

Stellungnahme zur Planfeststellung Hauptbahnhof

Im Schatten der Tunneldiskussion

Bahnhofs-Westseite	3
Städtebau	3
ÖPNV	3
Radverkehr	4
Fußgänger	4
MIV	5
Bahnhofs-Ostseite	5
Städtebau	5
ÖPNV	5
Radverkehr	5
MIV	6

Augsburg, 26.10.2010. Das Planfeststellungsverfahren zur Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof droht im Schatten der Tunneldiskussion abseits der Öffentlichkeit über die Bühne zu gehen. Wir veröffentlichen im Folgenden die Stellungnahme der Bürgeraktion Pfersee zur Hauptbahnhofplanung, die rechtzeitig innerhalb der Eingabefrist, die heute endet, an die Regierung von Schwaben ging. Über den folgenden Link gelangt man zu einem detaillierten Übersichtslageplan:

http://www.forumaugsburg.de/s_2kommunal/Stadtentwicklung/101024_stellungn-pfv-hbf/uebersichtslageplan.pdf

Regierung von Schwaben
Frau Beck
Fronhof 10
86152 Augsburg

Augsburg, 8.10.2010
Der Vorstand
Ihr Ansprechpartner: Dietmar Egger
Telefon: 0821 / 448 15 90
E-mail: dietmar.egger@gmx.de

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof

Sehr geehrte Frau Beck,

im Folgenden erhalten Sie die Anregungen der BÜRGERAKTION PFERSEE zum laufenden Verfahren:

Einleitend möchten wir betonen, dass wir die Schaffung eines westlichen Bahnhofszuganges sehr begrüßen und uns um diese Anbindung der westlichen Stadtteile seit Jahrzehnten bemühen. Wir können i.d.Z. auch darauf verweisen, dass wir bereits 1996 am Seb.-Buchegger-Platz einen vorgezogenen Tunnelanstich begangen haben (Anlage). [s. Kasten auf Seite 2 Artikels; *Anm. d. Red.*]

Erster Spatenstich für eine neue Bahnstufunterquerung

"Beim Stadtbauamt ist man sich der Notwendigkeit, den Fußgängerverkehr aus der Pferseer Unterführung herauszunehmen, durchaus bewußt...(jedoch) fehlen noch die sehr hohen Mittel, die für eine Ausführung nötig wären", berichtet 1953 die "Schwäbische Landeszeitung".



Da die Stadt Augsburg 40 Jahre lang über diese Erkenntnis nicht hinauskommt, greifen wir selbst zum Spaten. Auch ohne den "Obersten Spatenstecher" von Augsburg, wie MdL Willi Leichtie ironisch bemerkt, versammeln sich am 8. Oktober viele Bürger und Bürgerinnen aus Pfersee und dem Thelottviertel auf dem Sebastian-Buchegger-Platz.

MdL Raimund Kamm, Stadtrat Klaus Kirchner, Dorothea Böhm vom Ärztekreis "Umwelt und Gesundheit" und Siegfried Kerscher vom Thelottviertel betonen zunächst die Notwendigkeit einer zusätzlichen Unterquerung des Bahnhofgeländes.

Nach einer Betrachtung von Rüdiger Schablinski über die Zirbelnuß, die entsprechend den neuesten Erkenntnissen der Wissenschaft den Spaten, das wahre Wahrzeichen von Augsburg

symbolisiert, beginnen wir mit dem Tunnelbau.

Unterstützt von der Gruppe "Sambamania" feiern wir mit Freibier und Brezen unter unserem Transparent ... diesen denkwürdigen Tag. Dank an Herrn Heinrich und seine Mannschaft von der 6. Polizeiinspektion, die zu unserem Schutz ausgerückt sind.

Mit Freude können wir feststellen, daß unsere Aktion, wie auch die des Ärztekreises, welcher der Patientin Augusta Vindellicorum eine neue Bahnstufpassage verschreibt, nicht ohne Folgen ist: Die Bahnstufunterquerung wird zum Stadtratsthema. Mit dem Vorschlag eines europaweiten (!) Ideenwett-werbs für eine "Erlebnisswelt" unter dem Bahnhof versucht die CSU noch die Kurve zu kriegen.

