

ANA e.V. • Postfach 101126 • 86001 Augsburg

An die Fraktionen im Augsburger Stadtrat

Augsburg, 24.11.2020

## **ANA sieht keine Verbesserungen bei Plänen für Linie 5**

Sehr geehrte Damen und Herren,

am Donnerstag soll der Augsburger Stadtrat die Pläne für den ersten Abschnitt der Linien 3 und 5 im Bereich Thelottviertel beschließen und die Planfeststellung dafür beantragen.

Gegenüber den seit 2018 bekannten Plänen sehen wir keine Verbesserungen in der aktuellen Version. Während von Seiten der Politik noch vor der Wahl angekündigt wurde, man könne erst über Varianten diskutieren, wenn genügend auf dem Tisch läge findet diese Diskussion nun überhaupt nicht statt.

### **Zielerreichung fraglich**

Mit den vorliegenden Plänen droht Augsburg eine U-Bahn, die nach dem Tunnelabschnitt im Stau steht. Gegenüber der bisherigen Strecke der Linie 3 durch die Viktoriastraße und den Pferseer Tunnel mit zwei Kurven dürfte sich die Fahrzeit durch enge Kurven und kurvige Tunnelrampen, Signalanlagen im Tunnel und die Über-Eck-Fahrt durch die stauanfällige Rosenaustraße verlängern.

Damit wäre weder das Ziel des Gesamtprojektes MDA noch die Auflage des GVFG einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreicht. Für die Fahrgäste aus Pfersee und Stadtbergen wäre das eine dauerhafte Verschlechterung durch längere Fahrzeiten und unregelmäßigen Takt. Durch lange Wege im Bahnhof zwischen den Ebenen werden selbst die Umsteiger zur Bahn nur geringe Vorteile durch die Haltestelle unter dem Bahnhof haben. Der Gesamtnutzen und die Investition in den aufwendigen Tunnel hängen von einer leistungsfähigen und staufreien Anbindung im Westen ab.

### **Unvollständiger Trassenvergleich**

Wir vermissen insbesondere eine Variante unter Einbeziehung der Localbahntrasse parallel zur Hessenbachstraße. Dabei hatten die Stadtwerke selbst 2015 eine Trasse entlang der Hessenbachstraße als besonders geeignet bewertet. Die Strecke ist für die Localbahn als Teil des Rings zwar nicht verzichtbar, wird aber seltenst befahren und hat im Bereich Pfersee keine Anschlussgleise mehr. Es wäre deshalb wie in Bremen oder Kassel eine platzsparende Mitnutzung der Trasse durch die Straßenbahn auf eigenen

[www.ana-ev.de](http://www.ana-ev.de)

ANA e.V. • Postfach 101126 • 86001 Augsburg

Schienen (Vierschienengleis) möglich. Die Konflikte um wertvolle Alleebäume oder Eingriffe in Grünflächen könnten damit reduziert werden und die vorhandene Bahntrasse dauerhaft für den Schienenverkehr genutzt werden.

