

Pressemitteilung

Planfeststellung Straßenbahnlinie 5

Stellungnahme für den Rad- und Fußgängerverkehr

Verfasser:

Forum Augsburg lebenswert e.V.

www.forum-augsburg-lebenswert.de

Planskizzen entnommen aus:

www.regierung.schwaben.bayern.de/mam/service/planfestst/pb/2021/StBL5-1/u_16__16_verkehrsgutachten.pdf

Augsburg, den 12.05.2021

Straßenbahnlinie 5: Ordnen statt quetschen!

Wer eine neue Straßenbahnlinie quer durch eine 2000 Jahre alte Stadt bauen will, braucht einen langen Atem. Gleise und Haltestellen treten in Konkurrenz mit dem Platzbedarf von Kraftfahrern, Radlern und Fußgängern. Anwohner wehren sich gegen Baumfällungen und (noch mehr) Straßenlärm vor ihrem Haus.

Die Planung der Straßenbahnlinie 5 begann vor über 15 Jahren. Man sollte erwarten, dass diese lange Zeit dazu genutzt wurde, ein faires Miteinander der verschiedenen Interessen und Mobilitätsträger auszuhandeln.

Arne Schäffler ist einer der Sprecher des Forum Augsburg lebenswert, der Zusammenschluss von 8 in Augsburg aktiven Umwelt- und Mobilitätsverbände. Er nimmt kein Blatt vor den Mund: „Aus dem fairen Miteinander ist nichts geworden – es wurde reingequetscht statt Platz zu schaffen. Niemand hat gewagt, die Verkehrsströme zu entzerren. Stattdessen diktieren die Stadtwerke jetzt die maximale Verdichtung.“ Die Folgen: die Kreuzungen im Verlauf der Trasse bekommen einen in Augsburg bisher ungekannten Verhau an Markierungen, Pfeilen, Ver- und Geboten. „Vieles werden die Betroffenen nicht verstehen – oder, etwa im Dunkeln oder im Winter, nicht einmal erkennen können. In der Folge“, so Schäffler, „drohen täglich Gefahrensituationen – und damit auch Unfälle. Und die Leidtragenden sind wieder einmal der Rad- und Fußverkehr.“

In der aktuellen SWA-Planung, so das FAL, rächen sich zudem alte Fehler. Jörg Schiffler, Augsburger Vertreter des ökologisch orientierten Verkehrsclubs Deutschland, hat die Planung von Anfang an verfolgt. Er erkennt in den Ergebnissen „eine Konfliktvermeidungsstrategie der Stadtregierung. Der öffentliche

Straßenbahnlinie 5: Ordnen statt quetschen!

Raum wurde verteilt wie seit 70 Jahren: der Kfz-Verkehr muss fließen, die Straßenbahn muss irgendwie fahren, und für den Rest schauen wir was noch möglich ist.“

Die hier vorgelegte Auswertung belegt dies an sechs Beispielen. Der Grundbefind:

Während sich für den Autoverkehr nicht viel ändert, werden sich Rad- und Fußverkehr an viele neue Markierungen, Pfeile, Umwege, Ver- und Gebote gewöhnen müssen. Der Verkehrsraum für Radler wird ingeengt; sie werden auf teils sehr enge Radwege gezwungen. Fußgänger drohen an diversen Stellen durch Radfahrende bedrängt zu werden.

Um das zu ändern, fordert das FAL:

- > Mehr Radler-Aufstellflächen vor Kreuzungen. Diese erleichtern auch das Linksabbiegen – und schaffen Platz für die Fußgänger, die die Kreuzung überqueren.
- > Weitgehender Verzicht auf indirektes Linksabbiegen mit Wartephase auf der Kreuzungsfläche.
- > Dringend überplant werden müssen die hochfrequentierte Querung Rosenaustraße / Pferseer Straße, die Planungen für die Perzheimstraße und den Bucheggerplatz
- > Auch wenn es niemand hören will: Überdacht werden sollte auch die geflügelte Trassenführung (4 C). Denn die Planfeststellung macht es offensichtlich: weder die Straßenbahn, noch der Fahrrad- und Fußverkehr profitieren von diesem „politischen“ Kompromiss.

Dass Augsburg Fahrradstadt und „Klimametropole“ sein will, haben die Stadtwerke offenbar noch gar nicht zur Kenntnis genommen.

beide Forderungen gehen konform mit den technischen Richtlinien. Auch erübrigt der Tempo-30-Beschluss für die Pferseestraße* die gewaltige Regelungsdichte der Planung von Stadtrat und Stadtwerken.

*plus weitere Tempo 30-Beschlüsse etwa für die Kreuzungen vor und hinter der Luitpoldbrücke, die erwartet werden.

Was ist die bessere Trasse? Auch wenn der Stadtrat die Entscheidung für die sog. „Vorzugsvariante“ gefällt hat, bietet sie in der Gesamtschau eigentlich nur Nachteile. Die offensichtlich bessere Lösung ist, die Straßenbahn in beiden Richtungen durch die Hörbrotstraße zu führen. So werden auch die Alleen in der Rosenaustraße erhalten und den Radfahrenden breitere Wege zur Verfügung gestellt. Auch die Pferseer Straße profitiert.

