

## Presseerklärung

Augsburg, den 17. Juli 2024

### **„Lückenschluss“ verhindert dauerhaft die Linie 5**

#### **VCD fordert abgestimmte Lösung für Linien 5 und 6 vor Beschluss im Stadtrat**

Ohne klare Festlegung des Trassenverlaufs der Linie 5 wird das ganze Konstrukt der standardisierten Bewertung zur Rechtfertigung der Zuschüsse für das Projekt Mobilitätsdrehscheibe zur Farce und womöglich zum Betrug bei der Begründung der Fördergelder. Eine isolierte Entscheidung nur für die Linie 6, weil das politisch heute eine peinliche Situation ist, darf es nicht geben. Es muss vorher geklärt werden auf welcher Trasse die Linie 5 zum Uniklinikum gebaut werden kann. Festgelegt ist auf Vorschlag der Verwaltung – aber bisher ohne Baurecht – eine Führung über die Holzbachstraße und die Ackermannbrücke. Wo sollen die Gleise bis dorthin verlegt werden, also von der Linie 6 abzweigen, wenn das laufende Planfeststellungsverfahren aufgegeben wird?

- Über die Rosenaustraße? Das wurde bislang ausgeschlossen, unter anderem wegen des großen Abwasserkanals. Ohne die im Planfeststellungsbeschluss vorausgesetzte Entlastungsstraße wird der Eingriff in den Individualverkehr nicht möglich sein. Der Knoten mit der Pferseer Straße wäre mit zwei Linien im 5-Minuten-Takt überfordert. Die Leistungsfähigkeit des „Lückenschlusses“ ist nach Auskunft des Mobilitäts- und Tiefbauamtes der Stadt Augsburg im Mobilitätsbeirat nach aktuellen Verkehrszahlen nur für eine Linie gegeben. Damit wäre die Auflage aus der Planfeststellung, für den „Lückenschluss“ die Leistungsfähigkeit notfalls ohne Entlastungsstraße nachzuweisen, verfehlt.
- Zweigleisig über den Holzbachpark? Auch dafür müssten alle Fahrzeuge erst den Knoten mit der Rosenaustraße queren (siehe oben). Der Abzweig von/zur Holzbachstraße hätte dieselben Probleme, die angeblich die staatliche Bahnaufsicht gegen die geflügelte Lösung vorgebracht hat. Wäre sie damit nicht möglich, oder mit erhöhten Kosten verbunden?

Unabhängig davon: beide Ansätze würden kaum durchsetzbare Eingriffe ins Grün bedeuten. Der Führung über die Rosenaustraße würde die ortsbildprägende Kastanienallee zum Opfer fallen, bei der Führung entlang der Holzbachstraße wären auf beträchtlicher Länge starke Eingriffe in den Holzbach-Park unvermeidbar.

Wer die Linie 5 über die Ackermannbrücke bauen will, muss also unbedingt jetzt die Trasse festlegen und planungsrechtlich sichern, damit der „Lückenschluss“ nicht die Linie 5 verhindert.

Würde man die Linie 5, wie ursprünglich geplant, über die Hessenbachstraße leiten, wären eventuell die Bedenken der Landeseisenbahnaufsicht hinfällig. Allerdings würde die bereits gebaute Verbreiterung der Ackermannbrücke zur verlorenen Investition. Aber auch bei dieser Lösung besteht das Problem der Leistungsfähigkeit an der Kreuzung Rosenaustraße – Pferseer Straße, wenn die Straßenbahn entsprechend dem „Lückenschluss“ in beiden Richtungen über die Pferseer Straße und Rosenaustraße geführt würde. Zwei Linien im 5-Minuten-Takt (Planungsgrundlage für den Zuschuss nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG): Im Schnitt alle 2,5 Minuten eine Bahn, aber nur wenn diese parallel, beide Richtungen gemeinsam, den Knoten queren. Die Auswirkungen auf den Individualverkehr müssen also heute bereits klar sein (Leistungsberechnungen, Signalisierungsplan, Vorrang für die Straßenbahn).

In der Kombination aus „geflügelter Führung“ oder einer Führung beider Gleise durch die Hörbrotstraße mit einer Weiterführung über die Hessenbachstraße könnte die Überlastung vermieden werden.

Diese noch immer offenen Fragen hätten längst in einem umfassenden und unvoreingenommenen Variantenvergleich beantwortet werden müssen, den der VCD bereits mehrfach in den Verfahren eingefordert hatte. Dazu gehören neben der verkehrlichen Beurteilung auch die Erschließungswirkung und die Reisezeiten für die Fahrgäste.

Wer ohne diese Kenntnisse jetzt aus politischen Gründen den Lückenschluss nur für die Linie 6 baut, verhindert konkludent damit logischerweise auf Dauer die Linie 5! Das bedeutet, dass das Uniklinikum nicht mit einer attraktiven und schnellen Linie 5 mit kurzen Umsteigewegen im neuen Tunnel an den Hauptbahnhof angebunden wird. Stattdessen würde diese Verbindung für alle Zeiten mit dem Bus bedient werden, der am Bahnhofsvorplatz und an der Halderstraße hält, weit entfernt von der unterirdischen Haltestelle, mit langen Umsteigewegen und schwieriger Orientierung für Reisende.

Wenn der Stadtrat das laufende Planfeststellungsverfahren aufgibt, ohne vorher eine machbare Lösung für die Linie 5 zu suchen, werden die bisher erstellten Pläne und Gutachten wertlos. Der VCD Kreisverband Augsburg fordert deshalb das Verfahren weiterzuführen und eventuell mit Änderungen im Thelottviertel oder am Abzweig der Linie 5 erneut auszulegen.

Eine kurzfristige, nicht zu Ende gedachte Entscheidung für den Anschluss der Linie 6 an den Bahnhofstunnel ist ohne detaillierte Klärung dieser Fragen eigentlich undenkbar. Sie gefährdet möglicherweise nachträglich sogar die Förderung für das Gesamtprojekt Mobilitätsdrehscheibe, in dem der teure Umbau des Hauptbahnhofes nur mit vorteilhaften neuen Straßenbahnlinien in der Standardisierten Bewertung zuschussfähig wurde. Der insbesondere für die Linien 5 und 6 gebaute Tramtunnel unter dem Hauptbahnhof würde damit seinen Sinn verlieren und wäre als teure Endstation eine große Peinlichkeit für die Stadt Augsburg.

Rückfragen: Christian Ohlenroth, 1. Vorsitzender, christian.ohlenroth@vcd-augsburg.de

Verteiler

Bayerischer Oberster Rechnungshof, Prüfungsgebiet IX  
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Abteilung 5  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Unterabteilung E 2  
Bundesrechnungshof, Unterabteilung V 2  
Stadt Augsburg, Oberbürgermeisterin Eva Weber  
Stadt Augsburg, Stadtratsfraktionen