ANA
Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V.

ANA e.V. • Postfach 101126 • 86001 Augsburg

Regierung von Schwaben
Südflügel, Zi.Nr. S 114
Fronhof 10
86152 Augsburg

Augsburg, den 04. Mai 2018

Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den ausgelegten Unterlagen möchten wir folgende Anregungen vorbringen:

1. Trassenwahl

Die ausgewählte Trasse ist nachvollziehbar die beste Variante für die Anbindung der Stadt Königsbrunn. Gegenüber einer Verlängerung der Linie 2 besteht der Vorteil der direkten Anbindung an die Universität und die Schulen in Augsburg. Außerdem wäre eine Verlängerung der Linie 2 durch die Lage im Straßenverlauf stärker vom übrigen Verkehr abhängig und nicht mit bis zu 70km/h befahrbar, die Gesamtfahrzeit damit länger.

Die Varianten im Bereich Haunstetten / Königsbrunn können nicht überzeugen, da sie entweder zu nahe an der langfristig erwünschten Verlängerung der Linie 2 oder weitab der Bebauung liegen. Die beiden Varianten 1 und 2 (Ost) zeigen aber in der Bewertungstabelle auf S. 13 der Variantenuntersuchung, dass die Variante 3 (Mitte) im Bereich Haunstetten nur einen Teil der heutigen Bebauung erschließen kann. Sollte das neue Baugebiet zwischen Haunstetten und der B17 neu realisiert werden, muss dafür Sorge getragen werden, dass ein ausreichendes Angebot gefahren werden kann. Der geplante 15-Minuten-Takt nach Königsbrunn ist nicht mehr ausreichend, sobald weitere Bebauung beiderseits der Linie 3 entsteht.

Die geplante Trasse ermöglicht bei entsprechender Ausführung kurze Fahrzeiten. Dies ist vor allem abhängig von der Zahl und Lage der Bahnübergänge sowie der Umsetzung des Straßenbahnvorrangs an diesen Übergängen.

Die langfristige Sicherung der Trasse für eine Stadtbahn vor allem in Königsbrunn ist vorbildlich. Leider ist der weitere Verlauf der freigehaltenen Trasse ab der Haltestelle Zentrum nicht in den Planunterlagen dargestellt. Soweit uns bekannt ist, hat die Stadt Königsbrunn die Fortführung bis in den Süden entlang des Alten Postweg und Mitterfeldweg freigehalten.

2. Verbesserung der Erschließung in Augsburg

Um die Erschließung in Haunstetten zu verbessern und Taktverdichtungen unabhängig von der Stadt Königsbrunn und dem AVV zu ermöglichen, fordern wir die Berücksichtigung einer von der Trasse Postillionstraße abzweigenden Straßenbahnstrecke in West – Ost Richtung zur freigehaltenen Trasse der Linie 2 in Haunstetten Süd bis zur bereits im Bebauungsplan gesicherten Wendeschleife an der Königsbrunner Straße.

Im Rahmen der Planfeststellung sollte dafür der Abzweig auf Höhe des Karl-Rommel-Wegs, ungefähr bei km 0,950 nach der Haltestelle vorgesehen werden. Dieser Abzweig sollte mindestens nachrichtlich als Gleisdreieck geplant werden.

Von diesem Abzweig kann die Strecke geradlinig über freies Feld und dann entlang des Karl-Rommel-Wegs zur Königsbrunner Straße geführt werden. Dort schwenkt die Trasse in ausreichendem Radius auf die in Seitenlage West freigehaltene Trasse Richtung Süden. Haltestellen wären an der Hirsestraße, an der Bürgermeister-Rieger-Straße und der zukünftigen Endstation Haunstetten Süd vorzusehen.

Alternativ sind je nach Durchsetzbarkeit und Erschließung Abzweige auf Höhe der Richard-Strauß-Straße oder parallel zur Leharstraße vorstellbar. Wie bei der Trasse entlang des Karl-Rommel-Weg erfolgt jeweils die Weiterführung entlang der Königsbrunner Straße.

Die gesamte Strecke kann auf eigenem Bahnkörper geführt werden. Konflikte mit dem MIV sind bis auf die Kreuzung Königsbrunner Straße / Brahmsstraße nicht zu befürchten.