Schon erstaunlich, wie man sich sorgt, ob eine solche Unterquerung auch angenommen wird. Daß aber tagtäglich viele hundert Bewohner die enge und atemberaubende Pferseer Unterführung benutzen müssen, stört niemanden.

Aber vielleicht sollten wir doch besser der Empfehlung von Rüdiger Schablinski folgen und uns für eine Tiefgarage unter dem Bahngelände stark machen!

Bericht über eine Aktion der Bürgeraktion Pfersee im Jahre 1994, aus dem Jahresbericht der BA, Bild: „Festredner“ Schablinski

Für die nun vorliegende, detailliertere Planung müssen wir allerdings wieder feststellen, dass eine begleitende städtebauliche Planung weitgehend nicht festzustellen ist, im Widerspruch zum BayÖPNVG¹, das die Beachtung von Erfordernissen der Städtebauplanung sowie Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ausdrücklich fordert.

Es ist ebenfalls nicht erkennbar, wie der Vorgabe, gemäß GVA/VEP² der Stadt Augsburg, genügt wird, dass die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes mit hoher Priorität verfolgt und möglichst große Anteile des MIV auf den ÖPNV verlagert werden sollen. Im Gegenteil wird mit der Planfeststellungsvariante der MIV im Bahnhofsumfeld zu Lasten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds Fuß und Rad sogar eindeutig bevorzugt.

Nach Art. 75 BayVwVfG wird mittels Planfeststellungsverfahren (PFV) über die Zulässigkeit eines Vorhabens einschl. aller Folgemaßnahmen mit Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange entschieden.

Insbesondere die Folgemaßnahmen sind anhand der vorgelegten Planung aber nicht zu beurteilen, da der Planungsumgriff viel zu eng gefasst ist. Die Planung negiert dabei u.a. die Auswirkungen und Einflüsse ganzer Teilvorhaben des Gesamtvorhabens Mobilitätsdrehscheibe und bereits bekannter Netzergänzungen. Eine Gesamtschau des Projekts ist für Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange aufgrund der vorliegenden Planungsunterlagen nicht möglich. Um Auswirkungen der Planung und wechselseitig Einflussfaktoren im Zusammenhang beurteilen und erfassen zu können, ist daher erforderlich die Trassierung der Linie 5 und die im Nahverkehrsplan (NVP) zitierte vorgesehene Straßenbahntrasse über Karl- und Prinzregentenstraße zum Hauptbahnhof zu ergänzen – Art. 78 (1) BayVwVfG³.

Die Planungen sind daher mit einer städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenplanung zu ergänzen. Die Ergebnisse der Planungswerkstatt Innenstadt und Mobilität sowie des Innenstadt-Ideenwettbewerbs sind in das Verfahren einzubeziehen.

Bahnhofs-Westseite

Städtebau

Insbesondere für die Pferseer Straße wird die Planung keinem Interesse von Anwohnern und Gewerbetreibenden gerecht. In Kenntnis anliegender Planungen z.B. ist beabsichtigt, im Zuge des BBP 500 die Frölichstraße auf Tempo-30 herabzustufen. Dieses ist auch für die im Westen anschließende Augsburgener Straße längst erfolgt. Für die im Vergleich zur Augsburgener Straße breitere Pferseer Straße ist daher gleiches angesagt. Ebenfalls ist die Gestaltung der Augsburgener Straße auf die Pferseer Straße zu übertragen, um die – lt. FNP⁴ – Marktfunktion der Straße zu stützen und zu erhalten. Dies ist umso nötiger als diese Funktion mit dem beabsichtigten Rückbau der Straßenbahnhaltestelle in ihrer Grundsubstanz gefährdet ist, da absehbar ein Großteil der Kundenfrequenz abgezogen würde. Die Einschleifungen der Gleistrassen sind in der beabsichtigten Form nicht hinnehmbar. Straßenbahnplanungen im verdichteten städtischen Umfeld können nicht wie auf der „Grünen Wiese“ erfolgen und sämtlichen verfügbaren Raum okkupieren.

Im Vorfeld westlicher Bahnhofszugang ist keine Vorfahrt zu erkennen (Kiss-and-Ride), die Aus- und Einsteigevorgänge ermöglicht.

