stadtteil Verbesserungsmöglichkeiten zu finden und umzusetzen. Stadtwerke und Tiefbauamt haben dazu nach der Sammlung und Analyse der aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger problematischen Straßenzüge und Verkehrsführungen

verschiedene Maßnahmenentwürfe erarbeitet und den Delegierten Lösungsvorschläge zur Beratung und Entscheidungsfindung unterbreitet. Als Ziel sollte aus der Planungswerkstatt ein neues Konzept zur Verkehrsführung entstehen, das die Unterstützung einer breiten Mehrheit der Hochzoller Bürgerinnen und Bürger hat und dann in den nächsten Jahren zur Umsetzung kommen soll.

EIN VERKEHRSKONZEPT FÜR HOCHZOLL

Zunächst ging es um eine Versachlichung der Diskussion. Gleichzeitig galt es, durch umfassende und verständliche Information der interessierten Öffentlichkeit sowie eingehende Erläuterung bestehender Rahmenvorgaben eine Akzeptanz der laufenden Planungen für die Linie 6 und die Neugestaltung der Friedberger Straße zu sichern. Zentrale Aufgabe war jedoch, mit den betroffenen Bürgerinnen und Bür-

gern gemeinsam ein nachhaltiges Verkehrskonzept für den gesamten Stadtteil zu entwickeln, das sowohl die übergeordneten Verkehrsströme in geordnete Bahnen lenkt, Perspektiven für den Öffentlichen Nahverkehr im Quartier aufzeigt, die Belange von Fußgängern und Radfahrern angemessen berücksichtigt sowie eine wirksame Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren schafft.

PLANUNGSWERKSTATT - GELEBTE PARTIZIPATION

Der Bürger ist immer der maßgebliche Experte in eigener Sache. Diesen für die gemeinsame Aufgabe der Stadtentwicklung zu gewinnen, ist im Prozess der Bürgerbeteiligung der erste Schritt. Geeignetes Instrument hierfür ist die transparente und verständliche Information und die Möglichkeit tatsächlicher Mitsprache in einem definierten Beteiligungsrahmen.

Die Auseinandersetzung mit einer komplizierten Materie wie Verkehrsplanung erfordert von den

Mitwirkenden viel Engagement, die Bereitschaft sich Sachkenntnis anzueignen, einen ausreichenden Zeitrahmen und ein hohes Maß an Verbindlichkeit. Über den Zeitraum des gesamten Beteiligungsverfahrens, sprich etwa eines knappen halben Jahres, arbeitete daher ein Kreis von 28 von den Bürgerinnen und Bürgern gewählten Delegierten in enger Kooperation und Abstimmung mit den beteiligten Ämtern zusammen an der Erarbeitung von Lösungsvorschlägen.

Ausführliche Dokumentation



Eine ausführliche Darstellung aller Lösungsansätze und Ergebnisse finden Sie im Internet:

Planungen, Entwürfe, Lösungen für Teilbereiche (Tiefbauamt, Stadtwerke):
www.planungswerkstatt-hochzoll.de/verkehr.html



Bürgerbeteiligung

EINE NACHHALTIGE BRÜCKE IN DIE ZUKUNFT

Stadtentwicklungsprozesse können nur dann nachhaltig erfolgreich sein, wenn es gelingt, die jeweils betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Akteure, frühzeitig einzubeziehen und damit die Umsetzung auf ein breites Fundament der Zustimmung zu stellen.

Vielfältige und sehr unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse stoßen dabei aufeinander. Unterschiedlichste Handlungsfelder müssen unter Beachtung übergeordneter Rahmenbedingungen in Einklang gebracht werden:

- Verkehr
- Soziale Infrastruktur
- Lokale Wirtschaft
- Grün- und Freiräume, Umwelt
- Kultur, Freizeit
- Wohn- und Lebensqualität

Nur die Betroffenen verfügen aus ihrer alltäglichen Erfahrung über das Wissen um zu beurteilen, wo die tatsächlichen Probleme und Defizite liegen, welche Bedürfnisse und Wünsche vor Ort relevant sind und welche Handlungsansätze Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft der Bürgerschaft versprechen. Es muss zudem künftig gelingen,

eine öffentlich-private Partnerschaft zur Aufwertung des Quartiers zu entwickeln und auszubauen und damit die Bürgerschaft verstärkt in die Entwicklung zukunftsfähiger Projekte einzubinden.

Mitsprache in Entscheidungsprozessen kann jedoch nur zielführend und erfolgreich sein, wenn die notwendige Sachkompetenz und ein Verständnis der zum Teil durchaus komplexen Abhängigkeiten bei allen Mitwirkenden gegeben sind. Umfassende und transparente Information der Bürgerinnen und Bürger ist daher die unverzichtbare Basis jeden Beteiligungsprozesses. Darüber hinaus muss dem persönlichen Einsatz der mitwirkenden Bürgerinnen und Bürgern ein erkennbarer persönlicher sowie übergeordneter Nutzen gegenüber stehen.

Dialog ist das zentrale, zugrunde liegende Prinzip. Insofern hat sich auch die Rolle der Stadtverwaltung hin zum Dienstleister/ Partner für den Bürger weiterentwickelt. Im gegenseitigen Verständnis von Aufgaben und Bedürfnissen liegt die Chance, gemeinsam eine Zukunft für alle zu gestalten.

Das Verfahren

1. INFORMIEREN

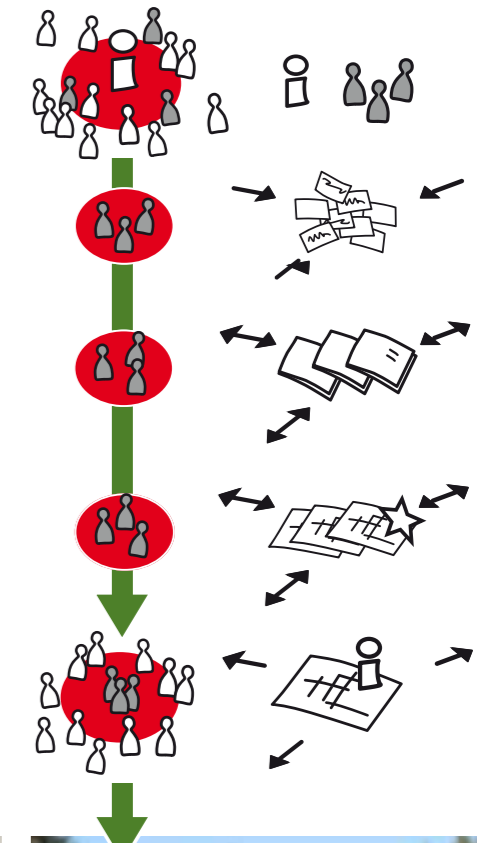
www.planungswerkstatt-hochzoll.de warb bereits frühzeitig für das besondere Verfahren der Beteiligung und ermöglichte mit einer großen Fülle an Planunterlagen und Informationsmaterialien eine fundierte inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Thema.

