

An die Regierung von Schwaben
Fronhof 10
86152 Augsburg



Ortsgruppe Augsburg
Heiligkreuzstr. 6
86152 Augsburg
2.Vorsitzende
Pia Winterholler
Tel:0821/37695
E-Mail:
BN_KG_Augsburg@augustakom.net
www.bn-augsburg.de

Augsburg, den 19.05.2021

**Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren
Straßenbahnlinie 5 – Hauptbahnhof zum Universitätsklinikum,
Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1) Hbf Vorplatz West bis Auffahrtsrampen
Hessenbachstraße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund Naturschutz erhebt folgende Einwendungen gegen die vorliegende Planung der Linie 5. Grundsätzlich befürworten wir den Ausbau des öffentlich Personennahverkehrs, jedoch nicht auf Kosten des Rad- und Fußverkehrs. Außerdem müssen die Eingriffe in die Grünfläche zwischen Wertachkanal und Holzbachstraße verkleinert werden.

Zunächst grundsätzliche Kritik zu den Planungen für den Radverkehr:

Die Variante 4C berücksichtigt im gesamten Streckenverlauf die Aspekte des Radverkehrs, auch wenn nicht überall die Standardanforderungen der Stadt Augsburg an Radverkehrsanlagen realisiert werden können. Besonders in den Abschnitten der Pferseer Straße, sowie in der Hörbrotstraße können Angebote für den Radverkehr realisiert werden, die eine Anbindung von Westen an den Bahnhofszugang und das geplante Fahrradparkhaus ermöglichen. Die Standardanforderungen an Radverkehrsanlagen können zumindest in Teilabschnitten berücksichtigt werden.

S. 194 des Erläuterungsberichtes

So liest es sich im Erläuterungsbericht. Bei genauerer Betrachtung stellt man fest, dass so gut wie an jeder Kreuzung Mängel und teilweise sogar Verschlechterungen gegenüber der jetzigen Situation geplant sind.

Die Mängel bestehen bei der Anbindung von Westen her, oder in einer unfallträchtigen Radwegführung hinter der Pferseer Unterführung.

Die einzelnen Kritikpunkte sind im Anhang (Pressemitteilung des Forum Augsburg lebenswert vom 14.5.2021) aufgeführt. Es ist uns unverständlich, warum bei der Planung des Radfahrerbereichs nicht auf die örtlichen Experten vom ADFC oder Expertise aus anderen Städten wie Darmstadt bzw. auf Beispiele aus anderen Ländern wie den Niederlanden zurückgegriffen wurde.

§ 2 Begriffsbestimmungen

(1) Schutzgüter im Sinne dieses Gesetzes sind

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

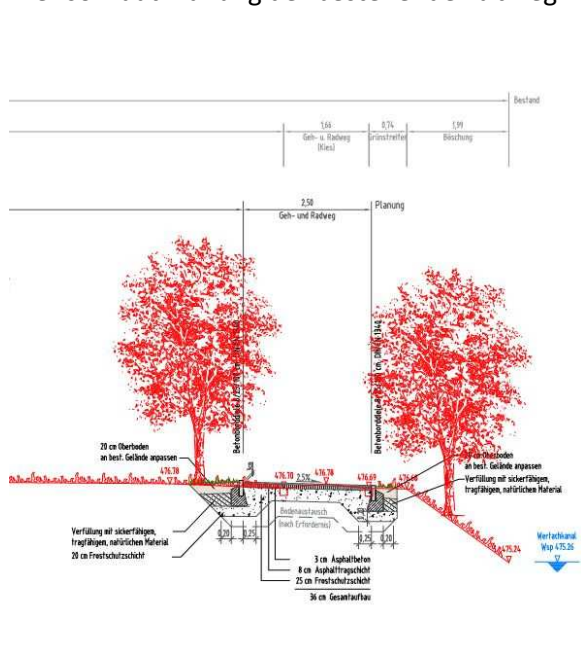
UVPG 2017

Im neuen Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde beim Schutzgut Mensch der Zusatz „insbesondere die menschliche Gesundheit“ ergänzt. Emissionen wurden bei diesem Planfeststellungsverfahren untersucht und beschrieben, nicht aber Zerschneidungswirkungen für Wegebeziehungen und Unfallgefahren für Radfahrer.