Einmündung Holzbachstraße in Rosenaustraße / Ackermannstraße

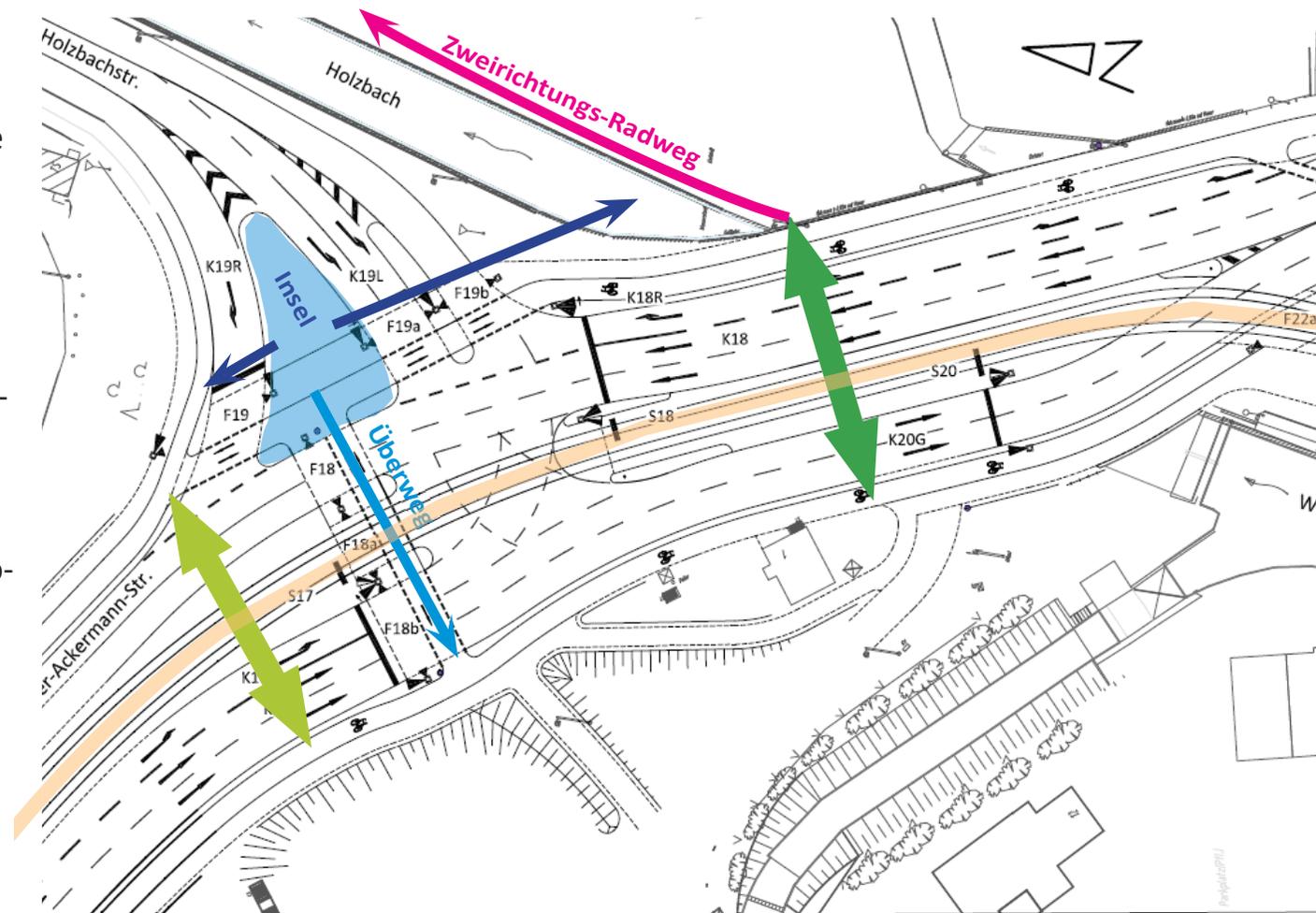
Kritik

- > Der Kfz-Verkehr fließt weiter ungebremst.
- > Der geplante **Überweg** ist an falscher Stelle platziert. Eine direkte Querung der Straße ist nicht möglich – stattdessen landet man auf einer hässlichen dicken **Insel**
- > Der neue östliche **Zweirichtungs-Radweg** am Holzbach-Ufer ist von Süden und Westen nur durch 2 bis 3 Ampelphasen erreichbar
- > **Fazit:** Diese „Lösung“ wird von vielen Fußgängern und Radlern nicht akzeptiert werden. Sie provoziert „wildes“ Queren. Es drohen mehr Unfälle, v.a. in der Rosenaustr.