Darüber hinaus sorgten persönliche Gespräche des Moderatorenteams mit wesentlichen Akteuren im Stadtteil für Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft. Das Verfahren und seine Ergebnisse wurden zeitnah und vollständig im Internet dokumentiert.

ÖFFENTLICHER AUFTAKT

Information und Wahl der Delegierten: In zwei öffentlichen Informationsveranstaltungen im Norden und Süden Hochzolls wurden das Planungsvorhaben mit seinen Rahmenbedingungen vorgestellt. Es konnten bereits erste Wünsche aber auch Fragen der anwesenden Bürger gesammelt und der Nutzen des Beteiligungsprojekts dargestellt werden. Um die weitergehende Mitwirkung der Bürger zu gewährleisten, wurden von den

anwesenden Bürgerinnen und Bürgern Delegierte gewählt, die für ihre Nachbarschaft stellvertretend am Planungsprozess mitwirken sollten. Der kleinteilige Zuschnitt der Bereiche gewährleistete, dass die Bürgerschaft in ihrer vielfältigen Zusammensetzung und Ausprägung repräsentativ vertreten war, um ihre, zum Teil sehr unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen zu Gehör zu bringen.



ARBEITSKREISE

Die Delegierten traten dann mit den beteiligten Ämtern in den eigentlichen Mitwirkungs- und Gestaltungsprozess ein, der in Form eintägiger Workshops stattfand.

Das Team von URBANESWOHNENeG begleitete den Prozess, um eine zugleich offene, unabhängige und dennoch zielführende Arbeit zu gewährleisten.



ARBEITSKREIS 1: BESTANDSAUFNAHME

Vor dem ersten Workshop hatten die Delegierten unzählige Wunschzettel verteilt, Gespräche geführt oder Nachbarschaftsversammlungen einberufen. Ergebnis war eine knapp 100-seitige Sammlung von Anregungen, die an den Wänden der Arbeitsräume aushing. Parallel dazu wurden die technischen und planerischen Rahmenbedingungen sowie die vorhandenen Gestaltungsspielräume von den Vertretern des Stadtplanungsamtes und der Stadtwerke dargestellt.

Aufgabe war es nun, die als zentral wahrgenommenen Probleme zu benennen und zu diesen nach Möglichkeit erste Lösungsansätze aufzuzeigen. Grundlage für die weitere Arbeit war daraufhin eine von den Delegierten als vordringlich zu bearbeitende Auswahl von Themen.



ARBEITSKREIS 2: LÖSUNGSANSÄTZE

Für den zweiten Workshop entwickelten Tiefbauamt und Stadtwerke Planungsvarianten, um die geäußerten Wünsche und Anregungen möglichst zahlreich zu integrieren und deren Auswirkungen darstellen zu können. Diese Varianten wurden, ausgehend von den übergreifenden strukturellen Fragen, hin zu kleinräumigen Lösungen von den Delegierten zusammen mit den Fachleuten der beteiligten Ämter erörtert und gewichtet. Erste gemeinsame Beschlüsse konnten bereits formuliert werden.

Dieser Prozess verlangte allen Beteiligten ein hohes Maß an Flexibilität und Toleranz ab, mussten doch die artikulierten Wünsche sowohl mit unterschiedlichen lokalen Zielsetzungen und Interessen sowie mit den technischen Rahmenbedingungen, Realisierungshorizonten und Kostenstrukturen in Einklang gebracht werden.

Mit Rundbriefen, Aushängen, per E-Mail, in Gesprächen oder Nachbarschaftsversammlungen leisteten die Delegierten die notwendige Rückkopplung mit ihrer Nachbarschaft.



ARBEITSKREIS 3: BESCHLUSSFASSUNG

Ausgehend von den Beschlüssen des Protokolls des zweiten Arbeitskreises und den Ergebnissen vertiefender Arbeitsgruppen erläuterten die Mitarbeiter des Tiefbauamtes die von ihnen erarbeiteten bzw. möglichen Lösungsvorschläge für Teilbereiche, verbunden jeweils mit einem groben Kostenrahmen.

Vor dem Hintergrund der damit vorliegenden und begutachteten Vorschläge und Informationen wurden daraufhin Maßnahmenpakete geschnürt und für jedes per Votum das bestehende Maß an Zustimmung ermittelt und die gewünschte Priorität festgelegt, wobei die damit verbundenen Kosten und der Zeithorizont der Umsetzbarkeit die Entscheidung maßgeblich beeinflussten. Die Beschlüsse wurden dem Tiefbauamt und den Stadtwerken, entsprechend der Priorisierung zur zeitna-

ABSCHLUSS: ÖFFENTLICHE PRÄSENTATION DER ERGEBNISSE

Die Beschlüsse der Delegierten wurden abschließend einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Diese hatte die Möglichkeit, Fragen zu stellen und die Beschlüsse vor dem Hintergrund ihrer eigenen Erfahrung zu kommentieren oder zu ergänzen.

Neben der Sicherung einer möglichst breiten Akzeptanz ging es dabei darum, möglicherweise vernachlässigte Punkte, bzw. eventuell unbedachte Auswirkungen zu erfassen oder eine ledigliche Verlagerung von Problemen zu vermeiden.

VORSTELLUNG IM STADTRAT

Vertreter der Delegierten stellten die Beschlüsse zudem in einer Sitzung dem Stadtrat vor, gaben einen Einblick in ihre Arbeit vor Ort und unterstrichen nochmals die Bedeutung des Verkehrskonzepts für den Stadtteil. Besonders

wurde von den Delegierten darauf hingewiesen, wie wichtig für die Glaubwürdigkeit des Verfahrens und zur Sicherung der weiteren Mitwirkungsbereitschaft kurzfristig sichtbare Erfolge in Form erster Baumaßnahmen seien.



