

Fragen aus dem Stadtteil Pfersee

- 1 - Bürgerbeteiligung**
- 2 - Kinderbetreuung in Pfersee-Nord**
- 3 - Fahrradstadt**
- 4 - Linie 5**
- 5 - Wertach Vital**
- 6 - Folgebebauung Spicherer Schule**
- 7 - Verkehrsberuhigung in Pfersee Nord**
- 8 - Bezahlbarer Wohnraum**

* * *

1 - Bürgerbeteiligung

Die Einladung zum Stadtteilgespräch fordert die Bürger mehrfach sich zu beteiligen. So eine Aufforderung bräuchte es für Pfersee nicht – an Beteiligung hat es hier nie gemangelt.

Für uns stellt sich eher die Frage:

Welchen Stellenwert hat Bürgerbeteiligung denn für die Stadtspitze?

Beispiele:

- **ISEK** (Integriertes Stadtentwicklungskonzept)
Ende 2007 wurde die Bürgerschaft aufgefordert, sich an diesem Prozess zu beteiligen. 2013 wurde das Konzept beschlossen. Nur berücksichtigt wird es seither so gut wie nicht.
- In diesem Papier werden die Plätze Pfersees mit höchster Priorität geführt, um dort u.a. die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Trotzdem der **Platz vor St. Michael** von den Bürgern auf die Tagesordnung gebracht wurde, haben wir keine Information zum Planungsstand. Das Stadtplanungsamt informierte, dass lediglich in kleiner Runde über die überarbeiteten Planungen beschieden wurde. Außerdem wurde die Vorstellung im Bauausschuss für Mai behauptet. Das ist aber unterblieben und es hat den Anschein, dass die Planungen zurückgehalten werden, um die Diskussion zum Stadtteilgespräch nicht aufkommen zu lassen, ob der Planungsumgriff richtig gewählt wurde.
- Von **Standorten für eine Kinderbetreuungseinrichtung in Pfersee Nord** ist zwar die Rede, aber zu dem vorgesehenen Grundstück fließt keinerlei Information.
- Sogar zu Erweiterungsabsichten ihres **Bürgerhauses** kam Bürgerbeteiligung nur auf Druck der Bürger zustande.

* * *

2 - Kinderbetreuung in Pfersee-Nord

Auf dem Sheridan-Areal mit ca. 2.000 Einwohnern gibt es 3 Kinderbetreuungseinrichtungen.

In Pfersee-Nord mit über 10.000 Einwohnern gibt es gerade mal derer 2.

Zwar ist eine KiTa mit 90 Plätzen im Gespräch (ohne dass die Öffentlichkeit erfährt wo), aber bereits die Wohnbebauung des Dierig-Geländes absorbiert davon 70 Plätze. Und die geplante Kita an der Grenzstraße bringt für Pfersee auch nichts. Die deckt gerade den Bedarf der Bebauung auf dem früheren Post-SV-Gelände. Das heißt im Umkehrschluss, dass für Pfersee-Nord gerade einmal eine Großtagespflege in der Bürgerhauserweiterung bliebe?

Warum wurde bei der Umwandlung des Gewerbegebietes Dierig auf die Ausweisung einer Kindertagesstätte verzichtet?

Wie ermittelt die Task-Force Kindergarten eigentlich den Bedarf?

* * *

3 - Fahrradstadt

Unter der Überschrift „**Mehr Verkehrssicherheit am Gollwitzersteg**“ vermeldet eine städtische Pressemitteilung vom 10.05. die Montage von Umlaufsperrern auf Höhe der Localbahngleise – und damit mitten in der Trasse der vorgesehenen Fahrradstraße.

Die Verkehrssicherheit bei sogenannten "nicht technisch" gesicherten Bahnübergängen (BÜ) erfolgt durch die Übersicht auf die Bahnstrecke ggf. in Verbindung mit hörbaren Signalen der sich dem BÜ nähernden Eisenbahnfahrzeugen. In der Tat ist die Übersicht auf die Bahnstrecke für Radfahrer, die in Richtung Pfersee über den Gollwitzer Steg fahren durch Buschwerk entlang der Bahntrasse stark eingeschränkt. (Anmerkung: Die erforderlichen Sichtflächen sind durch den Baulastträger des Weges sicher zu stellen.)

Bei der Beurteilung, ob die Sicherheit an diesem BÜ durch den Einbau von einer Umlaufsperrung gewährleistet werden kann, stellt sich die Frage, ob eine Verengung des Rad- und Fußweges (ca. 50%) die Aufmerksamkeit der Nutzer auf die sich nähernden Bahnfahrzeuge erhöht, oder ob vielmehr die Verengung nicht die Aufmerksamkeit auf den entgegenkommenden Rad- und Fußgängerverkehr lenkt. Die im Bereich der eingebauten Sperrungen verbleibende Rad- und Gehwegbreite wird insbesondere bei der zunehmenden Anzahl von Lastenrädern und Fahrradanhängern auch kritisch zu hinterfragen sein.

Wir bitten zu prüfen, ob nicht die Beseitigung des Buschwerkes (die Alleebäume stellen kein Sichthindernis dar) rechts und links der Bahn eher einer Erhöhung der Sicherheit dieses BÜ dient, als der Einbau eines Fahrhindernisses im Bereich des Rad- und Fußweges.

Auch eine Verpflichtung des Zugpersonals bei Annäherung an die Sehpunkte ein akustisches Signal zu geben, dürfte in diesem Zusammenhang zu prüfen sein. Bei der geringen Anzahl von Fahrten ist nur eine geringe Belästigung der Anwohner zu erwarten.