Vorschlag

Statt eine mittig liegende zwei außenliegende Querungen:

- > vor K18R (Südseite der Kreuzung) für Rad/Fußgänger (**dunkelgrüner Pfeil**)
- > Westlicher Überweg in der Ackermannstr. (bei S17, **grünelber Pfeil**).



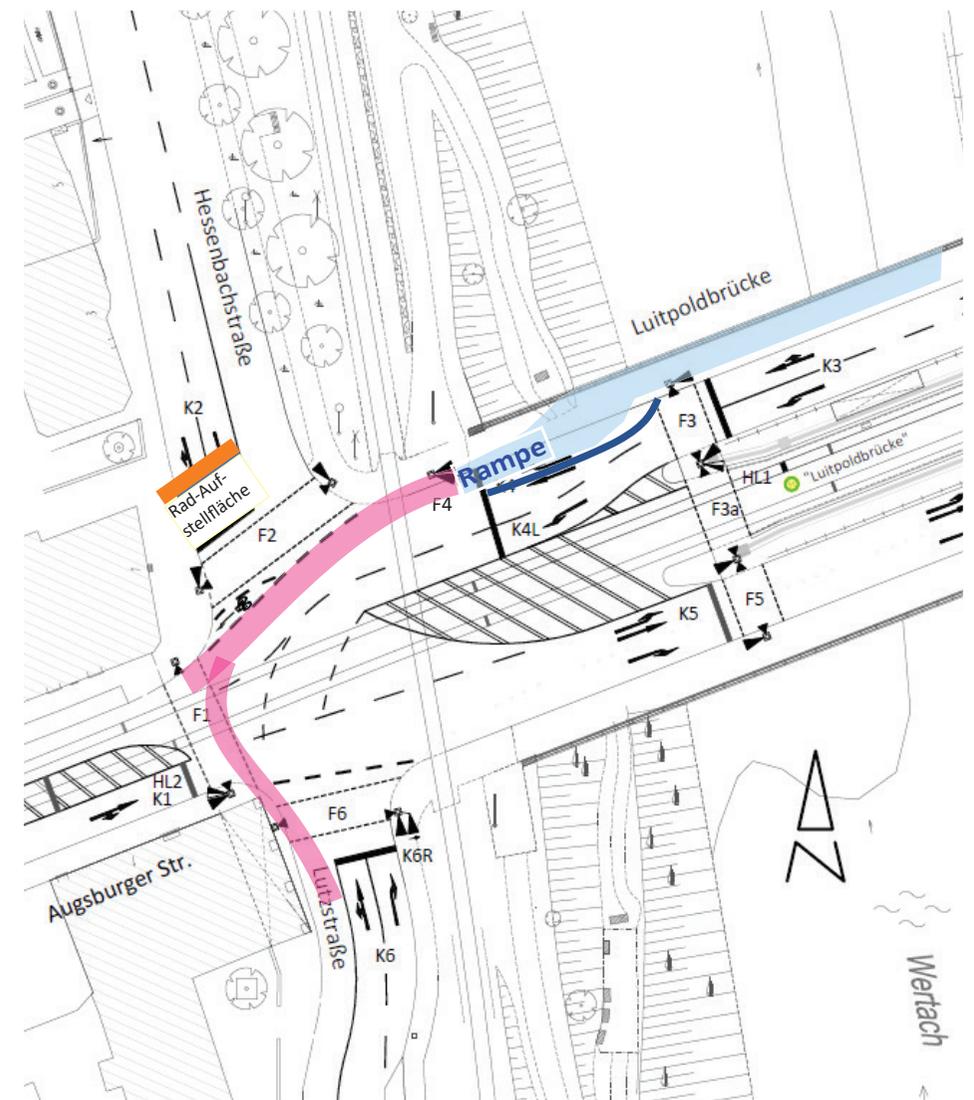
Westliches Ende Luitpoldbrücke Querung zur Augsburger Straße

Kritik:

- Die Planung der Kreuzung krankt an der nach wie vor „schrägen“ Querung der Hessenbachstraße. Dieses Problem besteht ja auch in der aktuellen Verkehrsführung und ist u.a. dafür verantwortlich, dass die Querung ein Unfallschwerpunkt geworden ist – und zu befürchten ist, dass dies so bleibt.
- keine Führung des Radverkehrs stadtauswärts (Richtung West).

Vorschläge:

- Radverkehr stadtauswärts am Ende der Luitpoldbrücke über eine Rampe auf die Fahrbahn führen (**hellblaue Fläche**). Diese Rampe senkt sich vor dem Bordstein ab – ein Eingriff in die Brückenkonstruktion erfolgt also nicht.
- Von der Luitpoldbrücke das Queren und anschließende Linksabbiegen Richtung Lutzstraße verbessern durch **Verbreitern der Radspur**.
- Zurückziehen der **Haltelinie Hessenbachstraße**. Dadurch entsteht Platz für eine Rad-Aufstellfläche.