Unabhängig davon, welche der West-Ost-Verbindungen zur Königsbrunner Straße gewählt würde wäre mit der abzweigenden Strecke nicht nur das zukünftige Baugebiet, sondern auch der südliche Teil Haunstettens von der Roggenstraße/Dr. Troeltsch Straße bis zur Stadtgrenze direkt mit der Straßenbahn erschlossen. Das neue Baugebiet kann damit mit geringem Aufwand in dichterem Takt bedient werden. Für die weitere Planung des Baugebietes sollte mit dieser Planfeststellung die freizuhaltende Trasse für die West-Ost-Verbindung vorgegeben werden, damit diese bei der Gestaltung des weitgehend autofreien Stadtteils einbezogen werden kann.

Langfristig wäre diese Verbindung zur verlängerten Linie 2 eine Ausweichmöglichkeit bei Störungen im Verlauf der Linie 3.

Beim vorgesehenen 15-Minuten Takt der Straßenbahn nach Königsbrunn könnte im 5-Minuten-Takt der nächste Wagen nach Haunstetten Süd weiterfahren, während der darauf folgende Wagen an der Inninger

Straße wendet. Im 10-Minuten-Takt kann abwechselnd nach Königsbrunn und Haunstetten Süd gefahren werden.

Im Spätverkehr und am Sonntag ist ein Pendelverkehr vom Abzweig an der Postillionstraße (Gleisdreieck oder Schleife) oder von der Inninger Straße nach Haunstetten Süd denkbar.

Um an der Inninger Straße das Wenden aus südlicher Richtung zu erleichtern, wäre dort als Ergänzung ein Abzweig aus der Wendeschleife nach Süden in die Planfeststellung aufzunehmen. Damit entfiele das für Störungen vorgesehene Wenden mit Rückwärtsfahrt in das von Norden kommende Streckengleis und es könnte mit einer kurzen Rangierfahrt in das äußere Bahnsteiggleis der Schleife gewendet werden. Außerdem wäre es so möglich, ohne Rangierfahrt Wagen von der Inninger Straße aus Richtung Königsbrunn einzusetzen.

Als Ergänzung oder Mindestalternative zum Abzweig nach Osten sollte eine Wendeschleife im Bereich zwischen der ersten Haltestelle und nach der Haltestelle Brahmsstraße, also noch vor der Stadtgrenze eingeplant werden, um auch ohne die abzweigende Linie den Verkehr bis Haunstetten Südwest verdichten zu können.

Änderungsvorschläge in Augsburg:

- Aufnahme eines zweigleisigen Abzweigs bei km 0,95 mit einem Gleisdreieck in die Planfeststellung
- Berücksichtigung einer Wendeschleife im Bereich zwischen der ersten Haltestelle und der Stadtgrenze (zentraler Bereich des neuen Stadtviertels)
- Ergänzung eines Gleisbogens mit zwei Weichen von der Wendeschleife Inninger Straße in das Streckengleis Richtung Königsbrunn.

3. Verbesserung der Erschließung in Königsbrunn

Leider wohnen nur etwas weniger als die Hälfte der Einwohner von Königsbrunn im Einzugsbereich der geplanten Straßenbahn. (S. 25. Erläuterungsbericht: 12.000 Einwohner) Dies ist Folge der Stadtentwicklung und der gewählten Lage der Endstation „Zentrum“ die im Stadtgebiet Königsbrunn noch über zwei Kilometer entfernt von den Wohngebieten im Südosten (Eichenplatz) liegt.

Die Vorfestlegung auf diesen Endpunkt durch eine überdimensionierte Umsteigeanlage im unbelebten Niemandsland zwischen Zentrum und Eishalle, die leider nicht Teil des Verfahrens für die Straßenbahn ist, sondern als Busbahnhof unabhängig genehmigt und gebaut wurde ist daher unverständlich.

Der einzige erkennbare Vorteil der Umsteigeanlage „Zentrum“ ist die Anbindung an die Bürgermeister-Wohlfahrt-Straße. Hier wurde für den Busverkehr eine Zufahrt geschaffen, die auch von der Straßenbahn genutzt werden könnte.