Zusätzlich zur Kritik über die mangelhafte Planung für Radfahrer und Fußgänger haben wir als Bund Naturschutz noch weitere Kritikpunkte:

Geplante Verbreiterung des Weges am Wertachkanal, Ostseite

Hier soll laut Planung der bestehende Fußweg verbreitert werden, von ca. 1,7m auf 2,5m



Querschnitt14

Nachdem wir an vielen Stellen das fehlende Einfühlungsvermögen für die Radfahrer bemängelt haben, kritisiert der Bund Naturschutz hier eine Wege-Verbreiterung.

Die Gründe sind folgende:

- diese Radweg-Verbindung wird nicht gebraucht, denn zwischen Wertachkanal und Wertach existiert bereits ein ausreichend breiter Geh- und Radweg.



- Der Querschnitt ist (bewusst/absichtlich?) falsch dargestellt: der Abstand zwischen bestehendem Weg und den Baumstämmen reicht nicht, um ca 0,8 m zu verbreitern. Hier würde automatisch in den Wurzelraum eingegriffen, die Bäume würden über kurz oder lang absterben.

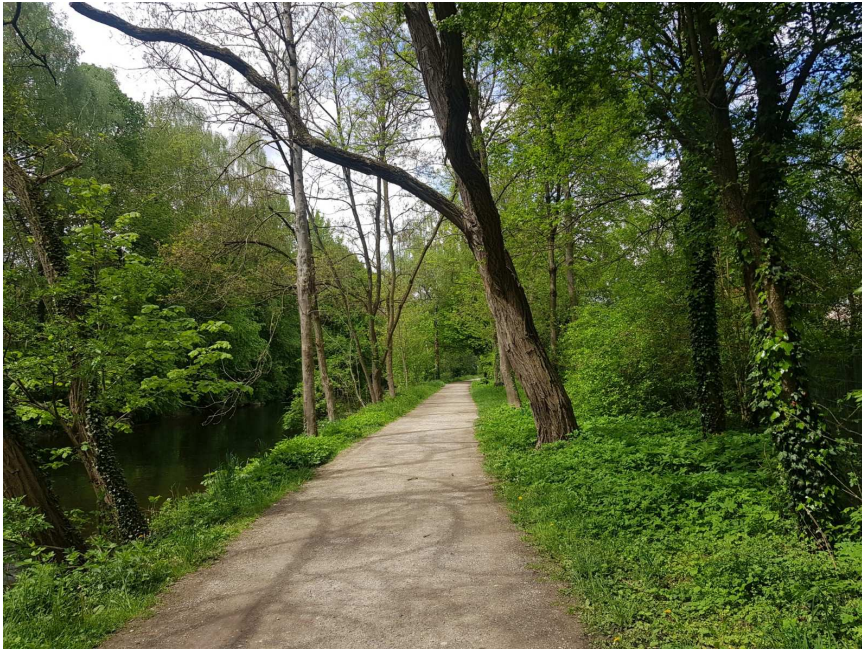


Foto vom 15.5.21

-
- Das Fällen dieser Bäume hätte auch artenschutzrechtliche Konsequenzen, deswegen wurde vermutlich so getan, als könnte man die Wege-Verbreiterung durchführen und die Bäume stehen lassen. Auf dem Foto wird deutlich, dass es mit dem Bauschutzzaun, so wie er im Maßnahmenplan dargestellt ist, nicht getan ist.
- Mit vertretbarem Aufwand ist nicht nachvollziehbar, ob die zusätzliche Versiegelung durch den Wertachkanalradweg bei der Ausgleichsflächenermittlung überhaupt berücksichtigt wurde. Bei der Eingriffsbeschreibung fehlt die Verbreiterung, im allgemeinen Text ist sie drin

Fazit: Natürlich setzen wir uns für Radwege ein, aber nicht an Stellen, wo sie nicht gebraucht und auf Kosten des Wertachgrüns errichtet werden. Gerade diese Grünfläche hat eine hohe Bedeutung sowohl für Vögel, Fledermäuse als auch für totholzbewohnende Käfer (nicht nur artenschutzrechtlich bedeutsame, sondern auch Arten die „nur“ auf der Roten Liste stehen). Eine Beleuchtung dieses Weges lehnen wir strikt ab, das würde die Wertach-Auen für die Tierwelt entwerten.