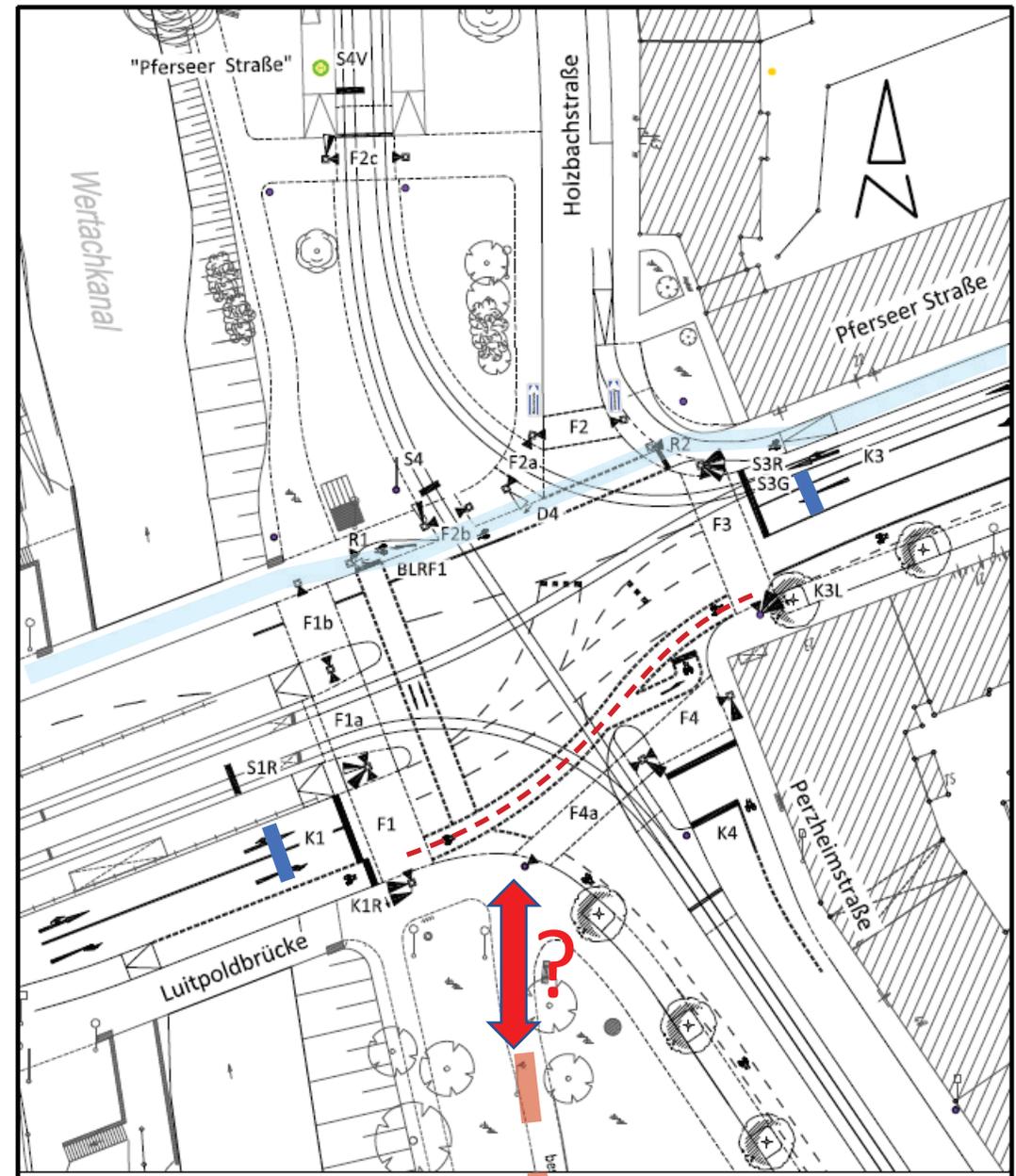
Östliches Ende Luitpoldbrücke / Perzheim- und Holzbachstraße

Problem:

- > Der Radweg von den Perzheimwiesen (**roter Doppelpfeil mit Fragezeichen**) wird für Rechtsabbieger Richtung Innenstadt nicht an die Radwegführung (**gestrichelte rote Linie**) angebunden.
- > Hochgradig uneinheitliche Führung des Radverkehrs: jede der 4 Richtungen wird anders geführt.
- > Der Radverkehr stadtauswärts wird bei S3R auf dem Gehweg um die Hausecke geführt. Dadurch werden Radfahrende ausgebremst. Konfliktpotenzial besteht durch Zusammentreffen mit dem Fußverkehr. Außerdem entsteht für die Fußgänger ein Umweg.

Lösung:

- > Die Radfahrenden vom Perzheimwiesen-Radweg Richtung Innenstadt werden an den (**rot-gestrichelten**) Radweg geführt.
- > Aufstellfläche bei K1 und K3 analog wie K4 (**blaue Balken**). Diese ermöglichen das direkte Linksabbiegen. Das ist notwendig, da die Radfahrer-Frequenz hier sehr hoch ist.
- > Radfahrende bei S3R auf der Fahrbahn lassen (wie heutiger Zustand).