Zur Verbesserung der Erschließungswirkung wäre neben der erwähnten freigehaltenen Trasse in den Süden auch die Verlängerung der Straßenbahn auf der Bgm.-Wohlfahrt-Straße möglich. Es ist aus den

Unterlagen nicht ersichtlich, ob und welche Verlängerung über den Busbahnhof hinaus auf ihre Wirtschaftlichkeit untersucht wurde.

Weitere Wohnungen werden in Königsbrunn absehbar nicht im Umfeld der geplanten Linie 3 entstehen, da die Flächen schon bebaut sind oder wie an der Guldenstraße für Gewerbe genutzt werden.

Mehr Einwohner wären daher nur mit einer Verlängerung der Straßenbahn zu erreichen, die durch Gebiete führt, die bereits bebaut sind oder zur Bebauung vorgesehen sind.

Für den Bereich um die Römerallee und südlich davon besteht mit der anstehenden Rahmenplanung (Sitzungsvorlage Stadtrat Königsbrunn 213/2017) noch die Chance eine dichtere Bebauung vorzusehen, so dass hier die Vorteile der direkten Straßenbahnanbindung ähnlich wie im Bereich nahe dem Trachtenheim genutzt werden könnten. Um nicht mit der Straßenbahn wieder erst Jahrzehnte nach der Besiedelung und damit nach der Orientierung der neuen Bewohner auf andere Verkehrsmittel ein Neubaugebiet zu erschließen sollte die Straßenbahn vorab geplant und gebaut werden.

Mit einer Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper wäre dies für den Bereich südlich der Marktstraße bis zur Römerallee oder Mühlstraße in Königsbrunn möglich. Da Königsbrunn aktuell eine Umgestaltung der früher vierspurigen Straße anstrebt, wäre jetzt auch Platz für eine Straßenbahn im eigentlichen Zentrum der Stadt.

Daher bitten wir darum, sowohl die Verlängerung auf der freigehaltenen Trasse bis zur Römerallee als auch die Verlängerung auf der Bgm.-Wohlfahrt-Straße bis zur Römerallee im Hinblick auf die aktuelle und künftige Erschließungswirkung zu untersuchen und mindestens den Anschluss dieser Verlängerungen in diese Planfeststellung aufzunehmen.

Wenn es zu begründen war, die Straßenbahnlinie 6 von Hochzoll nach Friedberg West zu verlängern, dann sollte diese Erweiterung um 1,2 km gerade auch im Blick auf das herausragende Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Verlängerung nach Königsbrunn möglich sein.

Änderungsvorschläge:

- Verlängerung der Strecke bis auf Höhe der Römerallee zur Verbesserung der Erschließung
- Prüfung der alternativen Trasse über die Bgm.-Wohlfahrt-Straße
- Darstellung der möglichen Verlängerung im Planbereich der aktuellen Planfeststellung, um den Weiterbau ohne erneute Planfeststellung für diesen Bereich zu ermöglichen.

4. Grundlagen der Trassierung

Die Straßenbahn soll auf der freigehaltenen Trasse in Königsbrunn verlaufen, die für eine Schnellstraßenbahn in Tieflage bzw. Einschnitt vorgesehen war. Diese Linie sollte eine schnelle Verbindung von Königsbrunn nach Augsburg ermöglichen und dafür kreuzungsfrei gebaut werden.

Dies ist an der Lage der Kreuzung mit der Augsburger Straße und den kreuzenden Wegen im südlich anschließenden Wohngebiet praktisch aus dem Lageplan ersichtlich.

Die vorgesehene Tieflage geht außerdem aus der Planzeichnung des Bebauungsplans 105 in Königsbrunn hervor. Dort ist die Trasse zusätzlich mit der Erläuterung für ein „Öffentliches Verkehrsmittel (Führung im Geländeeinschnitt)“ versehen! (Siehe Anlage Bildschirmausschnitt Bplan 105)

Hätte man hier eine durchgehend ebenerdige Trasse vorgesehen, dann wären diese Bereiche wohl auch anders geplant und andere Wegeführungen gebaut worden. Niemand hätte derartig schlecht einsehbare Bahnübergänge für eine neue Stadtbahn vorgesehen!