WEITERE BETEILIGUNGSSCHRITTE

Entsprechend den jährlich bewilligten Mitteln werden die Beschlüsse nun schrittweise umgesetzt. Hierbei soll die Bürgerschaft in regelmäßigen Abständen im Rahmen einer jährlich stattfindenden Bürgerinformationsveranstaltung darüber informiert werden. Die umgesetzten Maßnahmen werden von der

Verwaltung auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern können im Rahmen dieser jährlichen Veranstaltung die weiteren Schritte festgelegt bzw. die Maßnahmen an die sich wandelnden Anforderungen angepasst werden.



Motorisierter Individualverkehr (MIV)

DURCHGANGSVERKEHR VERMEIDEN

Der Autoverkehr hat große Relevanz für die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Stadtteil: Im Positiven wie im Negativen. Akuter Handlungsbedarf wurde bei der Führung des überörtlichen Verkehrs gesehen, vor allem zur Entlastung der Friedberger Straße, aber auch zur Vermeidung

von bestehendem oder zusätzlichem „Schleichverkehr“ im Stadtteil. Die Beschlüsse betrafen die Führung der Bundesstraßen B 2 und B 300 sowie die Wegweisung für den überörtlichen Verkehr und die Zufahrt ins Zentrum Augsburgs.

VERKEHRSBERUHIGUNG IN DEN QUARTIEREN

Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den Wohnquartieren wurde diskutiert, in welchem Ausmaß die Zufahrt von außen erschwert werden könne, ohne sich vollständig abzukapseln oder die

Erreichbarkeit für Anwohner und Besucher unzumutbar zu erschweren. In diesem Sinne sprachen sich die Delegierten für eine grundsätzliche, wenn auch erschwerte Erreichbarkeit von Osten aus.



Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Öffentlicher Personen- nahverkehr (ÖPNV)

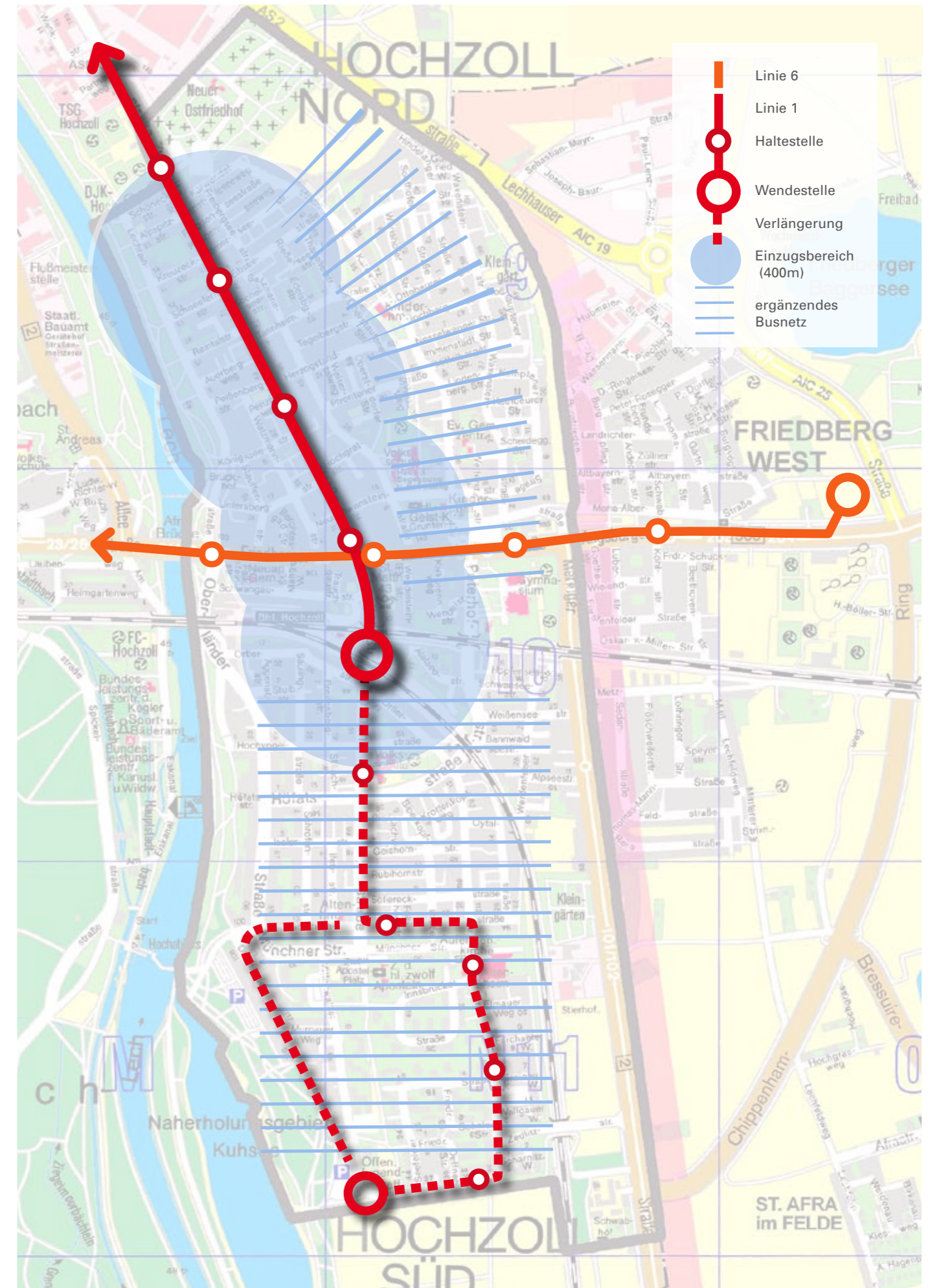
STRASSENBAHN

Wesentliches Thema war die Ausbildung der Trasse der geplanten Linie 1 im Bereich der Zugspitzstraße, wobei es vordringlich um die gestalterische Integration ins Stadtbild und die Querungsmöglichkeiten sowie die Anbindungen der Nebenstraßen ging. Es wurde außerdem erörtert und an verschiedenen Varianten der Streckenführung

untersucht, ob eine Verlängerung Richtung Süden über den Bahnhof hinaus eine Option darstellt und wie diese am verträglichsten geführt werden könne. Die Mehrheit der Delegierten sieht in der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Hochzoll-Süd eine Chance für den Stadtteil.

ERGÄNZENDES BUSNETZ

Untersucht wurde das künftig die Straßenbahn ergänzende Busnetz, wobei das engmaschige Busnetz im Süden schon jetzt als sehr bedarfsgerecht eingeschätzt wird.