Kritik:

- Auf engstem Raum gnadenlos überregulierte Kreuzung.
- Für die Radler wird das Linksabbiegen zeitraubend und zugleich gefährlich, da in allen 4 Richtungen **Zwischenhalte** erzwungen werden. Die dafür vorgesehenen Stellen müssen mit einer 90°-Drehung eingenommen werden.
- Prognose: ängstliche Radler queren wie die Fußgänger, sportliche und Radlergruppen biegen auf der PKW-Spur links ab. Wie auch immer: es entstehen **neue Unfallgefahren!**
- Der Plan, die vielen aus dem Pferseetunnel strömenden Radler auf eine **schmale Radspur** zu zwingen, wird ebenfalls nicht funktionieren:
 - Die Zahl der Radler ist Mittags und Nachmittags viel zu groß
 - Schnelle Radler, egal mit welchem Ziel, nehmen die Autospur
 - Ängstliche Radler*innen weichen auf den Gehweg aus.
- Problematisch ist, dass es dem PKW-Verkehr Richtung Ackermannstraße kaum gelingt, auf dem kurzen Straßenstück **auf die Kfz-Rechtsabbiegespur** zu kommen, ohne Radler zu gefährden.
- Die Radwege in der Rosenaustraße sind mit 1,50 m zu schmal.
- Der Gehweg auf der Nordseite der Pferseer Straße (bei Juwelier Mayer) wird deutlich verengt. Warum? Weil auf der Pferseestraße die Aufstellflächen für die beiden Linksabbieger (stadteinwärts = F1 und stadtauswärts Richtung Stadion, im Plan nicht sichtbar) jetzt über die ganze Länge ausgebaut wird. Dies ist aus Sicht des FAL unnötig.