Faunistische Untersuchungen

Vogelkartierung



u_10_04_10.04_faunistische Gutachten, Karte Vogelkartierung

Der Kartierungsraum für die Vögel ist zu eng gefasst, so wie es eingezeichnet ist, wären die Bereiche für die beiden Haltestellen im Grünzug gar nicht begutachtet worden. Wir gehen davon aus, dass der Biologe sorgfältig genug war, und sich die gesamte Grünanlage bis zum Wertachkanal angesehen hat?

Vorkommen xylobionter Coleopteren (Totholzkäfer)

Zur Tierart Scharlach-Plattkäfer heißt es im faunistischen Gutachten, es wären keine Vorkommen im Stadtgebiet Augsburg belegt. Das ist nicht richtig. Die erste Publikation ist hier: Jürgen Hofmann (2012): *Cucujus cinnaberinus* (SCOPOLI, 1763) (Scharlachkäfer). Neufunde für Schwaben im Raum Augsburg (Coleoptera: Cucujidae). – Nachrichtenblatt der Bayerischen Entomologen – 061: 54 - 59.

In der Zwischenzeit gab es noch mehrere Nachweise des Scharlach-Plattkäfers in Augsburg. Der nächste Nachweis in den Wertachhauen ist nur 600m vom Untersuchungsgebiet entfernt. Die Totholzkäfer-Untersuchung war anscheinend 2013. Im Gutachten sind wichtige Gehölzbestände auf den Luftbildern, die z. B. beim Neubau der Wertachbrücke bereits beseitigt wurden. Aus unserer Sicht müssten dann die verbleibenden Gehölzbestände, vor allem die am Wertachkanal, ein umso höheres Gewicht bekommen.

Der Ausschluss des Scharlach-Plattkäfers und die daraus resultierende fehlende Kartierung bedeutet eine **fehlerhafte artenschutzrechtliche Prüfung**. Die gewählten Methoden (Sichtbeobachtung, Kescherfang, Bodenproben) sind unzureichend, um einen Scharlach-Plattkäfer nachzuweisen.

Variante 3a und 3b

Variante 3A - Hörbrotstraße zweigleisig

(weiter über Holzbachstraße in der Fahrbahn und bis zur Bürgermeister-Ackermann-Straße jeweils zweigleisig)

1) Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und Streckenabschnitte

Die Linien 3 und 5 überqueren, vom Portal West kommend, die Rosenaustraße und fahren über den Sebastian-Buchegger-Platz in die Hörbrotstraße. Die Hörbrotstraße ist im Zweirichtungsverkehr für Straßenbahn und MIV befahrbar. Für den MIV gilt in der Hörbrotstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Km/h, für die Straßenbahn auf Grund des kurvigen Streckenverlaufs ca. 15 Km/h. Die Straßenbahn fährt in diesem Bereich in eingedecktem Gleis.

Wiesn 18.12.2020

Planzeichen_5_4_VA_100_01_

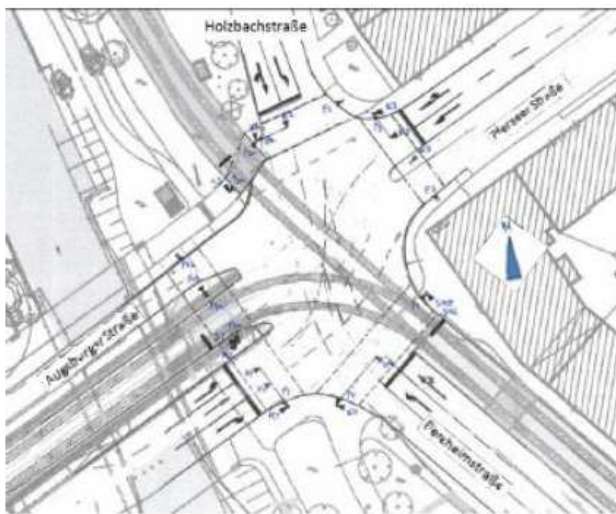


Abbildung: Knotenpunkt Pferseer Straße, Perzheimstraße, Holzbachstraße

Abschnitt Vorplatz West bis Ende Hörbrotstraße

Im Bereich Hörbrotstraße ist aufgrund der gemeinsamen Führung von ÖPNV (zweigleisig) und MIV (Zweirichtungsverkehr) keine Bevorrechtigung des ÖPNV möglich.

Gegenseitige Behinderungen sind somit vor allem in den Spitzenstunden nicht auszuschließen.

