

## **Erläuterung zur Standardisierten Bewertung der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof und zum dazugehörigen Ausbau des Liniennetzes**

Die Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH möchte Interessierten einen Einblick in die so genannte Standardisierte Bewertung der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (MDA) und den damit zusammenhängenden Ausbau des Liniennetzes geben. Diese Art der Bewertung ist ein übliches Beurteilungsverfahren zu Wirtschaftlichkeit und Nutzen bei großen Projekten im Öffentlichen Nahverkehr. Die Inhalte sind jedoch sehr komplex. Um Ihnen dennoch den Einstieg in die Bewertung zu ermöglichen, haben wir im Internet unter [www.stadtwerke-augsburg.de](http://www.stadtwerke-augsburg.de) eine **Kurzfassung** als pdf-Datei und im Folgenden einige **Erläuterungen** zur Entstehungsgeschichte und zum aktuellen Stand zusammengestellt.

### Entstehungsgeschichte der Standardisierten Bewertung:

Es gibt grundsätzlich zwei Perspektiven, die Standardisierte Bewertung zu betrachten: Entweder mit der Erkundung der gesetzlichen Grundlagen im Personenbeförderungsgesetz mit seinen sehr umfangreichen Vorschriften. Oder wir betrachten die **Entstehungsgeschichte** des Projektes MDA und der Standardisierten Bewertung in Augsburg. Wir wollen der besseren Anschaulichkeit halber den zweiten Weg gehen, empfehlen aber gleichzeitig auch, die rechtlichen Grundlagen zu betrachten.

2003 lehnte der Stadtrat die **barrierefreie Erschließung des Augsburger Hauptbahnhofes** über eine neue Haltestelle der Straßenbahn in der Pferseer Unterführung ab. Wenig später erfolgte die Suche nach Alternativlösungen, die in der Bevölkerung und insbesondere bei den beteiligten Organisationen der Behinderten rasch heftig diskutiert wurden. Der Tenor: Es sollte eine großzügige, bezahlbare und schnelle Lösung werden.

Der damalige Oberbürgermeister Dr. Paul Wengert beauftragte die Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH mit der Suche nach einer Lösung. Das renommierte Münchener Ingenieurbüro Obermeyer entwickelte mehrere Bahnhofsvarianten, wobei der Denkmalschutz zu beachten war. Die Diskussion in Politik und Öffentlichkeit konzentrierte sich sehr schnell auf die vom Behindertenbeirat nach einem Besuch in Rostock favorisierte **Unterfahrung des Hauptbahnhofes** samt Straßenbahnhaltestelle im zweiten Untergeschoss und barrierefreier Anbindung an die Mittelpassage (1. Untergeschoss) und Bahnsteige.

Nachdem die Deutsche Bahn AG Zustimmung signalisierte, schätzten die Planer Kosten der dann so genannten **Mobilitätsdrehscheibe** Hauptbahnhof auf 70 bis 80 Mio. €. Der Stadtrat stimmte der besten, aber auch teuersten Lösung zu und verwarf damit mehrere Alternativen.

Anschließend begann die Suche nach der Finanzierung, und es erfolgten zwei wichtige Entscheidungen. Die Deutsche Bahn AG trat dem Projekt MDA als Partner bei und versprach die Finanzierung der Mittelpassage. Aufgrund der hohen Investitionssumme der MDA entschied man sich für ein Verkehrsprojekt nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das der **Bund und der Freistaat Bayern gemeinsam bezuschussen** sollten. Beide Zuschussgeber signalisierten Wohlwollen und Bereitschaft und forderten die bei Bund/Länder-Projekten übliche Genehmigungsplanung, einen Antrag auf Förderung und die Erstellung der Standardisierten Bewertung.

Damit begann der kombinierte Suchprozess nach einer positiven Nutzen-Kosten-Relation der MDA und anderer Teilprojekte des Nahverkehrsplans der Stadt Augsburg, die eine sinnvolle Netzergänzung des bestehenden Straßenbahnnetzes unter gleichzeitiger Anbindung an die MDA darstellen könnten.

Für die Standardisierte Bewertung war also die **vom Stadtrat entschiedene MDA-Lösung der Unterführung als erste Komponente gesetzt**. Die verworfenen Alternativen gingen nicht in die Standardisierte Bewertung ein. Dieser Weg wurde bei den folgenden Projektteilen fortgesetzt. Es wurden mehrere Alternativen im Planungsprozess entwickelt und öffentlich diskutiert: Straßenbahnlinien 6, 5, 1 sowie die wichtige Hauptumsteigehaltestelle "Königsplatz".

Nach und **nach wählte der Stadtrat seine Favoritenlösung aus und diese (und nur diese) ging in die Standardisierte Bewertung ein**. So war es von den Zuschussgebern vorgegeben, denn ihnen kam es auf einen positiven Nutzen/Kosten-Quotienten des Hauptbahnhofsprojektes zusammen mit den Teilprojekten der innerstädtischen Straßenbahninfrastruktur an. Nur so war logischerweise die Gesamtfinanzierung nach dem Regelwerk des GVFG zu erlangen.

Die Bewertung des vorgenannten Gesamtprojektes MDA ergab **mit einem Faktor von 1,4 am Ende ein positives Ergebnis**. Eine Realisierungsbedingung der Zuschussgeber war hiermit erfüllt.

Hinreichende Bedingung ist eine erfolgreiche **Planfeststellung der Teilprojekte**. Dies ist für die im Bau befindliche Straßenbahnlinie 6 logischerweise erfüllt. Durch den laufenden innerstädtischen Planungswettbewerb wurden die wichtigen Planfeststellungen am Königsplatz gestoppt bzw. wie am Hauptbahnhof vorbereitet.

#### Ausblick:

Im Frühjahr 2009 muss nach Vorlage der Wettbewerbsergebnisse entschieden werden, ob die den verschiedenen Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Planungen so verbleiben können oder geändert werden müssen.

Sollten die Änderungen zu Königsplatz und Hauptbahnhof weitgehend sein, wird mit großer Wahrscheinlichkeit von den Zuschussgebern eine neue Standardisierte Bewertung angeordnet. In diesem Fall ist zu hoffen, dass das neue Ergebnis der Standardisierten Bewertung nach den Umplanungen so positiv ist, wie das vorliegende Ergebnis. Wenn es bei den bisherigen Planungen bleibt, können die Planfeststellungsverfahren wieder belebt und abgeschlossen werden, kann das Gesamtprojekt MDA zügig gebaut werden.

Wichtig ist: Das Projekt Mobilitätsdrehscheibe verbessert den **Öffentlichen Personennahverkehr**. Allen Beteiligten muss auch bewusst sein, dass der durch das Gesamtprojekt neu entstehende Mehrwert an **verkehrlichem Nutzen der entscheidende Grund für eine Bezuschussung ist**. Trotz der beabsichtigten und sicher insgesamt begrüßenswerten Verbesserung der städtebaulichen Qualität darf bei der Realisierung der Mobilitätsdrehscheibe der hohe vorhandene verkehrliche Nutzen nicht verloren gehen.



Von hier. Für uns.

**Stadtwerke Augsburg**

Energie, Wasser, Verkehr.