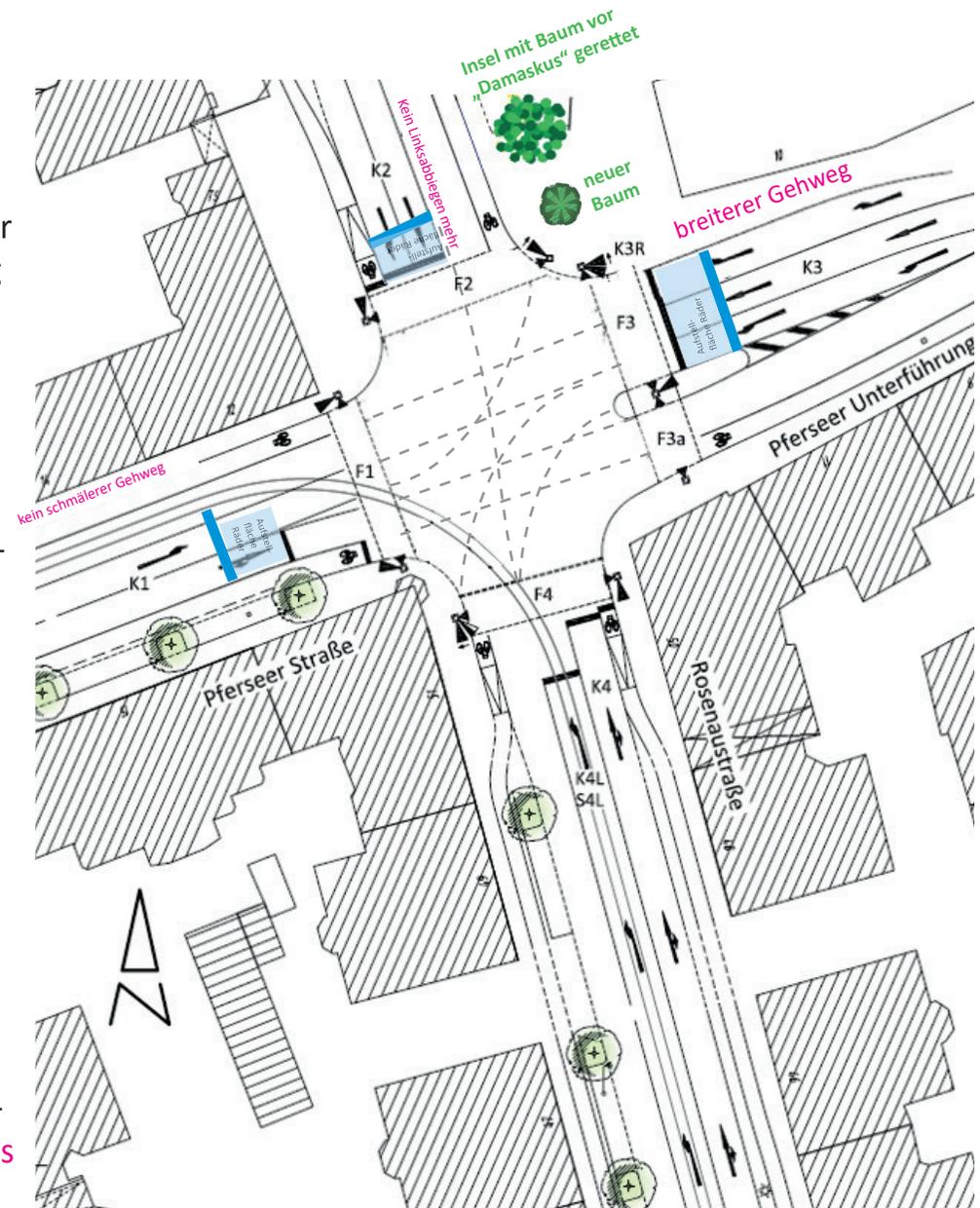
Rosenaustraße / Pferseer Straße



Rosenastraße / Pferseer Straße

Vorschläge:

- > Die Unfallgefahren durch Tempo 30 begrenzen.
- > Die Komplexität des Verkehrsgeschehen reduzieren durch Entfall der Linksabbiege-Möglichkeit für den MIV von der Rosenastr. Richtung Tunnel (K2)
- > Bei der Radwegführung bergab aus dem Tunnel die aktuell bestehende Verkehrsführung beibehalten:
 - > D.h. die Radler behalten die Wahl zwischen Fahrbahn und Gehweg
 - > Den durch den Rückbau der Tram-Trasse freiwerden Platz für die **Verbreiterung des Gehwegs** nutzen. Dies reduziert auch die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr.
 - > Außerdem kann der prächtige Baum beim Restaurant Damaskus erhalten bleiben (siehe Symbol oben in der Zeichnung). Ein zweiter, neuer Baum ließe sich weiter südlich pflanzen (kleines Symbol).
- > **Radaufstellflächen vor K1, K2, K3.** Diese ermöglichen
 - > das zügige Überqueren der Kreuzung
 - > ermöglicht das direkte Linksabbiegen **bei K1 und K3**
- > Die schmalen Radwege in der Rosenastraße lassen sich laut Tiefbauamt verbreitern durch Entfall von Straßenrandstellplätzen und Verlegung von Maststandorten sowie Verschlinkung der MIV-Fahstreifen auf 3,25 m Breite (Beschlussvorlage BSV21/05906).
- > Die langstreckigen Linksabbiegespur auf der Pferseestraße stadteinwärts (K1) wird auf ~ 30 m verkürzt. Auf die **Verengung des Gehwegs** auf der Nordseite der Pferseestraße (Juwelier Mayer) wird verzichtet.



