

Frau Oberbürgermeisterin
Eva Weber
Rathausplatz 1
86150 Augsburg

Augsburg, den 25. Februar 2021

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die SPD/DIE LINKE –die soziale fraktion stellt folgenden

Antrag:

der Stadtrat möge beschließen:

1. Um einen schnellstmöglichen Anschluss der wichtigen Tramlinie 3 (Stadtbergen – Hbf. – Königsplatz – Alter Postweg – Universität – Haunstetten-West – Königsbrunn) an die Mobilitätsdrehscheibe Hbf., noch rechtzeitig zu deren Fertigstellung, sicherzustellen, erfolgt dieser vorläufig entsprechend der bereits planfestgestellten Route über die Rosenaustraße zur Pferseer Str. Die SWA werden beauftragt, umgehend alle Voraussetzungen hierfür zu schaffen. Im Zusammenhang mit dem späteren Bau der Linie 5 kann die Linie 3 zu gegebener Zeit auf die für diese von der Stadtratsmehrheit festgelegte Trasse, sofern so planfestgestellt, ganz oder teilweise (je nach Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens) überführt werden.
2. Um für das große Wohngebiet im Bereich nördliche Rosenaustraße/Schlettererstraße/Johannes-Rössle-Straße eine ausreichende ÖPNV-Erschließung mindestens so lange zu erhalten, bis mit dem Bau der Linie 5 die hierfür geplante neue Haltestelle „Holzbachstraße“ besteht und bedient werden kann, ist die bestehende Haltestelle „Rosenaustraße“ der Linie 3 zu erhalten.

Dazu ist eine Tektur des unter 1. genannten Planfeststellungsbescheids erforderlich, die diese Haltestelle im Bereich der Pferseer Straße weiterhin ermöglicht. Die Führung der Radfahrer in der Pferseer Straße ist dabei zu integrieren. Die SWA werden beauftragt, diese Tektur umgehend zu beantragen.

Begründung:

Mit Mehrheit hat der Stadtrat am 17.12.2020 gemäß Antrag der Bauverwaltung die SWA beauftragt, ein Planfeststellungsverfahren für einen Teilabschnitt der geplanten Linie 5 einzuleiten, der den Bereich westlich der Mobilitätsdrehscheibe bis zur Bürgermeister-Ackermann-Straße umfasst. Die Bestandslinie 3 soll diese Trasse dann im Abschnitt Hbf. – Luitpoldbrücke mitbenutzen.

Es ist absehbar, dass sich die Realisierung dieser beantragten Trasse und der Linie 5 erheblich verzögern werden. Dies ergibt sich aus folgenden Tatsachen: Das Planfeststellungsverfahren muss nun völlig neu aufgesetzt werden und es muss auf Grund der bekannten Probleme im Verfahren mit erheblichem Widerstand sowie mit Klagen gerechnet werden. Da die Weiterführung der Linie 5 bis auf Weiteres in keiner Weise gesichert ist, dürfte schon die Planrechtfertigung für den eingereichten Abschnitt problematisch werden. Eine mehrjährige Verfahrensdauer erscheint sicher, Änderungen der Planung im Verlaufe des Verfahrens sind nicht ausgeschlossen. Auch nach etwaiger Rechtskraft eines Planfeststellungsbeschlusses entsteht weiterer Zeitbedarf für Ausführungsplanung, Ausschreibungen und Vergaben. Die erst daran anschließende Bauzeit wird im Planfeststellungsantrag der SWA mit weiteren 3 Jahren angegeben. Dies bedeutet auch für die Bestandslinie 3, dass ihr Anschluss an die Mobilitätsdrehscheibe mit der beschlossenen Variante mit größter Wahrscheinlichkeit erst Ende dieses/Anfang des nächsten Jahrzehnts erfolgen würde.

Demgegenüber ist im August 2023 mit der Fertigstellung und Eröffnung der Mobilitätsdrehscheibe zu rechnen. Ihr Ziel ist bekanntlich ein Quantensprung im Augsburger Nahverkehr, nämlich die unmittelbare und attraktive Verknüpfung aller am Hbf. verkehrenden Trambahnlinien mit dem Regional- und Fernverkehr der Bahn. Dieser Nutzen, der auch aus unserer Sicht weiterhin die dafür erforderlichen Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe und die Förderung durch Bund und Land rechtfertigt, entsteht aber nur, wenn auch wirklich alle Tramlinien den Tunnel und die Tunnelhaltestelle anfahren können. Dies ist übrigens auch Voraussetzung des Wirtschaftlichkeitsnachweises für die Förderwürdigkeit. Genau dies würde aber mit dem Abwarten auf den Anschluss der Linie 3 im Westen bis zum Abschluss der