Es ist unverständlich, dass diese Chance nun nicht genutzt werden soll und gerade der Bereich zwischen Hunnenstraße und Mindelheimer Straße nicht in Tieflage oder teilweiser Tieflage geplant wurde. Mit der Unterfahrung der Augsburger Straße könnte ein absehbarer Konfliktpunkt mit Radfahrern und dem Autoverkehr vermieden werden. Auch bei einer absehbaren Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten könnte die Straßenbahn hier ungehindert fahren. Zum Vergleich sei auf die Unterführung im Zuge der Linie 2 verwiesen, die in Stadtbergen die Ulmer Landstraße unterquert, um eine ungehinderte Fahrt der Straßenbahn zu ermöglichen.

Auch die Beschwerden der Anlieger könnten mit einer Weiterführung z.B. 1,5 Meter unter dem umgebenden Niveau ausgeräumt werden. Die Bahnübergänge in diesem Bereich könnten dann als Brücke über die Straßenbahn geführt werden.

Die geplante Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h könnte damit von Augsburg bis auf Höhe Trachtenheim gefahren werden. Mit der vorliegenden Planung ist zu befürchten, dass spätestens nach ersten Unfällen an Bahnübergängen die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert wird und die Straßenbahn ab der Augsburger Straße mit Tempo 30 zur Endstation fahren muss.

Das würde auch die für eine Strecke auf unabhängigem Bahnkörper nicht gerade anspruchsvolle Fahrzeitschätzung von 12 Minuten (Tabelle auf S.25 des Erläuterungsberichts) entsprechend 23,2 km/h Reisegeschwindigkeit (inklusive Aufenthaltszeiten) erklären. Entsprechend trassierte Stadtbahnen erreichen in Stuttgart im Gesamtnetz durchschnittlich 26,2km/h Reisegeschwindigkeit. (http://www.stadtwiki-stuttgart.de/index.php/Stadtbahn)

Auch GEVAS geht im Verkehrsgutachten für den Mitfall von ca. 10 Minuten Fahrzeit aus. (Verkehrsmodell, S. 16)

Die Mindestalternative zum kreuzungsfreien Ausbau wäre der Einsatz von Schranken u.a. an der Augsburger Straße. Hier wird den Verkehrsteilnehmern mit zwei Signalanlagen in dichtem Abstand (Guldenstraße und BÜ) und die fehlende Sicht auf die Straßenbahnstrecke vermutlich zu viel zugemutet, wenn nicht die Bedeutung des Bahnübergangs durch Schranken sichtbar gemacht wird.

Die Bedeutung der Fahrzeit für die Wirtschaftlichkeit wird auch im Variantenvergleich betont, dem schließen wir uns an und bitten auch die gewählte Trasse entsprechend zu optimieren. Es wäre fatal, wenn im Lauf der Jahre durch Neubaugebiete und neue Überfahrten oder gesteigertes Verkehrsaufkommen in der Augsburger Straße die geplanten Fahrzeiten zusätzlich verlängert würden.

Änderungsvorschlag:

- Unterquerung der Augsburger Straße
- Teilweise Tieflage um gefährliche Querungen zu vermeiden
- Als Ersatz für kreuzungsfreien Ausbau Schrankenanlagen vorsehen

5. Gleismittenabstand, Querschnitte

Die Querschnitte zeigen Straßenbahnfahrzeuge mit 2,30m Wagenbreite. Ausgehend von der bestehenden Linie 3 mit 2,70m Gleismittenabstand (siehe Lageplan Blatt 01, Haltestelle Inninger Straße) ohne Mittelmasten und der Planung für den Tunnel unter dem Hauptbahnhof mit vergrößertem Gleismittenabstand wäre zu erwarten, dass die Trassenbreite und der Gleismittenabstand der Verlängerung der Linie 3 auch für 2,40m breite Fahrzeuge ausgelegt wird. Der verbesserte Durchgang, mehr Stehplatzfläche oder die Möglichkeit Quersitze einzusetzen sind Vorteile breiterer Bahnen, wie sie z.B. in Ulm eingesetzt werden.

Änderungsvorschlag:

- Sicherung Wagenbreite 2,40m (nach späterer Anpassung der Bahnsteigkanten)

6. Oberbau

Entgegen der ursprünglichen Planung, die auf Augsburger Grund und entlang der Industriebereiche in Königsbrunn das kostengünstigste und umweltfreundliche Schottergleis vorgesehen hat (Siehe Variantenvergleich Seite 15, SITZUNGSVORLAGE 25.07.2017, Königsbrunn, Seite 2), wurde auf Beschluss der Stadträte Augsburg und Königsbrunn Rasengleis auf ganzer Strecke geplant.