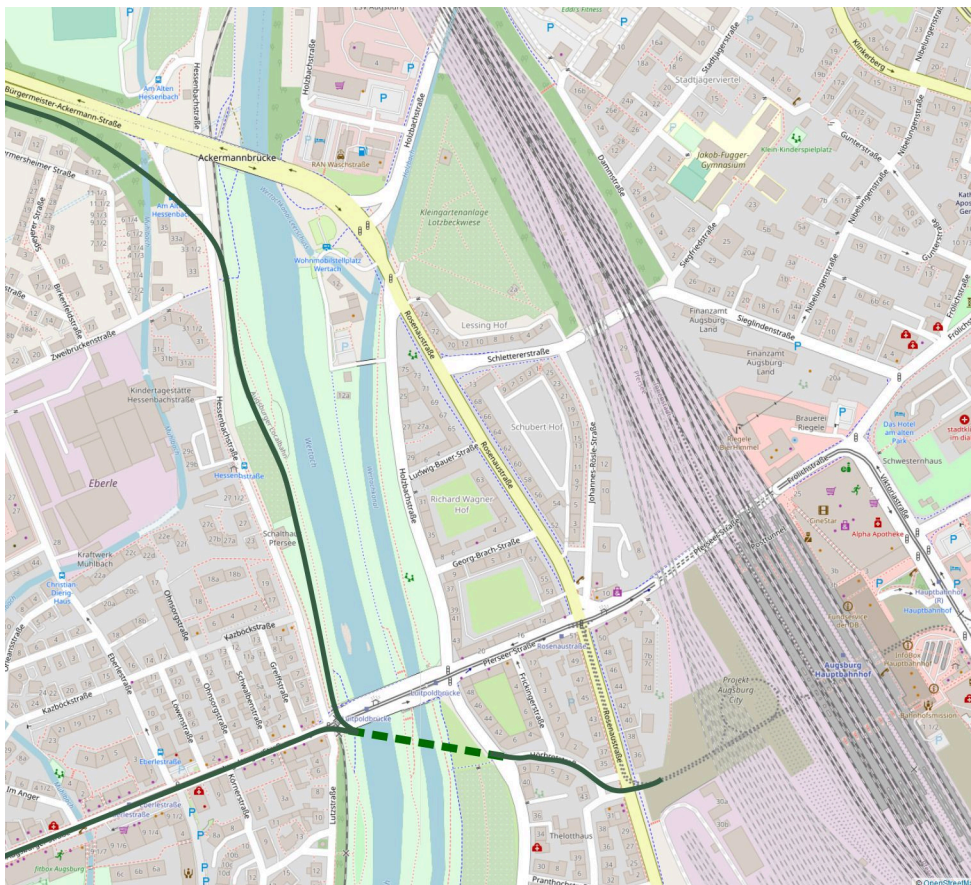
### **Bessere Führung an Tunnelausgang West**

Für den bis zur Inbetriebnahme des Tunnels relevanten Abschnitt 1 zwischen Tunnelausgang West und der bestehenden Strecke auf der Luitpoldbrücke schlagen wir eine Führung in beiden Richtungen durch die Hörbrotstraße vor. Damit wäre es möglich die zukünftig zwei Straßenbahnlinien auf eigener Trasse und ohne Staugefahr bis zur Wertach zu führen. Die vorgelegte Planung bietet in Richtung stadtauswärts weder in der Rosenaustraße noch in der Pferseer Straße einen eigenen Bahnkörper für die Straßenbahn. Dabei reicht schon heute der Rückstau am Knotenpunkt vor der Pferseer Unterführung bis über den Buchegger Platz hinaus. Zum Ausgleich sollte die Hörbrotstraße verkehrsberuhigt werden und die Schaffung von Anwohnerparkplätzen in der Nähe geprüft werden.

Eine Haltestelle Bahnhof West im Bereich Buchegger-Platz würde die Erschließung des Thelottviertels verbessern und könnte unvermeidbare Wartezeiten an den Signalanlagen für den Fahrgaswechsel nutzen. Damit wäre ein Ersatz für die bisherige Haltestelle Rosenaustraße möglich.

