



Beschlussvorlage 2019/293	Referat	Baureferat
	Abteilung	Abt. 33, Tiefbau
	Verfasser(in)	

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Bauausschuss	23.07.2019	öffentlich

Verlängerung Straßenbahnlinie 6 - Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag:

- 1) Der Sachstand wird zur Kenntnis genommen.
- 2) Die Verwaltung wird beauftragt für die Machbarkeitsuntersuchung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 Angebote einzuholen und im Rahmen der Geschäftsordnung zu beauftragen.

anwesend:	für den Beschluss:	gegen den Beschluss:
------------------	---------------------------	-----------------------------



Sachverhalt:

Bisheriger Verlauf:

Antrag Weiterentwicklung ÖPNV und
Verlängerung der Linie 6

20.09.2018 STR

Aufgrund des Antrages der SPD-Stadtratsfraktion zur „Weiterentwicklung des ÖPNV in Friedberg/Teil Schienengebundene Systeme/Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 von der bisherigen Endhaltestelle Friedberg-West nach Friedberg Bahnhof“ im Stadtrat am 20.09.2018 wurden die Gespräche mit [REDACTED] und [REDACTED] von den Stadtwerken Augsburg (swa) aufgenommen.

Die swa stehen dem Thema grundsätzlich positiv gegenüber und sehen ein Potential für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6, da Verkehrsströme nicht an Gemarkungsgrenzen enden und zu einer ökologischen Umverteilung im Modal Split (prozentuale Aufteilung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsmitteln) beigetragen werden könnte.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Es entstehen keine Probleme mit der Konzession. Die Stadtwerke Augsburg (swa) sind Betreiber der Straßenbahn in Augsburg und haben durch die Linienverkehrsgenehmigung der Linie 6 auch eine Betriebspflicht. Die Beantragung Linienverkehrsgenehmigung für einer Verlängerung der Linie 6 kann nur durch die swa erfolgen.

Die swa sehen keine Konkurrenz zwischen einer Tramlinie und der Bahnlinie (Parallelverkehr). Die Straßenbahnlinie würde mit ihrem Erschließungscharakter eher eine Ergänzung zur Eisenbahn (Verteilungssystem) darstellen.

Technische Machbarkeit

Nach einer ersten Vorhabenprüfung erscheinen die Steigungen und Kurvenradien technisch machbar zu sein. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie, die die Umsetzbarkeit im Detail prüft, ist jedoch unerlässlich.

Kosten und Förderung

Die Kosten hängen stark von der Komplexität der Baukörper und der gewählten Trassenvariante ab und können beim derzeitigen Stand nicht konkret beziffert werden. Es wird sich voraussichtlich um einen zweistelligen Millionenbetrag handeln. Über Fördermittel durch das Land Bayern oder den Bund kann derzeit keine Aussage getroffen werden, da die Förderwürdigkeit sowie die Höhe der Fördermittel von unterschiedlichen Faktoren wie z. B. dem Nutzen-Kosten-Index und dem Anteil an unabhängigem Gleiskörper abhängig sind. In der Vergangenheit wurden von den swa Zuschüsse zwischen 55% und 85% der förderfähigen Kosten eingeworben.



Es wird als sinnvoll erachtet die Planungen zu beginnen, um im Falle künftiger höherer Fördersätze auf die Beantragung von Zuschüssen vorbereitet zu sein.

Mögliche Trassen

Es wurden verschiedene Trassen in Erwägung gezogen. Aufgrund der jeweiligen Vor- und Nachteile wird künftig nur Variante 1 weiter untersucht (s. Anlage).

Grundsätzlich sollte bei künftigen Bauleitplanverfahren im betreffenden Gebiet darauf geachtet werden die potentielle Trasse in die Planungen zu integrieren und so zu sichern. Insbesondere im Zuge des geplanten Ausbaus der Osttangente (AIC 25 neu → B2) muss eine potentielle Verlängerung der Straßenbahnlinie in die Umplanung des Kreuzungsbereiches am P+R-Platz Friedberg West einbezogen werden.

Variante 1

Zweigleisige Trassenführung vom P+R Platz in FDB-West über die B300 mit Wendeschleife auf dem Volksfestplatz.

Vorteile:

- Fahrgäste können in beide Richtungen fahren
- Höherer Nutzen-Kosten-Faktor, durch deutlich geringere Anzahl an Gleiskilometern (2,3 km)
- Schnellste Straßenbahnverbindung in Richtung Augsburg
- Umstieg von den Buslinien auf die Straßenbahn möglich

Herausforderungen:

- Parkplatzsituation: wegfallende Stellplätze am P+R-Platz Friedberg West müssten kompensiert werden (gilt für alle Trassenführungen).
Eine Parkraumbewirtschaftung am Volksfestplatz wäre nötig, um zu verhindern, dass dort ein P+R-Platz entsteht.
- B300 müsste entweder umgewidmet und herabgestuft werden (Problem: Umleitungsfunktion A8) oder für den Gleiskörper untertunnelt werden (gilt für alle Trassenführungen).

Variante 2

Eingleisige Schleife im Uhrzeigersinn vom P+R über B300, Volksfestplatz, Bahnhof und Steirer Berg.

- Ca. 5 km, ergibt doppelte Anzahl an Gleiskilometern (Kosten) gegenüber Variante 1 für relativ geringen Mehrwert
- bei eingleisigen Ringverkehren ist eine Förderfähigkeit fraglich
- weiterhin paralleler Busverkehr erforderlich für die Fahrt in Gegenrichtung



Variante 3

Zweigleisig vom P+R über Steirer Berg zum Bahnhof.

- ➔ fehlender Platz für eine Wendeschleife am Bahnhof, wird daher nicht mehr in Erwägung gezogen

■■■■■■■■■■ und ■■■■■■■■■■ von den swa werden in der Sitzung die genannten Punkte erläutern und für Fragen zu Verfügung stehen.

Die Verwaltung würde in Abstimmung mit den swa mehrere Angebote für eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahnlinie einholen und im Rahmen der Geschäftsordnung beauftragen. Für eine Machbarkeitsuntersuchung sind derzeit bis zu 70.000 € im Haushalt eingestellt (HH-Stelle: 751295-01).

Anlagen:

- Anlage 1 – Trasse Variante 1
- Anlage 2 – Trasse Variante 2