Dafür wurden die wohl aufwändigsten und teuersten Oberbauformen auf vor Ort gegossenen Betonbalken (in Königsbrunn) und Betonschwellen auf Fahrbahnplatte aus Beton (Augsburg) gewählt.

Noch dazu sind für den Abschnitt in Augsburg mit hochliegender Vegetationsebene Rillenschienen (Höheres Metergewicht und höherer Preis auch bei der Erneuerung) vorgesehen.

Nicht nachvollziehbar ist der Beschluss, in Königsbrunn Rasengleis mit dem schalltechnisch ungünstigeren tiefliegenden Rasen (vergleichbar mit einem günstigeren Schottergleis ohne Rasen, siehe Anlage TU Dresden, zu bauen, obwohl man gerade dort mit höheren Schallschutzanforderungen der Anlieger umgehen muss.

Es wäre nach der festgestellten Eignung des Baugrunds für ein Schottergleis mit Vignolschienen ohne zusätzliche Entwässerung naheliegend gewesen, diese Bauform auch für das politisch geforderte Rasengleis beizubehalten und mit Rasen bis zur Schienenoberkante auszurüsten.

Damit wäre eine durchgehende Begrünung und nicht nur eine teilweise grüne Oberfläche über viel Stahlbeton zu erreichen. Außerdem ist Schotteroberbau eine schnelle und kostengünstige Bauweise mit Durchlässigkeit für Niederschläge. Die tatsächliche Bodenversiegelung würde mit diesem Rasengleis auf Schotter gegenüber der Betonbauweise verringert.

Diese Bauweise wird auch bei der neuen Linie 2 in Ulm, ebenfalls auf Meterspur und befahren von Combino Straßenbahnen eingesetzt. Sie ist also sowohl für das süddeutsche Klima geeignet als auch erprobt. (Siehe Anlage Download des Querschnitts James-Franck-Ring in Ulm.)

Änderungsvorschlag:

- Schottergleis mit Vignolschienen

- Eindeckung mit Rasen nach üblichem Standard mit Isolierung der Schiene (Kassel, Erfurt, Leipzig, Berlin, siehe Grüngleisnetzwerk, Handbuch Gleisbegrünung, 2014, S. 35)

7. Sicherung der Bahnübergänge

Die geplanten Z-Übergänge sind an den geplanten Stellen nicht verzichtbar, auch wenn sie zu Erschwernissen und längeren Wegen führen. Auch der BÜ auf der Südseite der Augsburger Straße sollte so gesichert werden, da absehbar ist, dass Radfahrer auf der geraden Strecke entlang der Augsburger Straße auch auf der Südseite Lichtsignale „übersehen“ werden.

Die vier ungesicherten Überfahrten in Äcker und Gewerbegrundstücke in Augsburg sind im Hinblick auf die geplante Bebauung sehr kritisch zu sehen.

Im bisherigen Verlauf der Linie 3 sind derartige ungesicherte Überfahrten nicht vorhanden.

Es sollte Ziel der Planung sein, die Anzahl der Übergänge zu reduzieren und so zu sichern, dass auch bei zunehmender Verkehrsbedeutung (mindestens Fußgänger und Radfahrer in das neue Wohngebiet, evtl. auch Zufahrten und Baustellenverkehr über viele Jahre) der Vorrang der Straßenbahn sichergestellt wird und die Übergänge verkehrssicher sind.

Vor allem mit dem westlich der Straßenbahntrasse nachrichtlich dargestellten Geh- und Radweg werden die Bahnübergänge zwischen Inninger Straße und Stadtgrenze schlagartig an Bedeutung gewinnen, da nur so die abgehenden Straßen erreicht werden können.

Eventuell kann es helfen, den Radweg vor und nach den Bahnübergängen von der Trasse in die Felder zu verschwenken, um einen eindeutigen Abbiegevorgang der Radfahrer für das Überfahren des Übergangs zu erfordern. (ähnlich zu BÜ 2, aber beidseitig Verschwenkung des Weges mehrere Meter von der Trasse.)