ÖPNV

Auf Höhe des Seb.-Buchegger-Platzes fehlt eine Bushaltestelle zur Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger. Das vielgeäußerte Planungsziel, im Stadtgebiet Parallelverkehre zu vermeiden, ist der Planung nicht zu entnehmen. Wir verweisen daher auf das Potential eines Hbf- Westzugangs, der für viele der heute noch verkehrenden AVV-Linien aus dem Süden, Westen und Norden der Region

¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

² Gesamtverkehrsplan/Verkehrsentwicklungsplan Stadt Augsburg 1998

³ Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz

⁴ Flächennutzungsplan

angefahren werden kann, und eine deutliche Entlastung/Entzerrung der Verkehrsbeziehungen um den Bahnhofsvorplatz bewirken kann. Unabhängig davon erscheint es auch geboten, die erheblichen Potenziale zur Brechung von Linien auszuschöpfen, weil für alle Fahrbeziehungen Umsteigemöglichkeiten an der Stadtgrenze erkennbar sind. Eine Argumentation, wie sie vom AVV am 5.7.2010 in einer Info-Veranstaltung der Stadt Augsburg für Interessensgruppen formuliert wurde, Fahrgästen aus dem Landkreis wäre das Anlanden an einen zukünftigen Westzugang zum Hbf und der dortige Umstieg in die Straßenbahn nicht zuzumuten, ist nicht begründbar, sofern der Hbf tatsächlich als Drehscheibe für den Regionalverkehr fungieren soll. Ebenfalls können auf der Hochterrasse ausreichend Parkierungsflächen für warteständige Fahrzeuge ausgewiesen werden resp. bestehende Anlagen mitbenutzt werden.

Augenscheinlich sind die Einschleifungen der Gleistrassen aus der Rosenaustraße in die Pferseer Straße der Entwurfsgeschwindigkeit 50 km/h geschuldet, die im Kreuzungspunkt aber nicht erreicht werden können. Überdies entstehen lt. Entwurf sämtlich S-Kurven in der Weiterführung, die sich für Fahrgäste äußerst unangenehm auswirken. Eine Begründung der gewählten Gleisradien mit Instandhaltungsvorteilen wird damit ebenfalls nicht erklärlich. Wir verweisen auf Situationen an Schrankenstraße, Fischertor, Perlach- und Schmiedberg, die trotz beschränkterer Platzverhältnisse einen Straßenbahnbetrieb zulassen – ohne alle anderen Verkehrsteilnehmer auszusperrten. Die nahezu Komplet-Blockade der nördlichen Straßenseite in der westlichen Pferseer Straße ist weder organisatorisch (bei prognostiziertem Verkehrszuwachs) noch städtebaulich akzeptabel. Vor der Pferseer Unterführung soll zwar die Haltestelle rückgebaut werden, die z.B. für Radfahrspuren dringend benötigten Flächen werden aber von einer unsinnigen Mittelinsel okkupiert.

Ebenfalls nicht ersichtlich wird die Organisation der Kreuzung Rosenau-/Pferseer Straße, die lt. Erläuterungsbericht (und entgegen der bisherigen Beschlusslage) künftig auch die Linie 5 aufnehmen soll. Um Fehlinvestitionen zu vermeiden, ist daher der absehbar erforderliche Ausbauzustand aufzuplanen.

Ebenfalls fordern wir die Prüfung einer alternativen Trassenführung der Straßenbahnlinien 3 und 5 über die Hörbrot-/Perzheimstraße, vgl. Innenstadt-Ideenwettbewerb, die wegen deutlich großzügigeren Kurvenradien eine deutliche Betriebskostensparnis erwarten lässt. Außerdem wäre hiermit eine Trennung der Verkehrsmitteltrassen zu erreichen, die für das belastete Thellotviertel eine deutliche Verkehrsberuhigung ermöglicht und städtebauliche Potenziale für die Pferseer Straße eröffnet, bei deutlich vereinfachter Verkehrsabwicklung.