Planfeststellung Linie 5 und Umsetzung dieses Projekts verunmöglicht. Ausgerechnet die Linie 3, die in Kürze auch die Erschließung unserer Nachbarstadt Königsbrunn übernehmen wird, an der zahlreiche publikumsintensive Einrichtungen wie das Schulzentrum am Alten Postweg, die Universität, der Innovationspark und Haunstetten-West einerseits, die nachfragestarken Bereiche Pfersee und Stadtbergen andererseits hängen, zeitweise zudem der Messeverkehr, und die damit zumindest künftig wohl die wichtigste Tramlinie im Augsburger Netz überhaupt darstellt, könnte dann also über viele Jahre hinweg den Tunnel nicht befahren. Vielmehr müsste sie weiterhin wie bisher in der Bahnhofstraße (Richtung Stadtbergen) bzw. Viktoriastraße (Richtung Königsbrunn) halten sowie die Pferseer Unterführung befahren.

Damit könnte der aufwändige neue Tunnel über ebenso viele Jahre hinweg seinen Nutzen nur zu einem Teil (Linien 4 und 6) entfalten. Für auswärtige Besucher der Stadt, die am Bahnhof ankommen oder abfahren, entstehen erhebliche Orientierungsprobleme (völlig unterschiedliche Abfahrtschaltstellen für die Tramlinien) und bei Nutzung der Linie 3 weiterhin weite Wege. Eine Herausnahme der Gleise aus der Pferseer Unterführung und deren Umgestaltung bliebe über einen langen Zeitraum unmöglich. Vermutlich gälte dies auch in weiten Teilen für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Viktoriastraße, weil in letzterer ja zunächst weiter die Tramtrasse verbleiben müsste.

Abschließend muss die überregionale Blamage für die Stadt, einen aufwändigen Tramtunnel mit vielen Jahren Bauzeit erstellt zu haben, der nach Fertigstellung über Jahre hinaus keine Ausfahrt hat, sondern in einer unterirdischen Wendeschleife endet (so bereits unlängst in einem Beitrag des Bayerischen Rundfunks), an dieser Stelle nicht weiter beschrieben werden.

Diese gravierenden Folgen lassen sich aber immer noch, zumindest – was den zeitlichen Ablauf betrifft – weitestgehend vermeiden: Es gibt seit Jahren Baurecht für einen sofortigen Anschluss der Linie 3 von der Mobilitätsdrehscheibe über die südliche Rosenaustraße an die Bestandsstrecke in der Pferseer Straße, in Form eines von der Regierung von Schwaben bereits 2011 erlassenen Planfeststellungsbeschlusses. Dieses Baurecht kann umgesetzt werden! Die neu zu bauende Strecke wäre kurz und damit deutlich schneller realisierbar. Ein Anschluss der Linie 3 wäre damit immer noch relativ zeitnah möglich.

Unterstellt, die von der Stadtratsmehrheit beschlossene und nun in ein neues Verfahren eingebrachte Trassenführung der Linie 5 würde eines Tages tatsächlich, so wie beantragt, rechtskräftig planfestgestellt. Eine Überführung des Gleisanschlusses in diese Variante wäre dann auch bei Bestand des vorläufigen Anschlusses wie hier

beantragt möglich: Das stadteinwärtige Gleis in der südlichen Rosenaustraße könnte dann in das Stadtauswärtsgleis gemäß beschlossener Variante überführt werden. Zwei kürzere Gleisabschnitte von wenigen Hundert Metern Länge, nämlich in der Pferseer Straße stadteinwärts und in der südlichen Rosenaustraße stadtauswärts blieben dann später ungenutzt. Der hier verlorene Aufwand für noch nicht vollständig abgeschriebene Schienen (der im Übrigen abhängig ist vom tatsächlichen Realisierungs- und Fertigstellungszeitpunkt der Linie 5-Variante), erscheint uns eher gering und akzeptabel im Vergleich zum oben beschriebenen Schaden eines langen verzögerten Anschlusses. Im Übrigen dürfte auch die notwendige Betriebsunterbrechung der Linie 3 in der Bauphase deutlich geringer ausfallen.

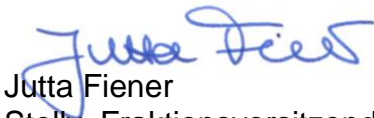
Mit freundlichen Grüßen



Dr. Florian Freund
Fraktionsvorsitzender



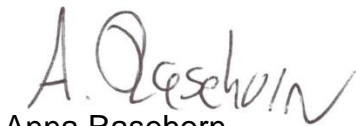
Dirk Wurm
stellv. Fraktionsvorsitzender



Jutta Fiener
Stellv. Fraktionsvorsitzende



Frederik Hintermayr
stellv. Fraktionsvorsitzender



Anna Rasehorn
Stadträtin



Dr. Stefan Kiefe
Stadtrat



Christine Wilholm
Stadträtin



Sieglinde Wisniewski
Stadtrat



Gregor Lang
Stadtrat



Tatjana Dörfler
Stadträtin



Christian Pettinger
Stadtrat (ÖDP)