

der Marienstraße oder alternativ die Verlegung der gesamten bestehenden Haltestelle Marien-
tor vom Marientorgraben in den Königstorgraben.

2. Investitionen / Zuschüsse

Vor dem Hintergrund der aktuellen Erfahrungen mit der Ostendstraße sind nach den gegenwärtig gültigen Zuschussbedingungen bzw. der Auslegung der RZ ÖPNV durch den Zuschussgeber auch bei eigenem Bahnkörper für dieses Projekt keine GVFG-Zuschüsse zu erwarten. Die als Voraussetzung für eine Zuschussgewährung erforderliche Verkürzung der Reisezeit kann durch die umwegigen Linienführungen nicht erzielt werden.

3. Zugbedarf / Betriebsaufwand / Auswirkung auf das Wirtschaftsergebnis der VAG

Im Vergleich zum Betriebskonzept, das mit der Planung Pillenreuther Straße angestrebt wird, wird für die Linie 5neu in der Hauptverkehrszeit der Einsatz zweier zusätzlicher Züge erforderlich, zu den übrigen Tageszeiten wäre ein zusätzlicher Zug im Einsatz. Hierfür müssten entsprechend zwei neue Fahrzeuge zusätzlich beschafft werden. Es würden bedingt durch diese Investition (einschl. Unterhalt) sowie die mit den umwegigen Führungen der Linien 5neu und 9 einhergehenden Laufleistungs- und Personaleinsatzmehrunge erhebliche zusätzliche Betriebskosten entstehen, ohne dass ein entsprechender, diesen dauerhaften Mehraufwand rechtfertigender verkehrlicher oder wirtschaftlicher Nutzen erkennbar wäre. Der möglicherweise etwas geringere bauliche Aufwand für die Errichtung der Strecke im Vergleich zum Projekt Pillenreuther Straße wäre dadurch sehr schnell aufgezehrt und es entstünde der VAG ein dauerhafter wirtschaftlicher Nachteil.

Wir quantifizieren den zusätzlichen Betriebsaufwand mit jährlich rund 670 T€. Sollte alternativ auch die Linie 9 in beiden Richtungen über Marien- tor geführt werden, wird hierfür ein weiterer zusätzlicher Zug erforderlich, so dass sich der betriebliche Mehraufwand um rund 355 T€ auf dann insgesamt rund 1.025 T€ p. a. erhöhen würde.

4. Räumliche Situation Bahnhofplatz

Zum erforderlichen Abwarten von Anschlüssen und Endaufhalten wäre am Hbf. für die Linie 9 ein (heute nicht vorhandenes) Überholgleis zu schaffen, damit durchfahrende Züge der Linien 5neu und 7neu nicht behindert würden. Alternativ zur (bautechnisch, wirtschaftlich und verkehrlich voraussichtlich nicht unproblematischen) Neuerrichtung eines Überholgleises könnte die vorhandene Gleisführung der heutigen Wendeschleife für Überholungen genutzt werden.

Die verkehrlichen Anforderungen der Buslinien 43 und 44 sowie des NightLiners ermöglichen keine nennenswerte Reduzierung der Verkehrsflächen. Bei einer Stilllegung der Wendeschleife könnte allenfalls ein sehr schmaler Streifen am Südrand des Platzes (d. h. in etwa der heutige Haltestellenbereich der Linien 5 und 7) für andere Nutzungen gewonnen werden. Nennenswerte zusätzliche städtebauliche Gestaltungsspielräume für den Bahnhofplatz können hierin nicht erkannt werden. Die verkehrliche Nutzung des Platzes wird auch bei einem (aus unserer Sicht nicht vertretbarem) Verzicht auf die Wendeschleife eindeutig dominieren.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass aus Sicht der VAG die Nachteile des Vorschlages sowohl gegenüber der Planung Pillenreuther Str. als auch im Vergleich zum bestehenden Konzept deutlich überwiegen. Wir können das Weiterverfolgen dieser Lösung deshalb nicht empfehlen.

Das Planfeststellungsverfahren für die Pillenreuther Straße ist bereits eingeleitet, so dass nach heutigem Kenntnisstand voraussichtlich für die zweite Jahreshälfte 2008 mit Baurecht gerechnet werden