Öffentlicher Personenahverkehr (ÖPNV)



Rad- und Fußwege

SICHERE FUSSWEGE

Die Empfehlungen zum Ausbau des Fußwegesystems bezogen sich im Wesentlichen auf die Schulsicherheit und Barrierefreiheit, vor allem im Bereich des Bahnhofs Hochzoll.

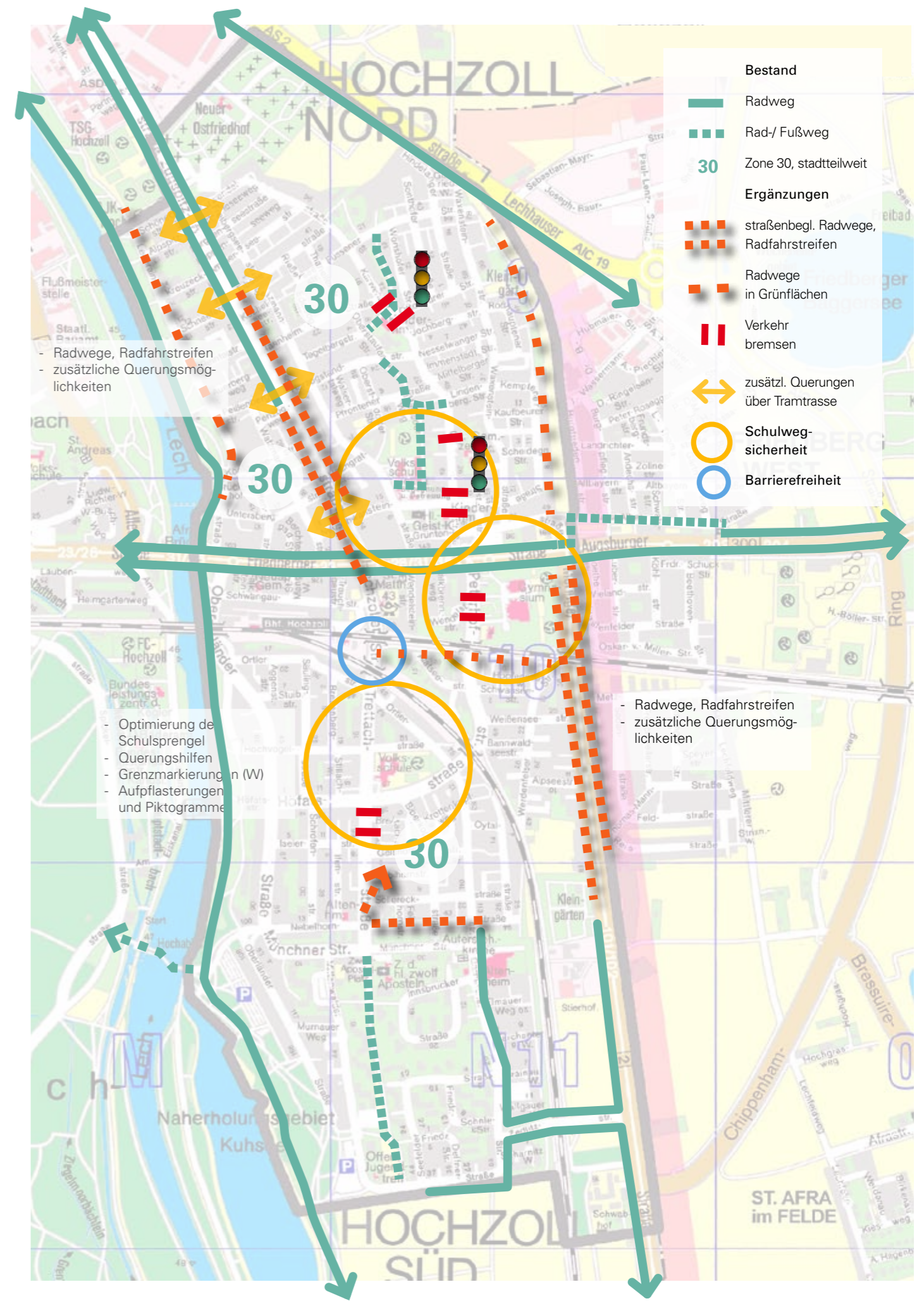
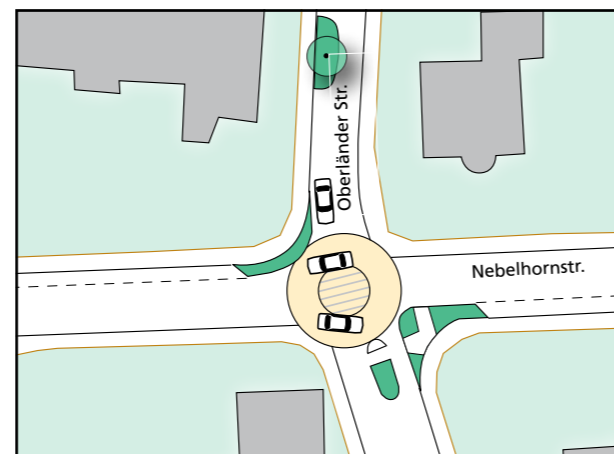
Auch der Umgriff der Schulsprengel wurde in dieser Hinsicht kritisch beleuchtet.

ATTRAKTIVE RADWEGE

Da mit dem Ausbau der Friedberger Straße eine durchgängige Ost-Westbeziehung bestehen wird, konzentrierten sich die Überlegungen im Wesentlichen auf die Routen in Nord-Süd-Richtung, parallel zum Lech und in der Meringer Straße. Thema waren auch die Erreichbarkeit und die Abstellmöglichkeiten um den Bahnhof.



Beispiel Oberländer Straße:
Kleiner Kreisverkehr



Fuß- und Radwegenetz



Friedberger Straße

GESTALTUNG

Die Neugestaltung der Friedberger Straße ist weit fortgeschritten. Dennoch sahen die Delegierten Handlungsbedarf hinsichtlich der weiteren Aufwertung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des Straßenraums. So sollen Wege gefunden werden, die Eigentümer für eine hochwertige und einheitliche Gestaltung privater Vorbereiche und Einfahrten zu gewinnen. Auch eine gestalterische Aufwertung der Ladenfronten und Fassaden könne

den Eindruck der Friedberger Straße stark verbessern. Die Einzelhandelsinfrastruktur müsse dringend verbessert und die Problematik des zunehmenden Leerstands bzw. häufigen Wechsels der Mieter aktiv angegangen werden. Die Beteiligten waren sich dabei der prägenden Rahmenbedingungen, wie z.B. der bestehenden gemischt strukturierten Eigentumsverhältnisse (städtisch, privat), durchaus bewusst.