Bewertungsergebnis Variante 3A

Abschnitt Hörbrotstraße – Perzheimstraße

Die Hörbrotstraße kann nicht verkehrsberuhigt werden und wird zusätzlich noch durch den Schienenverkehr belastet.

Kritischer muss der Artenschutz im Bereich der Holzbachstraße eingestuft werden, da hier Eingriffe in Fledermaushabitate unvermeidlich sind.

S 117 Erläuterungsbericht

Die Variante 3a wird von den Stadtwerken ausgeschlossen, da sie eine Vielzahl von Nachteilen hätte:

Weil der Verkehr in der Hörbrotstraße zu laut wäre, oder wegen Artenschutz in der Holzbachstraße.

Die Abwägung ist fehlerhaft: eine Variante, die die Straßenbahn zweigleisig und Autos als Einbahnstraße in der Hörbrotstraße führt, wurde gar nicht untersucht.

Die Grünflächen am Wertachkanal werden bei der Variante 3a weniger betroffen sein als bei der nun favorisierten Variante 4c. Wir meinen, dass die Haltestelle sogar noch Richtung Holzbachstraße verschoben werden könnte, so dass der Eingriff in den für Tiere und erholungssuchende Menschen wertvollen Grünbestand am Wertachkanal bei dieser Variante am allergeringsten wäre.

So würde auch der für die Bewohner in der Nachbarschaft wichtige Spielplatz weniger in Mitleidenschaft gezogen.

Das Schutzgut **Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt** ist hauptsächlich durch Beeinträchtigungen von hochwertigen Fledermaushabitatstandorten und potenziellen Quartierbäumen betroffen. Neben der Inanspruchnahme von Gehölzstrukturen der Wertachauen, welche als sehr wichtiges Jagdhabitat für Fledermäuse gelten, werden für die PFST-Variante insgesamt 10 Bäume mit Quartierpotenzial für Fledermäuse von der Straßenbahntrasse überplant bzw. liegen im potenziellen Eingriffsbereich. Eine Beeinträchtigung bzw. Störung von Fledermäusen durch Lärm- und Lichtemissionen ausgehend vom Betrieb der Straßenbahn ist grundsätzlich möglich. Deshalb wird ein Verzicht auf eine dauerhafte nächtliche Beleuchtung der Linienführung im Bereich der Grünstrukturen erforderlich. Ein erhöhtes Kollisionsrisiko der Fledermäuse mit der Straßenbahn ist nicht zu erwarten. Eine Abschirmung

Aus dem Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie

Bei einer Variante Straßenbahn zweigleisig durch die Hörbrotstraße (stadtauswärts separat, stadteinwärts in der Fahrbahn) wäre es möglich, die Autos in der Holzbachstraße nur einbahnig zu führen. Die Einbahnstraße würde wie bei der Plafe-Trasse weiter in die Ravenspurgerstraße führen und nur eine sehr geringe Verkehrsbelastung aufweisen. Diese Möglichkeit wurde nicht untersucht, sie würde aber die Behinderungen beim Queren der Perzheimstraße verringern.

Die Lärmbelastungen durch zwei Gleise Straßenbahn (dafür nur Einbahnstraße für Autos) können durch den Einbau von elastischer Schienenlagerung verringert werden. Beispiel Edilon-Infundo-System.

Die Variantenbewertung ist fehlerhaft, wenn mögliche Varianten nicht untersucht wurden und Trassenvarianten nicht optimiert wurden.

Insgesamt ist die Bedeutung des Grünzugs an Wertach und Wertachkanal für die Naherholung in den Unterlagen nicht ausreichend gewürdigt.

Sowohl Pfersee als auch die Innenstadt sind im Hinblick auf erholungsrelevante Grünflächen unterversorgt.

Zwei Haltestellen in der Grünanlage, dazu kommt die Verbreiterung des Weges am Kanal: da bleibt vom Grünzug an der Holzbachstraße nicht mehr viel übrig. Deswegen muss die Planung überarbeitet werden.

8. Aktiver Schallschutz

Wie die vorstehenden Übersichten zeigen, entstehen Lärmbetroffenheiten i. S. der Anforderungen der 16. BImSchV sowie im Rahmen des grundgesetzlich verankerten Schutzes auf körperliche Unversehrtheit nahezu im gesamten Bauabschnitt. Diese Betroffenheiten sind in den Plänen der Anlagen 12.01.01 bis 12.03.01, Blätter 3 gekennzeichnet.