Änderungsvorschläge:

- Bahnübergang BÜ13 mit Z-Übergang
- Bahnübergänge in Augsburg besser sichern, Radweg und kreuzende Spaziergänger berücksichtigen.
- Radweg in Augsburg an den Bahnübergängen von der Strecke entfernen, schnelles Abbiegen verhindern, ähnlich BÜ2 Nordseite.

8. Ausbau der Station „Zentrum“

Die geplante Gleisschleife an der Endstation zeigt die Mängel der bestehenden Bushaltestelle für den Straßenbahnverkehr. Es wirkt fast, als hätten die Planer nie mit der Verwirklichung der Straßenbahn gerechnet oder aus Gewohnheit Zweirichtungsfahrzeuge für die Straßenbahn vorausgesetzt. Die Haltestelle ist so gebaut und steht so auf dem Platz zwischen der Bebauung, dass eine Anlage von zwei Bahnsteiggleisen in einer Richtung für die Straßenbahn - wie bei allen Neubaustrecken in Augsburg üblich - nicht möglich ist.

Das vorgesehene Abstellgleis kann nur mit Rangierfahrt für Einlagewagen oder zur Abstellung über Nacht genutzt werden und ist sonst betrieblich nicht sinnvoll nutzbar.

Dies zeigt, dass die bestehende Anlage nicht als Endhaltestelle in einer Schleife sondern als normale Haltestelle geeignet ist.

Wir schlagen deshalb vor, die Haltestelle Zentrum in beiden Richtungen zu durchfahren und danach eine Wendeanlage vorzusehen, sodass die Fahrgäste weder bei Ankunft noch bei Abfahrt die Schleife durchfahren müssen. Dies spart den Fahrgästen Zeit und ermöglicht es, im Bereich der Umsteigeanlage Platz zu sparen. Damit kann die Bahnsteiganlage voll genutzt werden und das Umsteigen auf den Bus möglichst am gleichen Bahnsteig abgewickelt werden.

Die Wendeschleife mit Überholgleis kann dann entweder mit etwas reduziertem Radius südlich der Bahnsteige liegen oder um das Mercateum herum geführt werden. Sollten diese Varianten nicht in Frage kommen, wäre die Weiterführung auf der freigehaltenen Trasse bis zum Alten Postweg und eine Schleife westlich des Gymnasiums möglich. Auf der Ostseite der Bgm.-Wohlfahrt-Straße wäre eine Endschleife und Endhaltestelle an der Markstraße möglich.

Änderungsvorschläge:

- Getrennte Bahnsteige für Aus- und Einstieg
- Wendeschleife mit Überholgleis nach der Bahnsteiganlage
- Geringfügige Verlängerung der Strecke zu einer geeigneten Endstation mit Wendeschleife (Marktstraße, Gymnasium)

9. Ergänzendes Busnetz Augsburg

Die Erfahrung in Hochzoll zeigt, dass ohne ein gut angepasstes Busnetz als Zubringer in attraktivem Takt die Nutzung des ÖPNV hinter den Erwartungen oder gar früheren Fahrgastzahlen zurückbleiben kann.

Es mag zwar der Planfeststellung genügen, auf eine Anpassung der städtischen Buslinien zu verweisen. Im Interesse der betroffenen Bürger und für die Entscheidung über die Mittel für den ergänzenden Busverkehr sollten jedoch klare Ziele definiert werden.

Während für den Regionalbus schon ungefähre Vorstellungen existieren, lässt die Beschreibung der Linie 24/25 keine Rückschlüsse auf den Linienverlauf zu.

Wir schlagen vor, die Linie 24/25 auf dem Westast durch den Abzweig der Straßenbahn zu ersetzen und als Ergänzung eine Linie 24 von der Endstation der Linie 2 über Georg-Käß-Platz und Krankenhaus - zur Inninger Straße zu führen.

