

Offener Brief per E-Mail an: baureferat@augsburg.de
Herrn berufsmäßigen Stadtrat
Gerd Merkle
Rathausplatz 1

86150 Augsburg

Augsburg, den 22. Oktober 2018

Quo vadis Linie 5 ?

Sehr geehrter Herr Merkle,

die von der Verwaltung vorgelegte Planung für die Straßenbahnlinien 3 und 5 lässt für den VCD Kreisverband Augsburg nur den Schluss zu, dass Sie von der bereits genehmigten Planung nicht überzeugt sind. Man gewinnt vielmehr den Eindruck, als wolle man die Linie 5 nicht bauen und sucht nur noch nach einer Variante für die Anbindung des Bahnhofstunnels, die keinem Verkehrsmittel den Vorrang gibt.

Mit der von der Mehrheit des Stadtrates unterstützten „Mobilitätsdrehseibe“ und ihren Teilprojekten ist der Ausbau und die Beschleunigung der Straßenbahn Voraussetzung für die Zuschüsse der begonnenen Projekte geworden. Nur mit kurzen Fahrzeiten und optimierten Abläufen im gesamten Netz können die zu Grunde gelegten Ziele erreicht werden. Es ist daher unverständlich wie die Planung der Linie 5 angegangen wird.

Die zahlreichen seitens der Stadtwerke geäußerten Bedenken und Risiken, die mit dem Planfeststellungsverfahren in Verbindung stehen, nachzulesen in der BSV/18/02273 vom 1.10.2018, abgerufen am 17.10.2018 unter <https://ratsinfo.augsburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=7845>, lassen unserer Meinung nach keinen anderen Schluss zu:

- Verzögerungen durch eine mögliche Klage gegen das Genehmigungsverfahren.
- Die insgesamt kritische Terminsituation im Baubereich West.
- Nicht absehbarer Genehmigungsprozess der Linie 5 gefährdet Termin für die Gesamtfertigstellung.
- Die Vorzugsvariante könnte zu erhöhten Baukosten führen.
- Verschlechterung des NKI kann zu Rückforderung bereits erfolgter Zuschüsse führen.

Wir sehen bei der vorgelegten Planung folgende Probleme:

- Eine Tram ohne eigene Trasse und mit zahlreichen Signalanlagen kann nicht als Fortschritt sondern nur als Rückschritt gewertet werden.

- Die Haltestelle vor der Ackermann-Brücke (Fischerstuben) mit ihrem geringen Einzugsbereich ist fragwürdig. Hier ist eine zusätzliche Bedienung auf der Westseite (Hessenbachstraße) mit Bus absehbar, die dauerhaft die Betriebskosten erhöhen würde.
- Die Führung in Mittellage führt vermutlich zum vollständigen Neubau der alten und zu erweiternden Fahrbahnen der Bgm.-Ackermann-Straße auf Kosten der Stadtwerke bzw. der ÖPNV-Zuschussmittel.
- Der Bahnkörper in der Holzbachstraße ist trotz der massiven Eingriffe in die Grünflächen befahrbar geplant und nicht als Rasengleis.
- Nach derzeitigem Stand sind alle beteiligten Verkehrsteilnehmer Verlierer. Es entsteht ein einziges Durcheinander von MIV und Tram im ganzen Bereich Hessenbachstraße, Rosenaustraße, Luitpoldbrücke.
- Nach der vorliegenden Planung ist damit zu rechnen, dass die bisher verschonte Hessenbachstraße verstärkt in Richtung stadteinwärts belastet wird, weil die Fahrt in dieser Richtung in der Holzbachstraße nicht mehr möglich wäre und damit erneuter Protest der Anwohner provoziert wird.
- Die städtebaulichen Auswirkungen können nur als katastrophal eingeschätzt werden, weil die Planung erkennbar allein am Verkehr ausgerichtet wurde. (Bäume Rosenaustraße, Aufweitung Kreuzung Rosenaustraße, Riesen-Kreuzung Rosenau/ Ackermann/Holzbachstraße).
- Das Aufeinandertreffen aller Verkehre (MIV, Radler, Tram, Fußgänger) an allen wichtigen Kreuzungen lässt keinerlei Konzept einer Bündelung erkennen.
- Die erwartbaren hohen Belastungen mit Feinstaub und Stickoxiden in den stark befahrenen Straßen mit Wartezeiten an den Knoten sind für Anwohner, Fußgänger und Radfahrer unzumutbar.
- Eine Aufteilung in zwei Planfeststellungsverfahren, bei der der „zweite Abschnitt zunächst nur nachrichtlichen Charakter besitzt“, wird sicherlich zu höheren Kosten führen und lässt eine Verschiebung des zweiten Teilabschnittes auf den St. Nimmerleinstag befürchten.
- Mit den Festlegungen des inneren Bereichs (erstes neues Verfahren) wird die Lage der Trasse in der Bgm.-Ackermann-Straße vorgegeben, ohne absehen zu können, ob diese Mittellage in der Fortführung im zweiten geplanten Verfahren die bessere Variante ist. Die Varianten im zweiten Teil würden damit schon jetzt so eingeschränkt, dass Alternativen (z.B. in Seitenlage) später ausgeschlossen werden.