### **Bessere Führung über die Wertach**

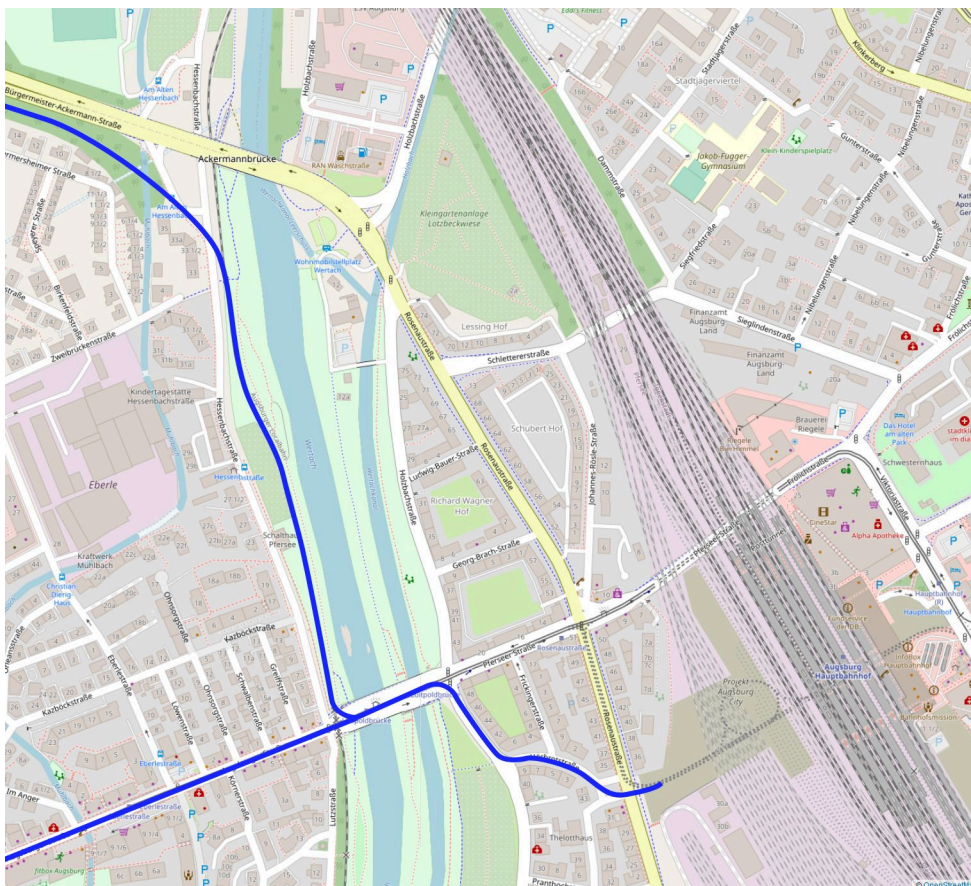
Es wäre konsequent auch eine eigene Querung der Wertach für die Straßenbahn ausgehend von der Hörbrotstraße zur Augsburgener Straße / Hessenbachstraße zu prüfen. Damit wäre eine geradlinigere Führung vom Ausgang des Tunnels bis nach Pfersee möglich, zwei enge Kurven in der Perzheimstraße würden vermieden. Wenn beim Tunnelbauwerk eine unterirdische Wendeschleife machbar und



finanzierbar war, dann sollte die dicht befahrene Fortsetzung der Tunnelstrecke für zwei Linien auch auf einer technisch sinnvollen Trasse möglich sein.

### **Kurzfristige Alternative zu eigener Brücke: Luitpoldbrücke wie früher geplant nutzen**

Die dafür bereits passend gebaute Haltestelle auf der Luitpoldbrücke könnte dann von beiden Linien genutzt werden, das Umsteigen würde vereinfacht und Richtung Hauptbahnhof wären beide Linien an einem Bahnsteig erreichbar. Auf Höhe der ehemaligen Goggeles-Brücke wäre eine Haltestelle Hessenbachstraße vorgesehen, die auch die neuen Wohngebiete auf dem Eberle- und Dierig-Gelände gut erschließen würde. Die Weiterführung nach Westen könnte in Seitenlage südlich der Bürgermeister-Ackermann-Str. erfolgen, ohne Umbau der kompletten Fahrbahnen und mit direktem Zugang zu den Haltestellen von Pfersee.



### **Unnötige Vorfestlegung vermeiden**

Um das Verfahren zu beschleunigen haben die Stadtwerke die Aufteilung in zwei Abschnitte beantragt. Diese Aufteilung erzwingt aber eine unnötige Vorfestlegung für die weitere Linie 5 ab der Bürgermeister-Ackermann-Straße und eine Festlegung der Trasse von der Pferseer Straße bis zur Wertach. Um einerseits dem selbst verursachten Zeitdruck zu entkommen und andererseits eine gute Lösung für die Linie 5 zu finden wäre es sinnvoll, die Grenze der Abschnitte an die Pferseer Straße zu verschieben.

Mit freundlichen Grüßen

Jörg Schiffer