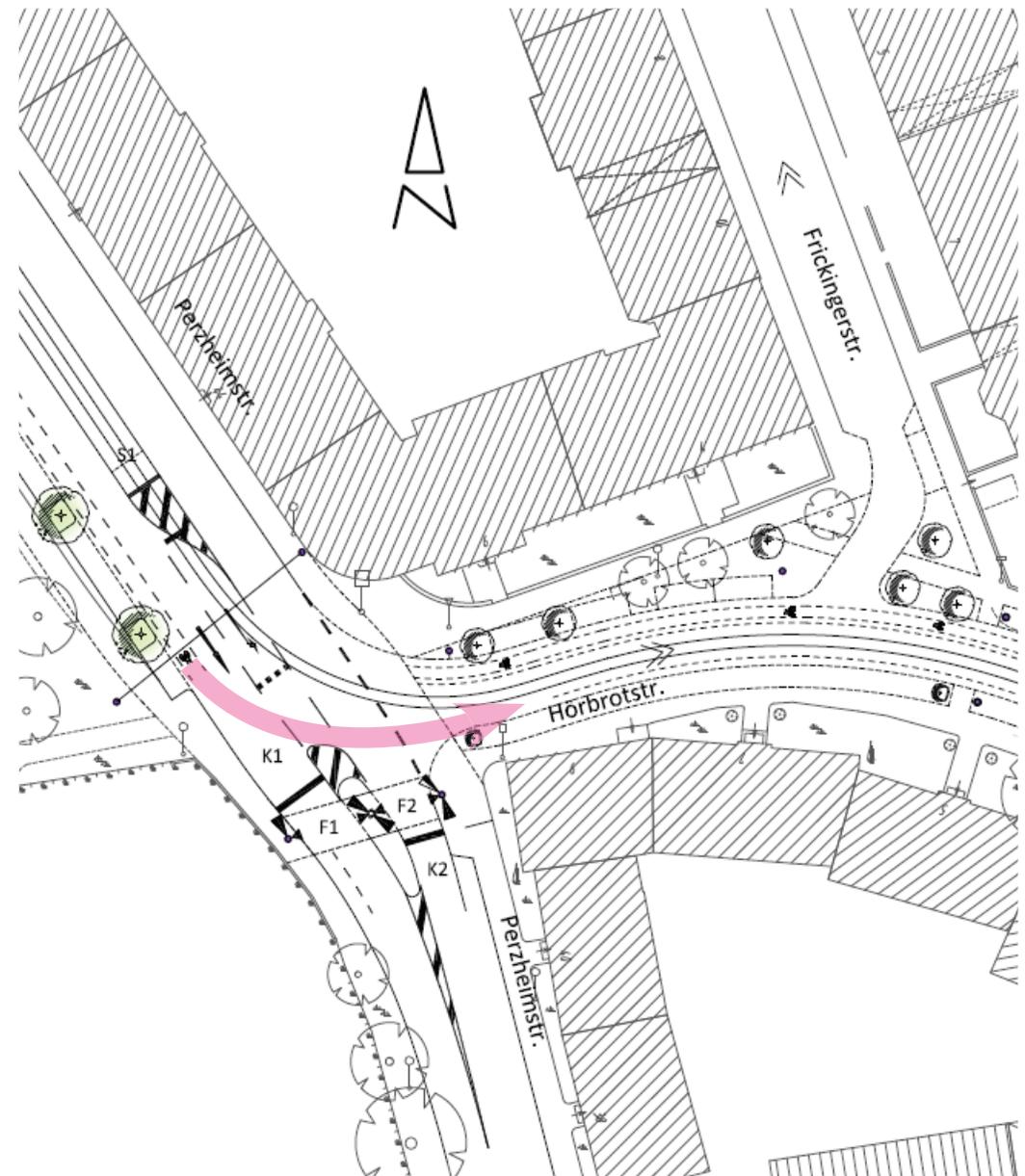
Perzheimstraße Abzweig Hörbrotstraße

Kritik

- Die Chance, diesen Zulauf zum neuen HBF-Westportal für Fußgänger und Radfahrende aufzuwerten, bleibt ungenutzt.
- Es fehlt eine (separate) Führung des Radverkehrs Richtung Pferseer Str.
- Es fehlt eine Führung (etwa wie **der rosa Bogen**) für die vielen Radler, die von Nordwesten kommend, links in die Hörbrotstraße einbiegen wollen.

Vorschläge:

- Die Parkplätze in der Hörbrotstraße werden auf einer Seite zurückgebaut, um Platz zu schaffen für Bäume und breitere Radstreifen. Einzelne Parkplätze können verbleiben für Handwerker und Gehbehinderte.
- Für die Radler wird das Linksabbiegen über eine Fahrrad-Ampel zeitgleich mit der Kfz-Linksabbiegephase ermöglicht. Alternativ wird neben der Kfz-Linksabbiegespur eine Linksabbiegespur für Radler abmarkiert.



