

Mehr Tramlinien auf alten Gleisen

Nahverkehrs-Verein präsentiert neues Konzept: Schneller und weniger oft Umsteigen

Von unserem Redaktionsmitglied
Markus Schwer

Wer in Kriegshaber wohnt, ist über die Plärerer-Route fünf Minuten schneller am Kö. Lechhauser bekommen (wieder) ihre Direktverbindung zum Hauptbahnhof, ohne Umsteigen. Und Oberhauser biegen an der Wertachbrücke gleich links ab über den Dom zum Rathaus. – Das sind drei Pluspunkte aus einem Straßenbahn-Linienkonzept, das die Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg (ANA) vorgeschlagen hat.

Als letztes Jahr der Fünf-Minuten-Takt beschlossen wurde, da hatte es Johann Groll förmlich elektrisiert: „Das ist die Chance. Da kann man was draus machen, habe ich mir damals sofort gesagt.“ Der Bundesbahn-Beamte aus dem Spickel – beruflich bestens mit Betriebsführung und Fahrplangestaltung vertraut – setzte sich in seiner Freizeit monatelang hin, um ein System auszuklügeln, das den Fahrern zum einen Zeitvorteile bringen und zum anderen das Umsteigen teilweise ersparen soll. Vorbild waren Städte wie Freiburg, Mannheim oder Würzburg: Was dort bereits mit Erfolg praktiziert wird, hat Johann Groll speziell auf Augsburger Verhältnisse zugeschnitten. Die ANA, bei der der gebürtige Lechhauser Groll seit Jahren Mitglied ist, hat das Konzept übernommen und es offiziell den Stadtwerken angeboten.

Nicht auf teure Trassen warten

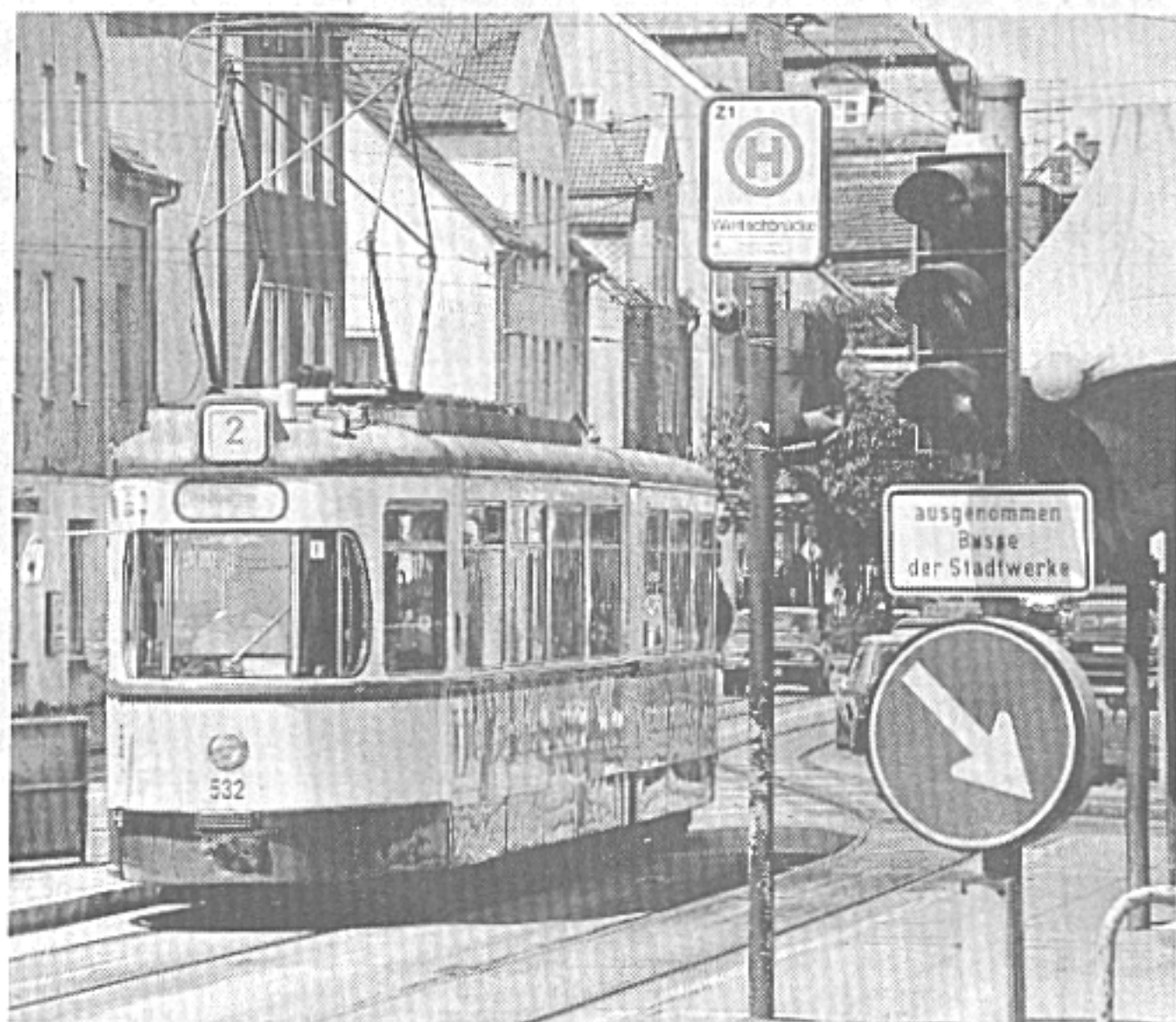
„Wir können den Nahverkehr attraktiver machen, ohne dazu erst neue, teure Trassen bauen zu müssen. Also rein durch organisatorische Maßnahmen“, unterstrich Groll am Wochenende im Gespräch mit der AZ. Das Zauberwort heißt Linientausch und ist im Prinzip sogar schon im Gesamtverkehrsplan von 1978 enthalten.