Städtebau, Freiräume, und soziale Infrastruktur

LEBENSQUALITÄT SCHAFFEN UND VERNETZEN

Im Zuge der Entwicklung des Verkehrskonzepts konnten bereits zahlreiche wertvolle Anregungen zu weiteren Schwerpunkten gesammelt werden:

- Städtebauliche Fragen
- Qualität und Nutzung von öffentlichen Plätzen und Grünflächen,

- Soziale Infrastruktur
- Bedürfnisse spezieller Zielgruppen, wie Kinder, Jugendliche oder Ältere.

Diese sollen direkt in das Entwicklungskonzept einfließen und in den nächsten Beteiligungsschritten vertieft werden.

Lösungsansätze und Ergebnisse

SCHNELLE UND EINFACHE LÖSUNGEN BEVORZUGT

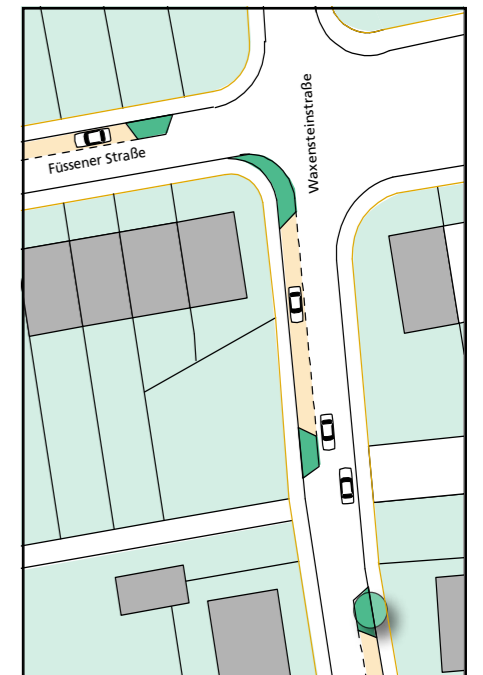
Die von den Bürgerinnen und Bürgern eingebrachten Lösungsvorschläge waren gemäß ihrer unterschiedlichen Anliegen vielgestaltiger Natur.

Zusammen mit den Experten der Stadt- und Verkehrsplanung konnten, ausgehend von den gemachten Vorschlägen und den gesetzten Bindungen, jedoch eine ganze Reihe von konkreten Lösungsansätzen und Maßnahmenvorschlägen erarbeitet werden.

Grundsätzlich standen hier einfache, punktuelle und kurzfristig umsetzbare bzw. temporäre Lösungen im Vordergrund.

Verständnis musste geschaffen werden für die hohen Hürden, die vor der Ausweisung einer Spielstraße stehen sowie für die stellenweise Führung des Radverkehrs im Straßenraum (Angebotsstreifen), die von Experten und Verbänden mittlerweile als die sicherere Form angesehen wird.

Beispiel Waxenstein Straße:
Verengung im Kreuzungsbereich



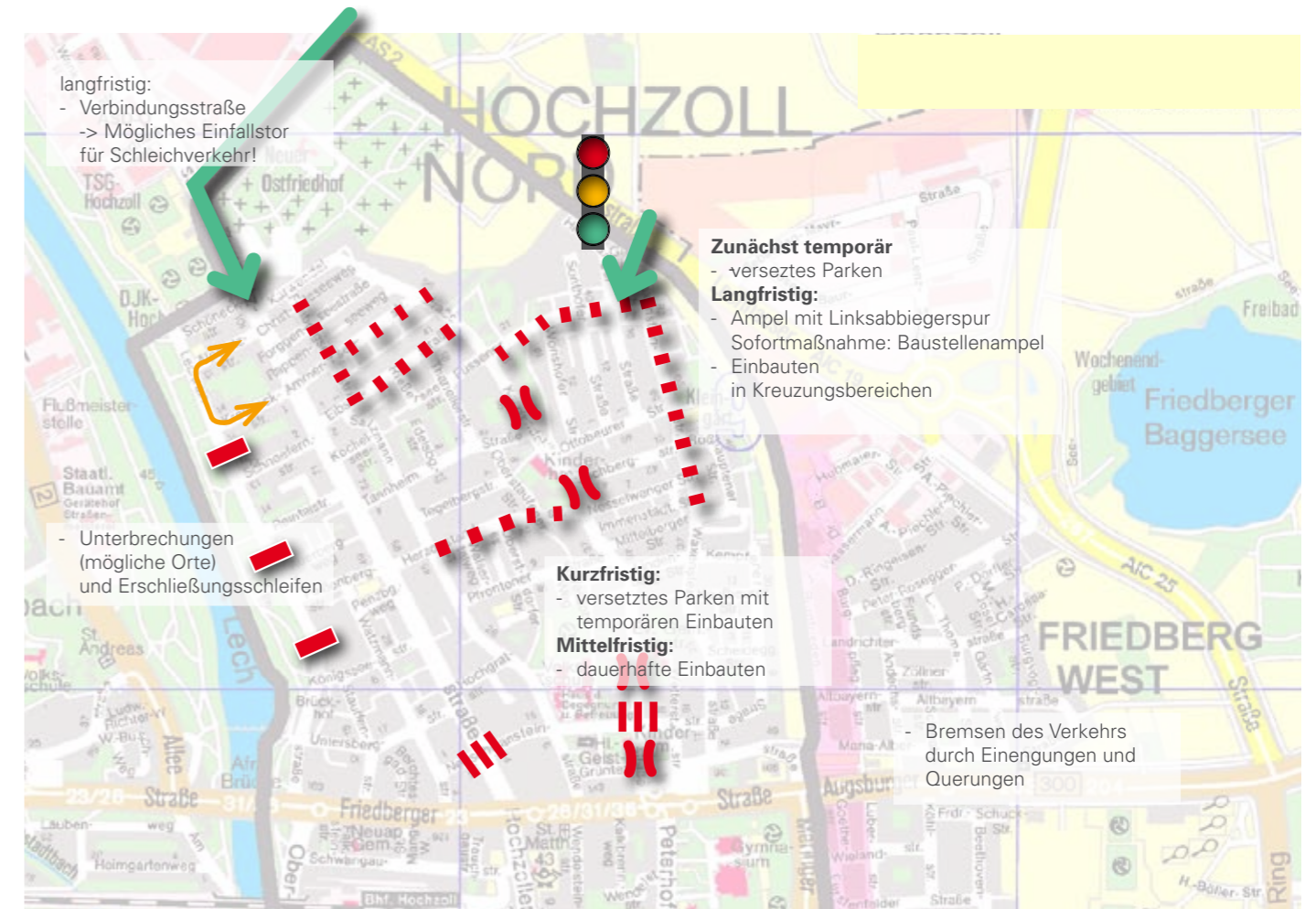
Ausschnitt aus der Beschlussfassung:

NORD 1				NORD 2				STICHPUNKTE			
WERT	SICHERHEIT	E	PRIOR	WERT	SICHERHEIT	E	PRIOR		E	PRIOR	
5	Unterbrechung Lechrainstr.			5	Versetztes Parken	2000,-	1	1	VERLAU DRUM L1 → H2 SÜD	*	
5	2 = 1 nach 3 Jahre	2000,-	1	5	Friedbergerstr. mit baul. Unterstützung	3000,-	1	0	ZUFABRT/WANDERT ZUM R.D.G.	-	
4	Schönebergstr./Büchelgasse			5	Waxensteinstr. etw. 1. Phase: provisorisch	3000,-	1	6	PAEKEN AN DAHMHOF/ANNOHNERP.	***	
5	KUKA - Buspass	1,5 Mio	2	5	Friedbergerstr. Querung Bauphase?	45.000,-	1	6	PUNKTUELLE VERKEHRS.		
5	Ammerdelestr./Koblenzstr.	3000,-	1	5	MANGWEG Süden			6	NEUE AMPEL IN UNTERZUFABRT	***	
5	Versetztes Parken E98L + in Friedbergerstr.			5	Sicherheit für Behinderte während der Bauphase			4	OSARE - HOPAT	***	
5	Standortwahl Baumaßnahmen			5	Mobilitätstraining			3	BAUT NO MÖGLICH	40 X ST.	*
5	Waxenstein - Blücherstr.	Unterhalt		5	STADT informiert BEHINDERTE			6	MINKREISK. OBERL./UNTERL.	100 T.	**
5	2 = 3 Jahre			5	BEHÖRDEMAßN. L.D. TRETFAHREN			6	BEHÖRDEMAßN. L.D. TRETFAHREN	50 T.	***
5	2 = 3 Jahre			5	HOPATSTR./TIEBERH. BEHÖRDEMAßN. FEST			6	HOPATSTR./TIEBERH. BEHÖRDEMAßN. FEST	40 T.	***
5	2 = 3 Jahre			5	ELBAUER/MANGWEG			6	HOPATSTR./TIEBERH. BEHÖRDEMAßN. FEST	10 T.	**
5	2 = 3 Jahre			5	GARTENSTR./WAGNERSTR.			3	ELBAUER/MANGWEG	10 T.	**
5	2 = 3 Jahre			5	WEISSER/ARBEIT VERHINDERT			6	WEISSER/ARBEIT VERHINDERT	RT/ZST.	***
5	2 = 3 Jahre			5	RADWEG MERINGER + LINKS/ABWENK (VERANK.)			5	RADWEG MERINGER + LINKS/ABWENK (VERANK.)		***
5	2 = 3 Jahre			0	RADWEG SÜDL. BAHN/ANNOHNER			0	RADWEG SÜDL. BAHN/ANNOHNER	400 T.	
5	2 = 3 Jahre			6	ERREICHBARKEIT V. SÜDEN			6	ERREICHBARKEIT V. SÜDEN	400 T.	**

Ergebnisse der Arbeitskreise, finale Beschlussfassung:

www.planungswerkstatt-hochzoll.de/ergebnisse.html

Beschluss	Kosten	Prio	Zustimmung
Parken am Bahnhof			***
Punktuelle Verkehrsberuhigung in Hochzoll-Süd			***



Hochzoll Nord

ERREICHBARKEIT UND VERKEHRSBERUHIGUNG

UMGESTALTUNG DER QUARTIERZUFABRTEN

Die Umgestaltung der Quartierszufahrt an der Waxensteinstraße soll den Schleichverkehr in den Wohngebieten wirksam reduzieren. Stattdessen kann eine Verbindung südlich des KUKA-Geländes Entlastung schaffen, aber auch neuen Verkehr anziehen.

VERKEHRSBERUHIGUNG IN DEN WOHNSTRASSEN

Viele einfache, punktuelle Maßnahmen, wie versetztes Parken, Nasen im Straßenquerschnitt sowie die Verengung von Kreuzungsbereichen sollen den Durchgangsverkehr wirksam bremsen.

WENIGER VERKEHR IN DER KARWENDELSTRASSE

Mit mehreren Übergängen und Einengungen soll der Verkehr in der Karwendelstraße gebremst und reduziert werden.

AUFWERTUNG DES LECHRAINS

Unterbrechungen des Lechrains für den Autoverkehr machen diesen für Radfahrer und für am Lech Erholungsuchende noch attraktiver.

SICHERE FUSSWEGE

Gesicherte Übergänge, Bodenmarkierungen und Einengungen machen die Fußwege und insbesondere die Schulwege sicherer.

- Zufahrten
- Versetztes Parken mit Einbauten
- punktuelle Sperrung
- Einengung
- Querungshilfe

Hochzoll-Süd

ERREICHBARKEIT UND VERKEHRSBERUHINGUNG

UMGESTALTUNG DER QUARTIERSZUFahrTEN

Die Verhinderung des Abbiegens an der Alpsee- und Weißenseestraße sowie eine geänderte Verkehrsführung im Bereich der Zedlitzstraße machen die Querung des Quartiers von Osten und von Süden unattraktiv und sollen den Verkehr auf die Bundesstraße leiten.