In den Bereichen befindet man sich durchweg im innerstädtischen Bereich, aktive Lärmschutzmaßnahmen, z. B. Schallschutzwände können hier u. E. nicht umgesetzt werden.

Freilich käme zur Verringerung der Schallimmissionen aus dem Straßenbahnverkehr dem Grunde nach in den Bereichen mit eigenem Gleiskörper eine von der festen Fahrbahn abweichende Oberbauform, z. B. Schottergleis in Betracht. Hierdurch ließen sich Pegelminderungen von rd. 6 dB(A) erzielen. Jedoch ist vorliegend gerade in diesen Bereichen aus erschütterungstechnischen Zwangspunkten seitens der Stadtwerke der Einbau einer festen Fahrbahn vorgesehen.

Insofern scheint es nicht möglich, dass die gegebenen Lärmbetroffenheiten mittels aktiver Maßnahmen bewältigt oder auch nur deutlich gemindert werden könnten. Aktive Maßnahmen werden daher nicht vorgeschlagen.

S.28 Schalltechnisches Gutachten

Wir sind der Meinung, dass es sehr wohl andere Systeme als das vorgesehene Masse-Feder-System gibt, die sowohl den Lärm reduzieren als auch wenig Erschütterungen produzieren.

Ein Beispiel ist das System edilon)(sedra ERS Embedded Rail System, das in der Berner Altstadt verwendet wurde.

Die Möglichkeiten, die Lärmauswirkungen für die Anwohner zu minimieren, wurden nicht ausgeschöpft.

Wir verweisen zu diesem Thema auf die ausführliche Begründung vom VCD

Wir vom Bund Naturschutz erwarten die Überarbeitung der Planung

Mit freundlichen Grüßen

Pia Winterholler

Anhang:



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

- 1 -

Planfeststellung Straßenbahnlinie 5 **Stellungnahme für den Radverkehr**

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

- 2 -

Planfeststellung Straßenbahnlinie 5 **Stellungnahme für den Radverkehr**

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 eingeeignet; 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 Regeldichte 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 Hörbrötstraße zu führen. So werden auch die Alleen in der Rosenaustraße erhalten und den Radfahrenden breitere Wege zur Verfügung stellt. Auch die Pferseer Straße profitiert.

- 3 -



Einmündung Holzbachstraße in Rosenaustraße / Ackermannstraße

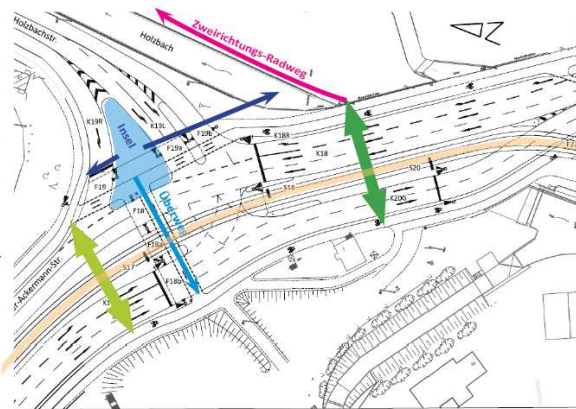
Kritik

- > Der Kfz-Verkehr fließt weiter ungebrems.
- > 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, **grünlicher Pfeil**).



- 4 -

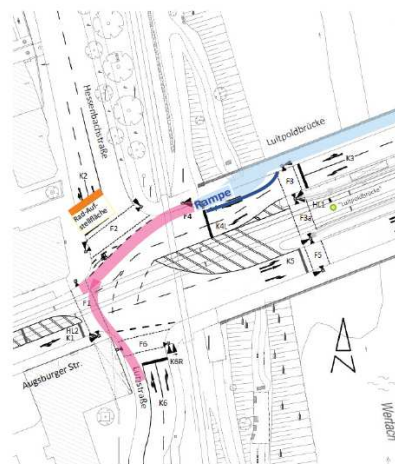
Westliches Ende Luitpoldbrücke Querung zur Augsburgs Straße

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.