Eines vorweg: Am Grundnetz mit den bekannten drei Linien 1 Göggingen–Lechhausen, 2 Stadtbergen–Kriegshaber und 4 Oberhausen–Haunstetten ändert sich nichts. Sie verkehren am Wochenende wie gewohnt.

Neu: Linie 11, 12 und 14

Von Montag bis Freitag zwischen 6 und 18 Uhr – also während des Betriebs im Fünf-Minuten-Takt – kommt der Linientausch. Die Bahnen der Linie 1, 2 und 4 läßt Groll (wie früher) im Zehn-Minuten-Abstand fahren. Dazu treten nun drei neue Linien: die „11er“ verbindet Lechhausen mit Stadtbergen, die „12er“ fährt von Göggingen um den Dom nach Oberhausen und die „14er“ verkehrt zwischen Haunstetten und Kriegshaber. Der Trick an der Geschichte: Da die Ergänzungslinien ebenfalls alle zehn Minuten, aber um fünf Minuten zeitversetzt bedient werden, bleibt es damit beim Fünf-Minuten-Takt.

Von Lechhausen fährt die Tram damit abwechselnd nach Göggingen und Stadtbergen



Aus Kriegshaber kommt diese Tram an der Wertachbrücke: Nach dem neuen Linienkonzept müßte sie nun nicht um den Dom herum nach Stadtbergen fahren, sondern könnte als „14er“ direkt am Plärerer zum Königsplatz und weiter nach Haunstetten fahren. AZ-Bild: Fred Schöllhorn

– in letzterem Fall kommen die Lechhauser also ohne Umsteigen zum Hauptbahnhof. Wer in Haunstetten einsteigen will, kann zwischen Oberhausen und Kriegshaber als Ziel wählen. Umgekehrt eröffnet die 14er für die Kriegshaberer endlich die Möglichkeit, über die Plärerer-Strecke schnell zum Königsplatz zu kommen. Von Oberhausen kommt man ohne Umsteigen zum Fischertor, Dom oder Rathaus.

Wer nun einwenden mag, man müsse sich als Fahrgast ständig merken, wohin denn nun die Bahn fährt, in der man gerade sitzt, den erinnert Groll daran: Für viele Kunden sei ohnehin der Königsplatz das Fahrziel – und da fahren alle Bahnen im Fünf-Minuten-Intervall auch künftig hin. Beispiel Lechhausen: „Egal, ob 1er oder 11er, Sie können einsteigen.“ Auch am Umsteigedreieck muß man sich nicht umgewöhnen: „In alle Richtungen geht's stets vom selben Bahnsteig ab, so wie heute.“

Daß der Kontrollblick zur Liniennummer der Tram notwendig wird, will Groll nicht verschweigen. Doch glaubt er, daß dies durch die neuen entstehenden Direktverbindungen mehr als aufgewogen wird. Zumal er weitere Vorteile ins Feld führt: „Alle Endhaltestellen werden auch mit großen Wagen bedient.“ Gerade für die Bewohner in Kriegshaber und Stadtbergen, wohin heute nur die kurzen Fünf-Achs-Wagen fahren, würde so das Platzangebot deutlich verbessert werden.

Grolls Untersuchungen gehen sogar so weit ins Detail, daß der Vorteil für die Kunden kein Nachteil für die Verkehrsbetriebe sein werde: Die Zahl der eingesetzten Wagen ist mit 44 gleich, das Wirtschaftsergebnis verschlechtert sich also nicht. Auch die Wendezeiten für die Fahrer würden nicht kürzer.

Verspätungen als Problem

Gleichwohl hat die Sache (noch) einen Haken: Das Tramnetz ist noch zu verspätungsanfällig. Fahren die Bahnen auf bestimmten Abschnitten mehr als fünf Minuten Verzögerung ein (was freilich die Ausnahme ist), könnte das ab der Wertachbrücke die festgelegte Reihenfolge der Wagen durcheinanderbringen, da Überholgleise bislang fehlen. Da die Stadtwerke-Verwaltung aus diesem Grunde auf das ANA-Papier noch nicht angesprungen ist, Werkleiter Dr. Werner Pusinelli aber laut Groll vom Linientausch ebenso „überzeugt“ ist wie ihn Oberbürgermeister Dr. Peter Menacher „sehr positiv“ bewertet, hat Groll auch gleich noch einen Maßnahmenkatalog zusammengestellt, mit dem der Tramverkehr flotter und vor allem weniger störungsanfällig gemacht werden kann. „Wenn die wichtigsten Punkte, die gar nicht viel Geld kosten, umgesetzt sind, wäre der Linientausch möglich“, ist Groll überzeugt.