Die Bedienung entlang der Königsbrunner Straße zur Endstation der Linie 2 sollte wie beschrieben durch die Linie 733 erfolgen. (S. 37 Erläuterungsbericht)

Änderungsvorschläge:

- Busnetz mit Taktung und Fahrplan vorbereiten
- Auf Parallelverkehre auch im Abstand von 400 Metern verzichten
- Klares Netz statt alle 300 Meter zu halten

10. Ergänzendes Busnetz Königsbrunn

Für den Erfolg der Straßenbahn wird der Zubringerverkehr eine große Bedeutung haben. Es ist deshalb wichtig, für die über einen Kilometer (für eine S-Bahn üblicher Wert) entfernt liegenden Gebiete Königsbrunns ein schnelles und zuverlässiges Angebot zu entwickeln. Dies sind vor allem die Bereiche im Südosten und Osten des Zentrums, die leider weiter in die Fläche gewachsen sind und nicht auf direktem Weg mit dem Bus bedienbar sind.

Der Weiterbetrieb der Gymnasien-Buslinie 739 für den Schülerverkehr wäre durch eine verbesserte Verbindung im Bereich Univiertel – Göggingen zu ersetzen. Davon würden auch andere Verkehre wie z.B. von der Universität zu den Wohnheimen in Göggingen profitieren.

Das komplett neu zu gestaltende Bus-Teilnetz Haunstetten/Königsbrunn ist als ein gemeinsames Netz aus Stadt- und Regionalbus zu planen. Nahe zusammen liegende Haltestellen von Stadt- und Regionalbus sollten zusammengefasst bzw. aufgelassen werden.

Änderungsvorschläge:

- Busnetz mit Taktung und Fahrplan vorbereiten
- Auf Parallel- und Sonderverkehre verzichten
- Übersichtliches Netz mit Konzentration auf Siedlungsschwerpunkte abseits der Straßenbahn (Karwendelstraße, Eichenplatz)

11. Ausbau der Haltestellen

Auch wenn bislang nur Wagen mit bis zu 42m Länge im Einsatz sind sollten die Haltestellen so angeordnet werden, dass eine Verlängerung auf ca. 65m immer möglich ist. Die Umsteigehaltestelle hat immerhin 64m Bahnsteiglänge für die Straßenbahn, so dass ein Einsatz längerer Züge in Zukunft nicht ausgeschlossen werden sollte. Mit längeren Zügen könnte in den Spitzenzeiten kostengünstig mehr Kapazität angeboten werden.

Selbst ein vergleichsweise kleiner Betrieb wie Ulm hat die Fahrzeuge für Doppeltraktion ausgerüstet, um zukünftig das Angebot verstärken zu können.

Frühere Planungen in Augsburg sahen 52m Haltestellenlänge für den Einsatz von M8 in Doppeltraktion vor, zwei fünfteilige Multigelenkfahrzeuge wären zusammen rund 63 Meter lang.

Dies betrifft vor allem die Haltestelle Guldenstraße, deren Lage in der Verschwenkung keine Verlängerung zulässt. Es wäre vorteilhaft, diese Haltestelle vor die Kreuzung mit der Hunnenstraße zu verlegen.

Entsprechend könnte die Haltestelle Bereitschaftspolizei auf die Nordseite der Einfahrt in das Polizeigelände verlegt werden.

An der bestehenden Endstation Inninger Straße müssen die bereits vorhandenen längeren Bahnsteige unbedingt beibehalten werden, die neuen Zugänge sind entsprechend weiter am Bahnsteigende anzuordnen.

Änderungsvorschläge:

- Berücksichtigung längerer Züge bei der Anlage der Haltestellen (Keine Zwangspunkte unter 65m Bahnsteiglänge, Haltestelle Guldenstraße!)
- Kein Rückbau der Bahnsteige in der Haltestelle Inninger Straße
- Verlegung des neuen Zugangs an der Inninger Straße an die Bahnsteigenden

12. Betriebskonzept, Nachrüstung der bestehenden Linie 3 im Stadtgebiet Augsburg

Für die schnelle Verbindung von Königsbrunn nach Augsburg war bei der Planung der Linie 3 zur Inninger Straße bereits das Betriebskonzept nach der Verlängerung bis Königsbrunn berücksichtigt worden. Die Straßenbahn soll demnach von Königsbrunn kommend an der Inninger Straße halten und dort knapp vor dem nächsten einsetzenden Wagen ohne Halt zur Universität fahren. In der Gegenrichtung sollte durch entsprechend angeordnete Überholgleise ebenso der Einsatz von Eilzügen ermöglicht werden.