Radverkehr

Die Radverkehrsplanung im Bahnhofsumfeld ist, sofern überhaupt erkennbar, nur noch lausig zu nennen. Wir verweisen daher auf den Umstand, dass bisher nicht beabsichtigt ist, auch die Radfahrer über die neue Bahnhofsquering in Richtung Innenstadt zu führen. Für die Haupt-Ost-West-Radachse ist unseres Wissens die Pferseer Unterführung angedacht, was die Planung jedoch völlig ignoriert. So finden sich auf der gesamten Länge der Pferseer Straße keine zuführenden Radfahrstreifen oder -wege, was bei dem prognostizierten Verkehrszuwachs selbst bei einer Tempo-30-Regelung nicht mehr akzeptabel wäre. Ebenfalls inakzeptabel ist die Radwegeführung in der Rosenaustraße, die den Radfahrer, mit Fahrtrichtung Nord, auf Höhe des Seb.-Buechegger-Platzes auf die westliche Straßenseite zwingt, wo ohne zusätzlichen Flächenausweis der vorhandene Radweg in einen gegenläufig befahrenen Radweg umdefiniert werden soll. An der Kreuzung zur Pferseer Straße endet der 2-Spuren-Radweg im absoluten Nichts. Es ist keine einzige Querungsfurt vorgesehen, die den Radverkehr stadtauswärts wieder auf die Ostseite zurückführen würde. Ein Schutz der Fußgänger, an der unübersichtlichen Ecke vor dem früheren „Schlüssel-Fritz“, ist mangels Aufstellflächen nicht gegeben. Hier wird der Radverkehr systematisch ausgebremst mit bis zu 5 zu beachtenden Ampelphasen für eine Kreuzungsquerung. Daher ist für die Rosenaustraße zwischen Westzugang Hbf und Pferseer Straße zwingend eine Tempo-30-Regelung erforderlich, die wenigstens ein Mitschwimmen im Verkehr ermöglicht. Andernfalls regen wir den Verzicht auf eine eigene Gleistrasse im benannten Bereich an, der wiederum einen Radfahrstreifen auf der Ostseite ermöglicht. Zwingend sind Radfahrstreifen auch in der nördlichen Rosenaustraße beidseitig zu berücksichtigen.

Fußgänger

Die beabsichtigte Eliminierung der Tram-Haltestelle Rosenaustraße ergibt zwangsläufig ein erhöhtes Fußgängeraufkommen vom Rosenauviertel zum Westzugang Hbf. Es ist daher geboten auch im Norden des Seb.-Buchegger-Platzes eine lichtsignalgesteuerte Querung der Rosenaustraße zu ermöglichen, da der Umweg auf die Südseite, mit kollidierendem Radverkehr, sicher nicht angenommen wird.

MIV

Für das Thellot-/Rosenauviertel fehlt jegliche planerische Aussage zur Organisation des zusätzlich anströmenden Park- und Suchverkehrs. Um den offensichtlichen Problematiken und Leistungsdefiziten der Rosenaustraße zu begegnen, wird die Prüfung einer jeweiligen Einbahnstraßenregelung der parallel in kurzem Abstand verlaufenden Achsen Rosenaustraße, in Süd-Nord-Richtung ab Schießstättenstraße, und gegenläufig Holzbach-/Perzheimstraße angeregt, zumal in Verlängerung der Perzheimstraße ein leistungsfähiger B-17-Anschluss zur Verfügung steht.

Bahnhofs-Ostseite

Städtebau

Zum städtebaulichen Desaster gerät die Planung für die Halderstraße, deren komplette Entlaubung einer problemlos verzichtbaren Bevorzugung des MIV über eine Öffnung in beide Fahrtrichtungen geschuldet ist. Eine Berücksichtigung der Neugestaltung Bahnhofsvorplatz analog zum Innenstadt-Ideenwettbewerb oder Empfehlungen der Planungswerkstatt Innenstadt und Mobilität ist nicht erkennbar. Ebenfalls wird nicht ersichtlich, wie das dringende Erfordernis, die Bahnhofstraße als Einzelhandelsstandort zu stärken (vgl. Äußerungen Gutachter zum aktuell in Aufstellung befindlichen Einzelhandelsgutachten), berücksichtigt wird. Der westliche Zugang der Bahnhofstraße ist für den Fußgängerstrom vom und zum Bahnhof deutlich breiter zu fassen, was mit Verschiebung der provisorischen Haltestelle nach Süden und Verbreiterung des nördlichen Fußweges einfach zu bewerkstelligen ist.