VERKEHRSBERUHINGUNG IN DER OBERLÄNDERSTRASSE

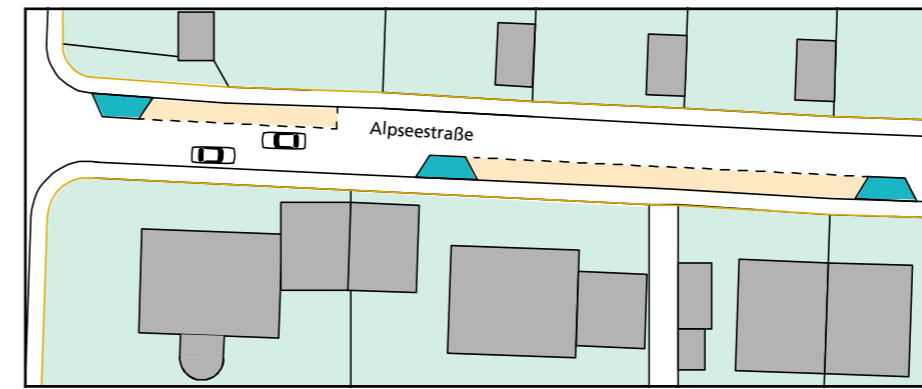
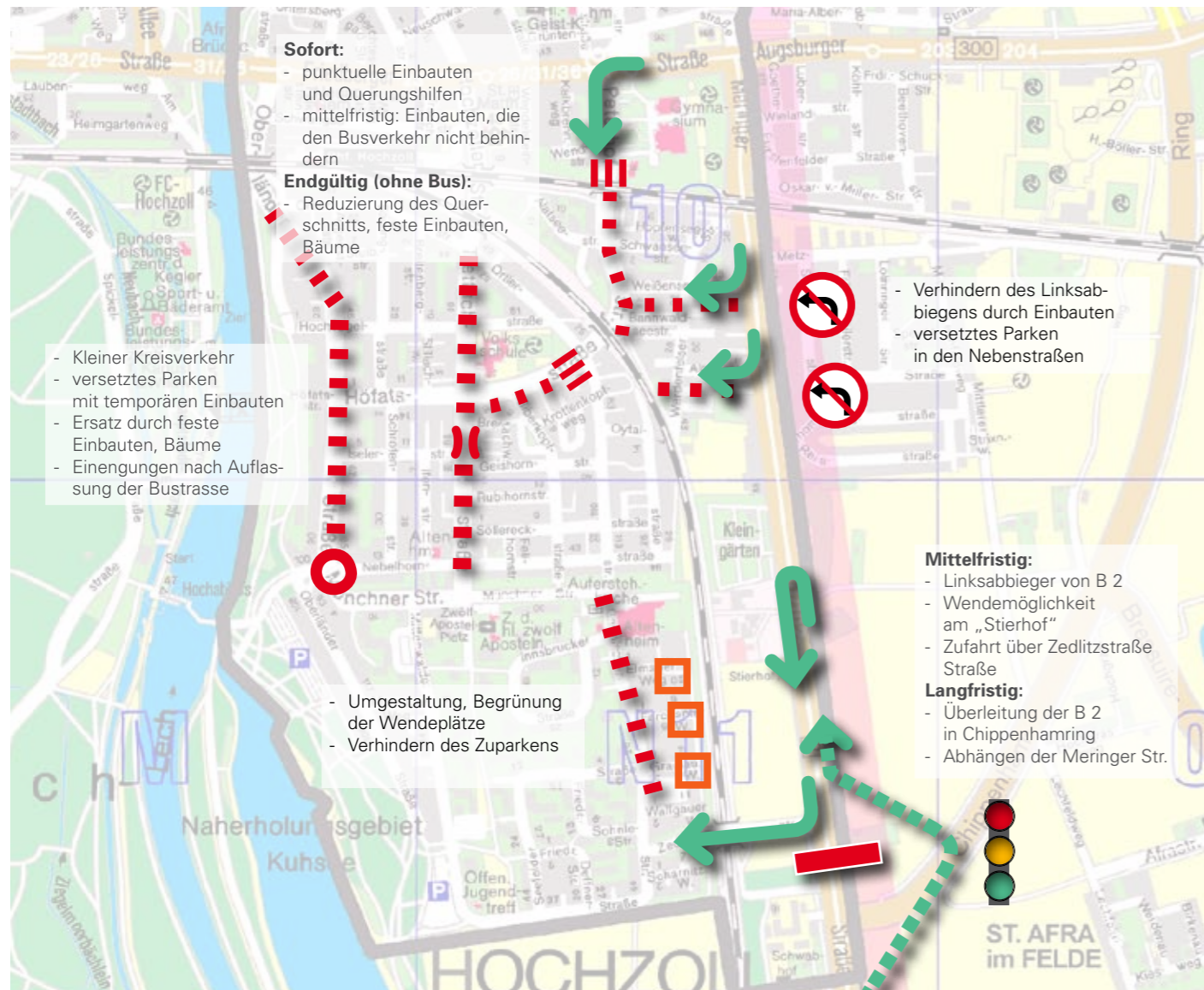
Verengungen und Nasen im Straßenquerschnitt sowie ein kleiner Kreisverkehr sollen die Geschwindigkeit in der Oberländer Straße bremsen. Wegen der Buslinie ist derzeit eine Reduzierung des Querschnitts noch nicht möglich.

VERKEHRSBERUHINGUNG IN UND UM DIE HÖFATSSTR./PETERHOFSTR.

Der Rückbau von Kreuzungen und die Errichtung von Nasen im Straßenraum beruhigen den Verkehr und machen die Querung (Schulweg) sicherer. Ein endgültiger Ausbau, auch mit begrünten Inseln und Bäumen, kann erst nach Auflassung der Buslinie erfolgen. Versetztes Parken und punktuelle Einbauten beruhigen den Verkehr in den Nebenstraßen.

UMBAU DER TRETTACHSTRASSE

Verkehrsberuhigende Maßnahmen sollen die, auch von Fußgängern stark frequentierte Straße aufwerten und sicherer machen.



Beispiel Alpee Straße: Versetztes Parken mit temporären Einbauten



Ausblick

ZEITNAHE UMSETZUNG GEWÜNSCHT

Entsprechend den Beschlüssen der Delegierten hat das Tiefbauamt eine Beschlussvorlage für den Stadtrat vorgelegt, die dieser im Juli 2009 einstimmig angenommen hat. Auf dieser Basis können in den nächsten Jahren im Rahmen der jeweils durch den Stadtrat bewilligten Mittel die beschlossenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Statt weniger aufwändiger, gestalterisch anspruchsvoller und damit kostenintensiver Projekte haben sich die Delegierten klar für eine Vielzahl einfacher, aber dennoch wirksamer, punktueller Maßnahmen ausgesprochen. Auch provisorische Maßnahmen

wurden begrüßt, um einerseits mit zunächst minimalem Aufwand eine unmittelbare Wirksamkeit zu gewährleisten, diese andererseits jedoch noch evaluieren und ggf. nachbessern zu können. Trotz eines weiten Zeithorizonts haben sich die Delegierten auch dafür ausgesprochen, die Neuordnung der Führung und Ausschilderung der Bundesstraßen zu verfolgen. In regelmäßigen Abständen sollen die Bürger nun über den Fortgang der Umsetzung informiert werden und das Konzept den gemachten Erfahrungen oder den sich ggf. wandelnden Anforderungen angepasst werden. Stadtrat und Verwaltung haben sich zum Ziel gesetzt, Hochzoll als

ENTWICKLUNGSKONZEPT HOCHZOLL

attraktiven, zukunftsfähigen Stadtteil zu stärken. Hochzoll soll in das Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen werden!