Dafür sollten im für 70km/h trassierten Abschnitt zwischen Inninger Straße und Universität Überholgleise gebaut werden, die zumindest freigehalten wurden, wenn sie nicht sogar in der damaligen Planfeststellung eingezeichnet sind.

Die Unterlagen dazu müssten in der Planfeststellung und im Archiv der Stadtwerke zu finden sein. Vermutlich kann auch das damals beteiligte Büro Spiekermann noch dazu beitragen.

Mit diesen Überholgleisen wäre zusammen mit der konsequenten Trassierung als Stadtbahn in Königsbrunn eine Reduzierung der Gesamtreisezeit von „Kö zu Kö“ unter 30 Minuten zu erreichen!

Es ist absehbar, dass vom niedrigen Modal-Split in Königsbrunn ausgehend eine deutliche Steigerung der Nachfrage erreicht werden kann, die auch zu einem dichteren Angebot als dem geplanten 15-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten führen wird. Wenn wenigstens die dann notwendigen Einlagewagen die Gesamtstrecke Augsburg – Königsbrunn – Augsburg mit 10 Minuten geringerer Umlaufzeit als Eilzüge bedienen könnten wäre - je nach Fahrplan - eine Reduzierung des Fahrzeugbedarfs möglich und den Fahrgästen würde eine auch zum Schnellbus konkurrenzfähige Reisezeit angeboten.

13. Anbindung an das Gesamtprojekt „MDA“

Die geplante Verlängerung soll Teil des Gesamtprojektes werden, weil die Linie 3 auf der anderen Seite der Innenstadt auch den Hbf unterqueren wird.

Im MDA Konzept der Stadtwerke für die Jahre ab 2020 sind weitere Straßenbahnstrecken enthalten, unter anderem eine Verbindung Hauptbahnhof – Messe.

Um die Tunnelanlage sinnvoll nutzen zu können und weitere Reisezeitvorteile für mehr Fahrgäste zum Nutzen des Gesamtprojekts zu erzielen schlagen wir eine Verbindung über Fußballarena – Science Park – Universität West – Haltepunkt Messe – Friedrich-Ebert-Straße – Allgäuer Straße weiter über die Linie 1 bis zur Rosenaustraße und von dort zum Westportal des Tunnels vor.

Mit dieser Verbindung wäre tatsächlich ein Zusammenhang mit dem Kernstück der MDA, dem Straßenbahntunnel unter dem Hauptbahnhof darstellbar.

Diese ergänzende Linie würde die Arenastrecke und die bereits planerisch gesicherte Trasse im Science Park nutzen und hätte bei einem Neubauanteil von insgesamt 4 km eine Gesamtlänge von knapp 7 km vom Unteren Talweg bis zum Hauptbahnhof.

Damit wären der Bereich Friedrich-Ebert-Straße und Göggingen Südwest ebenso direkt mit der Straßenbahn angebunden wie die westlichen Einrichtungen der Universität und der Science Park als neuer Gewerbestandort.

Die AVV Linie 739 würde damit durch eine ganztägige Straßenbahnverbindung ersetzt, die als Nebeneffekt eine völlig neue Qualität der Stadteilverbindung im ÖPNV zwischen Haunstetten, Universität und Göggingen bieten würde.

Die Fahrzeit Göggingen – Hauptbahnhof würde generell um rund 5 Minuten beschleunigt, das Umsteigen am Königsplatz entfällt. Die Verbindung Uni West – Hbf (6 km) wäre in weniger als 15 Minuten möglich.

Überlastungen im Bereich Haunstetter Straße könnten mit dieser Strecke nicht nur in den Spitzenzeiten an Werktagen, sondern auch im Verkehr zur Fußballarena oder bei Großveranstaltungen im Messegelände vermieden werden.

Betrieblich könnte die neue Linie mit der Linie 4 verknüpft werden und im 10-Minuten-Takt ab Hauptbahnhof nach Haunstetten/Königsbrunn fahren.

Mit freundlichen Grüßen

Jörg Schiffler

Anlagen:

Lageplan

Ausschnitt Bebauungsplan 105 Königsbrunn

TU Dresden, Zusammenfassung Diplomarbeit

ANA Brief an Herrn Stadtbaurat Merkle, Rasengleis Linie 3

Querschnitt 19 der Straßenbahnlinie 2 in Ulm

ANA Studie zur Stadionanbindung über Göggingen