Zur Vermeidung und Verlagerung von Durchgangsverkehr regen wir eine Sperrung der Viktoriastraße für den MIV im Bereich Bahnhofsvorplatz an. Eine Erschließung für das Bahnhofsviertel kann problemlos in 2 Schleifen erfolgen. Im Süden kann dies über Ladehöfe, Halder- und Hermanstraße erfolgen, im Norden über Frölich-, Viktoria-, Prinzregenten und Schaezlerstraße.

Ebenfalls erforderlich ist die komplette Berücksichtigung des Straßenbahntunnels zur Viktoria-/Frölichstraße, wenn man nicht riskieren will, einen frisch gestalteten Bahnhofsvorplatz für die Linie 1 über die Karlstraße wieder aufzureißen.

ÖPNV

Nicht erklärlich ist die beabsichtigte Dauereinrichtung der Haltestelle für die Linie 4 in der Bahnhofstraße. Insbesondere, da die Haltestelle in Tieflage bereits für die Endauslastung ausgerüstet werden muss, ist keine Kapazitätsproblematik erkennbar, die den eigens zum Bahnhof geführten Fahrgästen aus Richtung Gersthofen die direkte Umsteigebeziehung zu den Zügen verwehrt. Ebenso wenig erklärt sich, dass die Linien 4 und 6 nicht zur Durchmesserlinie verbunden werden.

Die überflüssige Öffnung der Halderstraße in beide Fahrtrichtungen bedeutet, in jedem Fall bis zum Ausbau der Linie 5, dass beide Linien in Fahrtrichtung stadteinwärts massiv gestört werden, da das Tramgleis bis zur Schrankenstraße entweder mit dem MIV geführt werden soll oder 3-4 Mal von diesem gekreuzt wird. Statt der Rechtsabbiegespur in die Schrankenstraße wäre eine Haltespur für ein Einlage- oder havariertes Fahrzeug möglich, die im gesamten Planungsumgriff bisher nicht Raum findet.

Radverkehr

Die überflüssige Öffnung der Halderstraße in beide Fahrtrichtungen stellt für den Radverkehr ebenfalls eine massive Beeinträchtigung dar, was die Planung in zynischer Konsequenz nicht zur

Kenntnis nimmt. Inakzeptabel ist die Radwegführung in der Halderstraße, die den Radfahrer, mit Fahrtrichtung Bahnhof, auf die südliche Straßenseite und einen gegenläufig befahrenen Radweg zwingt. Am Bahnhofsvorplatz endet der 2-Spuren-Radweg im absoluten Nichts. Es ist keine einzige Querungsfurt vorgesehen, die den Radverkehr stadtauswärts wieder auf die Ostseite zurückführen würde. Eine Führung über den Platz oder ein Schutz der Fußgänger, an der bisher schon unterdimensionierten Regionalbushaltestelle, ist nicht gegeben. Daher ist mindestens für die westliche Halder- und südliche Viktoriastraße eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich erforderlich, die wenigstens ein Mitschwimmen im Verkehr ermöglicht. Ebenso regen wir an, den Posttunnel als dauerhafte Bahnsteigerschließung für Radfahrer herzustellen, und eine zusätzliche Fahrradstation im Untergeschoss „Fuggerstadtcenter“ mit direktem Zugang im Osten der Pferseer Unterführung.

MIV

Wir verweisen darauf, dass für die geplante Öffnung der Halderstraße in beide Fahrtrichtungen für die Fahrtrichtung West eine tägliche Frequenz von lediglich 3.000 Fahrzeugen prognostiziert wird, vgl. BBP 500. Dieses Aufkommen kann problemlos im Ringverkehr über die Ladehöfe abgewickelt werden. Sämtliche Parkhäuser bleiben so erreichbar. Aber die massiven vorgenannten städtebaulichen Missstände und Beeinträchtigungen der Umweltverbund-Verkehrsteilnehmer (auch am Königsplatz) lassen sich keinesfalls rechtfertigen

Mit freundlichen Grüßen,

i.A. Dietmar Egger

BÜRGERAKTION PFERSEE „SCHLÖSSLE“ e.V.