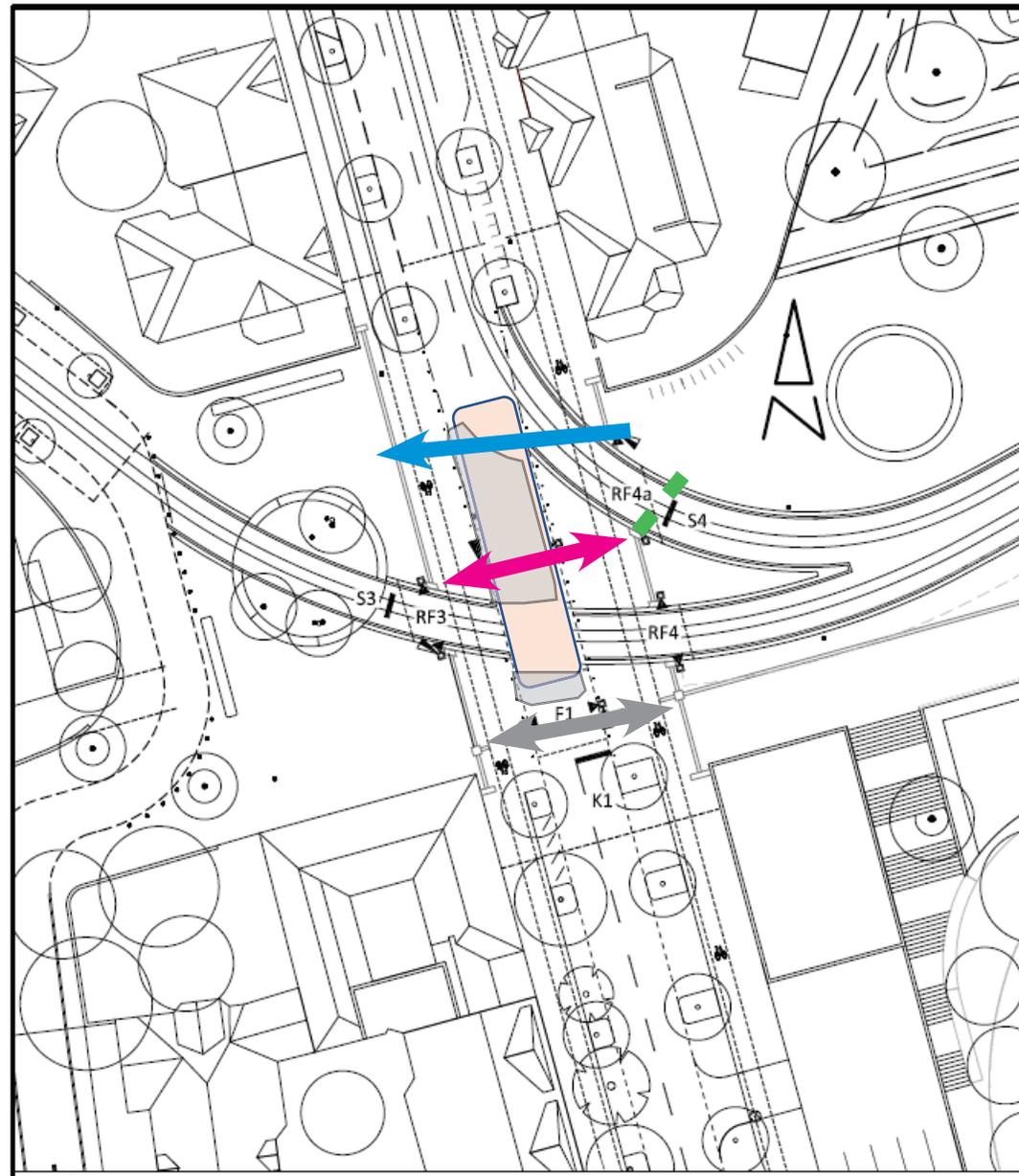
Buchegger-Platz / Rosenaustraße

Kritik

- > hohe PKW-Geschwindigkeiten, Führung von Fuß- und Radverkehr über die Rosenaustr. sehr kritisch
- > Gefährdung der Fußgänger durch ungünstig positionierte nördliche Fußgängerampel (als **roter Doppelpfeil** markiert). Sie führt in den Gleiszwinkel und verführt Fußgänger und Radler dazu, „spontan“ das zweite Straßenbahngleis zu queren (**grün gestrichelte Linie**) --> eine Folge der (unnötigen) „Flügelung“ der beiden StraBa-Trassen
- > Die nördliche Fußgängerampel sitzt zudem so nah an der südlichen Fußgängerampel (**grauer Pfeil**), dass sie kaum genutzt werden wird.

Vorschläge

- > Beide StraBa-Trassen durch die Hörbrotstraße.
- > Tempo 30 in der Rosenaustraße, evtl. Aufwertung des Platzes durch Mittelinsel in der Rosenaustraße (**lachsfarben markiert**).
- > Verschieben der **rot markierten** Fußgängerampel nach Norden = **blauer Pfeil**), so dass beide Straßenbahngleise en bloc überquert werden können.



Über das Forum Augsburg lebenswert

Das Forum Augsburg lebenswert bündelt Augsburger Initiativen und Organisationen aus dem Bereich Umwelt und Mobilität. Außerdem gehören dem Forum Einzelmitglieder an.

Warum wir uns engagieren

Seit 75 Jahren kennt die Entwicklung Augsburgs nur eine Richtung: mehr Straßen, mehr Kraftfahrzeuge, mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Abgase. Die „freie Fahrt für freie Bürger“ aber hatte Folgen: die Verkehrsströme nahmen und nehmen ungebremst zu. Der motorisierte Individualverkehr ist heute das Umweltproblem Nr. 1 in Augsburg, das Wohnen an einer der Hauptverkehrsachsen vielerorts gesundheitsgefährdend. Mehr noch: Augsburgs CO₂-Bilanz im Bereich Verkehr ist katastrophal.

Das Forum Augsburg lebenswert bündelt die Kräfte, um herauszufinden aus der Sackgasse der autogerechten Stadt: Mit neuen Impulsen für den öffentlichen Nahverkehr. Mit mehr und sicherer Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr. Mit einer klimafreundlichen und sozial gerechten Verteilung des öffentlichen Raums. Mit einem besseren Miteinander in Augsburg. Für ein Augsburg, das lebenswert ist.

Organisationen im Forum Augsburg lebenswert

- > Aktion Umweltschutz Augsburg e.V.
- > Allgemeiner Deutscher Fahrradclub, Kreisverband Augsburg e.V. (ADFC)
- > Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V. (ANA)
- > Bürgeraktion Pfersee “Schlößle” e.V. (BAPS)
- > Bund Naturschutz e.V., Kreisgruppe Augsburg (BUND)
- > Verein Ulrichsviertel e.V.
- > Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Augsburg e.V. (VCD)
- > Unterstützt durch die Aktiven des Klimacamp Augsburg.

Ansprechpartner beim FAL

Jörg Schiffler

Vorsitzender des Forum Augsburg lebenswert

Stellvertretender Vorsitzender VCD Augsburg

joerg.schiffler@vcd-augsburg.de

Mobiltelefon 0179 / 4914509

Arne Schäffler

Stellvertretender Vorsitzender Forum Augsburg lebenswert

Mitglied im Vorstand ADFC Augsburg

arne.schaeffler@adfc-augsburg.de

Mobiltelefon 0175 / 729 0002