Für die Stadtteilentwicklung sind die Zentren von entscheidender Bedeutung - als Orte für Wirtschaft und Kultur, Orte zum Arbeiten und Wohnen, für Versorgung und Freizeit. Zugleich sind sie Identifikationsorte der Gesellschaft und Kristallisationspunkte für das Alltagsleben. Die Entwicklung Hochzolls gelingt jedoch nur, wenn Verwaltung, Politik, Bürgerinnen und Bürgern sowie alle lokalen Akteuren an einem Strang ziehen.

Bereits im Beteiligungsverfahren sollen daher langfristig tragfähige Strukturen aufgebaut werden, die künftig den Stadtumbau aktiv begleiten und unterstützen. In mehreren Schritten ist der Stadtteil an der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes beteiligt:

- Expertenrunden mit lokalen Akteuren aus den Bereichen: soziale Infrastruktur, Wirtschaft, Freizeit/ Kultur und Freiraum
- Bestandsaufnahmen mit ausgewählten, repräsentativen Gruppen von Kindern und Jugendlichen
- Große, öffentliche Ideenwerkstatt

Die Entwicklung des Verkehrskonzeptes für Hochzoll war die erste Säule eines integrierten Entwicklungskonzeptes für Hochzoll. Auf dieser Basis und den hierbei gewonnenen Erfahrungen werden nun die weiteren Handlungsfelder angegangen:

- Soziale Infrastruktur
- Lokale Wirtschaft
- Freiraum/ Städtebau

Wir hoffen, dass sich einige der bereits beim Verkehrskonzept so engagierten Delegierten zur weiteren Mitwirkung gewinnen lassen und natürlich viele weitere Akteure dazu stoßen werden.



Mitdenken, mitplanen

BÜRGERBETEILIGUNG LOHNT SICH

Der hiermit vorgestellte Beteiligungsrahmen bot die Möglichkeit eines direkten und persönlichen Erfahrungsaustauschs zwischen den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtteils Hochzoll und den Vertretern der städtischen Ämter. Solche Gelegenheiten schaffen neben den hier präsentierten Ergebnissen auch immer ein gegenseitiges Verständnis, Achtung und Wertschätzung. Diese sind eine solide Grundlage für die künftige Fortsetzung des begonnenen, partnerschaftlich-konstruktiven Dialogs.

Die Planungswerkstatt fand ich für mich wertvoll, weil das Engagement der Nachbarn erfreulich hoch war. Die Vorschläge der Nachbarn konnten in die Diskussion eingebracht werden, die Ergebnisse stehen in den Vorschlägen.

Gruß W. Grandel,
Delegierter Bereich 14

Die Zusammenarbeit mit der Planungswerkstatt und den Vertretern der Stadt Augsburg war für mich sehr interessant. Es war sehr wichtig, die einzelnen Meinungen zu den gewünschten Veränderungen der Anwesenden zu hören.

Ich wünsche Ihnen und dem ganzen Team einen schönen erholsamen Sommer!

Viele Grüße
Christine Weichert,
Delegierte Bereich 14

Die Planungswerkstatt hat sich für mich gelohnt, weil ich dadurch erfahren habe, dass tatsächlich die Zusammenarbeit mit den Bürgern gesucht wurde. Es bleibt abzuwarten, inwieweit die Wünsche und Anregungen durch die Stadtverwaltung umgesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen
Doris David
Delegierte Bereich 10

Die Planungswerkstatt hat sich für mich gelohnt, weil endlich einmal schon im Vorfeld die Belange behinderter Menschen im ganzen Umfeld berücksichtigt wurden. Die Planungswerkstatt habe ich für mich als Inklusion empfunden, indem ich von den nichtbehinderten Menschen trotz meiner Behinderung und als einziger Betroffener und als Vertreter des Behindertenbeirates eingebunden und wurde und bei benötigter Hilfe jederzeit Hilfe erhalten habe.

Manuel Rodriguez,
Behindertenbeauftragter

Impressum

PLANUNGSWERKSTATT „EIN VERKEHRSKONZEPT FÜR HOCHZOLL“

DURCHFÜHRUNG:



im Auftrag der Stadt Augsburg
Baureferat, Tiefbauamt

UNTER MITWIRKUNG VON:

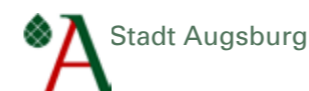
Tiefbauamt
Stadtwerke, Verkehrsbetriebe
Stadtplanungsamt
28 Delegierten aus 14 Bereichen (siehe: www.planungswerkstatt-hochzoll.de/delegierte.html)
sowie 2 Beobachtern aus Friedberg

Auftakt bzw. Abschluss
im Gemeindesaal der Kirchen Heilig-Geist bzw. Zwölf-Apostel
am 24. und 26.11.08 bzw. am 24.06.2009

Arbeitskreise
im Bürgertreff Hochzoll
am 24.01, 14.03. und 09.05. 2009

Planen + Bauen
ist eine Dokumentationsreihe
des Baureferats der Stadt Augsburg
Herausgeber:
Stadt Augsburg

HERAUSGEBER:



Baureferat
Rathausplatz 1
86150 Augsburg

KONZEPT, REDAKTION, LAYOUT:

Tiefbauamt der Stadt Augsburg,
Dr. Gunther Höhnberg, Thomas Hertha
URBANES WOHNEN eG,
Jan Weber-Ebnet, Rolf C. Peter, Thomas Schirduan (Grafik)

ABBILDUNGEN UND GRAFIKEN:

Tiefbauamt, URBANES WOHNEN eG, W. Grandel (Bilder vor Ort)

DRUCK:

Druckerei: WIRmachenDRUCK GmbH
Auflage: 5.000 Stück

November 2009
www.planungswerkstatt-hochzoll.de