- 5 -

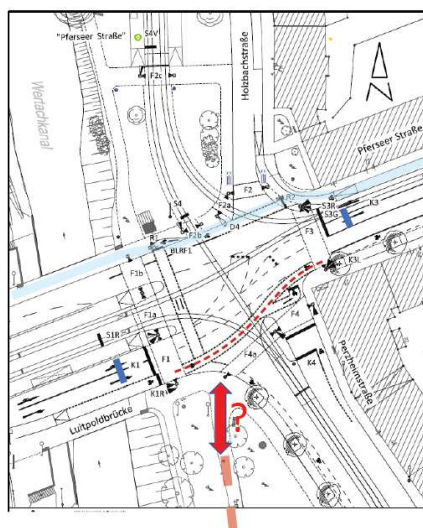
Östliches Ende Luitpoldbrücke / Perzheim- und Holzbachstraße

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 über Zusammenreffen 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).



- 6 -



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

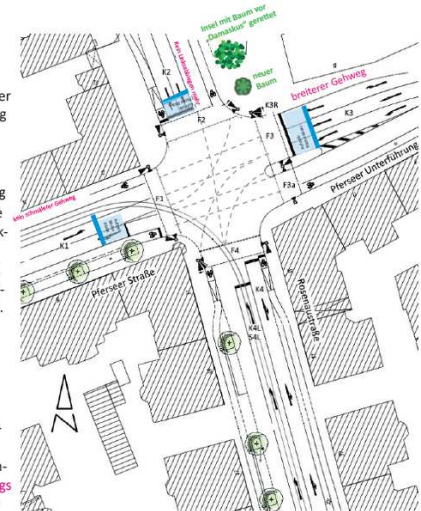


- 7 -

Rosenaustraße / Pferseer Straße

Vorschläge:

- > Die Unfallgefahren durch Tempo 30 begrenzen.
- > Die Komplexität des Verkehrsgeschehen reduzieren durch Entfall der Linksabbiege-Möglichkeit für den MIV von der Rosenaustr. 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 Rosenaustraße lassen sich laut Tiefbauamt verbreitern durch Entfall von Straßenrandstellplätzen und Verlegung von Maststandorten sowie Verschlinkung der MIV-Fahrstreifen 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.



- 8 -

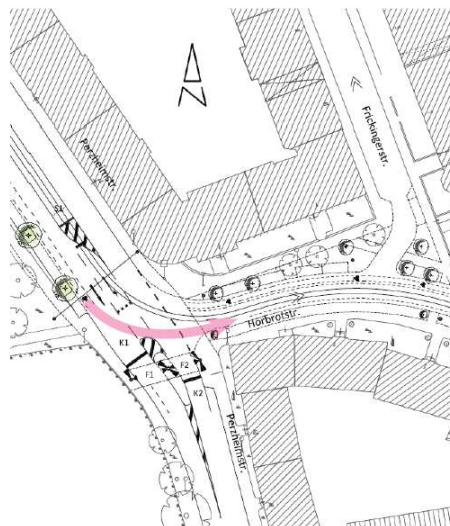
Perzheimstraße Abzweig Hörbrotstraße

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.





BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

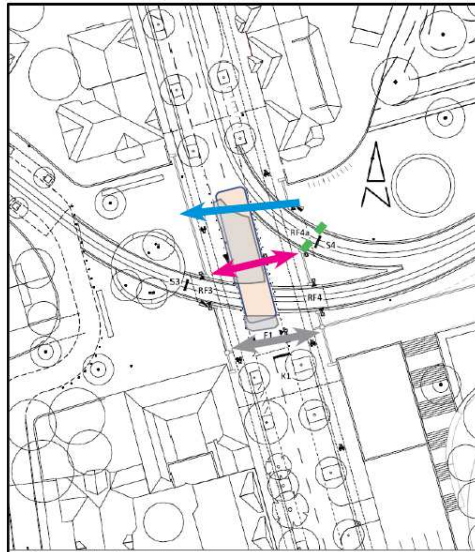
Buchegger-Platz / Rosenaustraße

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 Gleiswinkel 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.



- 10 -

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 Schifferl
Vorsitzender des Forum Augsburg lebenswert
Stellvertretender Vorsitzender VCD Augsburg
joerg.schifferl@vcd-augsburg.de
Mobiltelefon 0179 / 4914509

Arne Schaffler
Stellvertretender Vorsitzender Forum Augsburg lebenswert
Mitglied im Vorstand ADFC Augsburg
arne.schaffler@adfc-augsburg.de
Mobiltelefon 0175 / 729 0002

- 11 -