Erstaunlicherweise geben die Triebfahrzeugführer der seltenen Personenfahrten bereits jetzt mit hoher Zuverlässigkeit ein oder zwei Achtungspiffe bei Annäherung an diesen Bahnübergang.

Daher unsere Fragen:

Warum wurden nicht Sichthindernisse beseitigt, bevor eine Einschränkung des Rad-und Fußweges erfolgt?

Wurde in die Planung einbezogen, ob die Umlaufsperrn bei gewünschter anwachsender Verkehrsstärke des Radweg die Aufmerksamkeit auf die Bahnstrecke lenken und so neue Gefahren bergen?

* * *

4 - Linie 5

Für die Linie 5 ist bisher nicht einmal die Aufnahme eines Planfeststellungsverfahrens erfolgt, trotzdem bereits eine Rumpftrasse bis zur Bgm.-Ackermann-Straße als 1. Bauabschnitt vereinbart wurde.

Daher unsere Frage:

**Wie soll vermieden werden, dass die Linie 3, trotz einer
Bahnhofsuntertunnelung für rund 300 Mio. EUR weiter durch die
Pferseer Unterführung rumpeln muss?**

**Wie soll reagiert werden, dass damit nicht auch jegliche Verbesserung
für den Radverkehr in weite Ferne rückt?**

* * *

5 - Wertach Vital

Exakt zum Termin des Stadtteilgespräches jährt sich die Pfingstflut in Pfersee zum 20-sten Mal. Doch für den 4. Bauabschnitt von Wertach Vital gibt es noch keine Genehmigung. Das Projekt hängt zum wiederholten Mal im Planfeststellungsverfahren fest.

Daher unsere Frage:

Warum gerät das Hochwasserschutzprojekt Wertach Vital in der Stadtverwaltung immer wieder aufs Abstellgleis?

Bis wann ist mit einer Fertigstellung von Wertach Vital III zu rechnen?

* * *

6 - Folgebebauung Spicherer Schule

Die Wettbewerbsvorgaben für die Folgebebauung der Spicherer Schule, und vermutlich auch bereits die Vergabebedingungen für das Grundstück, forderten einen sorgsamem Umgang mit dem Großbaumbestand. Diese Vorgaben sind anhand der aktuellen Planung allerdings nicht mehr zu erkennen. Sogar die stadtbildprägenden Riesen an der Spicherer Straße sollen lt. WBG aus „ästhetischen Gründen“ der Neubebauung zum Opfer fallen.

Daher unsere Frage:

Ist flächensparendes Bauen ein Anliegen der Stadt Augsburg?

Was ist die städtische Baumschutzverordnung überhaupt wert, wenn Entscheidungen (vgl. Bürgerhaus) ständig zum Nachteil des Baumbestandes getroffen werden?

Ist für die Nachnutzung ein Bebauungsplanverfahren vorgesehen?

7 - Verkehrsberuhigung in Pfersee Nord

Bereits 1993 beschließt der Stadtrat, auf eine entsprechende Bitte einer Bürgerversammlung, ein umfassendes Verkehrsberuhigungskonzept für den Stadtteil Pfersee aufzustellen und 2005 fällt der Beschluss zu einer flächenhaften Verkehrsberuhigung, nach einem intensiven Bürgerbeteiligungsverfahren.

Da von den für Pfersee-Nord vorgesehenen Maßnahmen kaum etwas umgesetzt wurde, werden die Bürger wieder aktiv. Von Anwohnern um die Kazböckstraße werden monatelang Verkehrszählungen angestellt und ausgewertet. Im Rahmen eines Bürgerstammtisches der BÜRGERAKTION werden Vorschläge aus dem 2005-er Papier noch einmal auf Tauglichkeit abgeklopft und abgestimmt. Die gesamten Vorarbeiten werden Verwaltung und Stadtrat so früh zugeleitet, dass im Rahmen des Stadtteilgespräches Information darüber möglich wäre, wie die Stadtspitze mit den Forderungen umzugehen gedenkt.

Daher unsere Frage:

Sämtliche Forderungen fußen auf dem Beschluss von 2005 und sind noch dazu mit überschaubarem Mitteleinsatz umzusetzen.

Was muss der Bürger denn noch an Vorarbeit leisten, um überhaupt in einem überschaubaren Zeitraum Bescheid zu erhalten?

* * *

8 - Bezahlbarer Wohnraum

Laut der Zeitung zum Stadtteilgespräch sieht der Oberbürgermeister für Pfersee die Anforderung bezahlbaren Wohnraums gegeben.

Anfang Mai hat der Stadtrat aber gerade die Bebauungspläne für das Dieriggelände und das frühere Sportgelände des Post SV abgesegnet, die beide die Chancen nicht ausnutzen, die sich für die Stadt in Sachen sozialer Wohnungsbau geboten hätten.

So sieht der Bebauungsplan für das Dieriggelände gerade einmal einen Anteil von 15 % für förderfähigen Wohnraum vor. Zur Belohnung darf der Investor auch noch auf einen Kindergarten verzichten, zu dessen Bau ihn bereits ein Bebauungsplan zum letzten Bauabschnitt verpflichtete.

Daher unsere Fragen:

Wenn die Stadt schon einen innerstädtischen Sportplatz für verzichtbar hält und umwandelt, warum wurde die Grünfläche dann nicht z.B. der WBG, die ständig klagt keine bezahlbaren Grundstücke zu finden, für Sozialwohnungen zur Verfügung gestellt?

Hat die Stadt Augsburg einen größeren Bedarf an Sozialwohnungen oder an Fitnesscentern?

* * *