Folgende Fragen und Gedanken bedürfen daher dringend der Klärung:

- Dürfte die bereits planfestgestellte Führung der Linien 3 und 5 vom Buchegger-Platz zur Luitpoldbrücke über die Rosenaustraße gebaut werden? Dann wäre das Argument des Zeitdrucks nicht nachvollziehbar, da bis zur Eröffnung des Tunnels diese genehmigte Planung im Detail zu planen und zu bauen wäre. Das dürfte nach der Erfahrung bei anderen Linien in zwei Jahren machbar sein.
- Scheitert die bereits planfestgestellte Führung in der Rosenaustraße eventuell an der Unmöglichkeit der im Planfeststellungsbeschluss zur Bedingung gemachten „Entlastungsstraße West“? Wäre diese Planfeststellung damit – abhängig von der zukünftigen Verkehrsentwicklung – mit einer eingebauten Nichtigkeit ergangen?
- Existieren am Westufer der Wertach an der Hessenbachstraße, nördlich der Trafostation, Pläne für eine etwaige Wohnbebauung oder andere Nutzung der Kleingärten und Grünflächen, so dass hier eine Tramtrasse unerwünscht ist?
- Warum wird der Öffentlichkeit eine Gegenüberstellung möglicher Varianten nicht vorgestellt?
- Warum wurde eine derart ungünstige Vorplanung (Hessenbachstraße), die zu Protesten der Anwohner führte, vorgestellt, obwohl diese Trasse auch ohne große Eingriffe in die Allee machbar wäre?

- Warum äußerte sich Herr Dr. Casazza noch im Jahr 2015 als Geschäftsführer der Stadtwerke für die Trasse Hessenbachstraße, während die Einwände der Stadtwerke gegen die "Vorzugsvariante" jetzt nur noch kurz in der Vorlage mitgeteilt werden? (https://www.b4bschwaben.de/b4b-nachrichten/augsburg_artikel,-swa-hessenbachstrasse-fuer-linie-5-besser-geeignet-_arid,145617.html, abgerufen am 20.10.2018). Ist inzwischen das Baureferat und nicht mehr die Stadtwerke für die Linie 5 verantwortlich?
- Warum werden nicht spezielle Fachbüros für Straßenbahnplanungen einbezogen, wenn seit Jahren ersichtlich ist, dass die bisherigen Planer nicht vorankommen und wertvolle und kostbare Zeit verschwenden?
- Warum wird nicht konsequent eine Straßenbahn geplant und auf Varianten gesetzt, die möglichst wenig Konflikte mit dem übrigen Verkehr hervorrufen?

Folgende Ziele sollten bei der Planung berücksichtigt werden

- Eine Vereinfachung der Kreuzungen durch Beschränkung der Abbiegemöglichkeiten würde Platz sparen.
- Es sollten keine zusätzlichen Kapazitäten für den MIV im Bereich Rosenauviertel (Abbiegespuren) geschaffen werden.
- Ein Ausbau der Bgm.-Ackermann-Straße für den MIV als Ausgleich für längere Wartezeiten an den Knoten sollte nicht das Ergebnis einer Straßenbahnplanung sein, die Verkehr verlagern soll und muss, um die Stadt zu entlasten.
- Eine möglichst kreuzungsfreie Trassierung der Straßenbahn. Auch Unterführungen oder Brücken für die Straßenbahn im Bereich der Bgm.-Ackermann-Straße könnten zukünftige Behinderungen und Wartezeiten vermeiden.

Der VCD fordert einen umfassenden Vergleich mit Einbeziehung von mindestens drei konsequent geplanten Varianten und eine Gesamtplanfeststellung statt der Aufteilung in zwei Verfahren.

Wenn hier nicht dringend und grundsätzlich nachgearbeitet wird, kann das „Jahrhundertprojekt“ MDA nur zum Scheitern verurteilt sein und die Stadt Augsburg wird im dringend notwendigen ÖPNV-Ausbau weiter abgehängt.

Mit nachdenklichen Grüßen



Christian Ohlenroth

Verteiler: Bundesminister für Verkehr, Bundesrechnungshof, Regierung von Schwaben, OB-Referat, Stadt Stadtbergen, Stadtratsfraktionen, Stadtwerke Augsburg, Augsburger Verkehrsverbund, Bund der Steuerzahler, VCD Bundesverband, Presse