



Leere Innenstädte, leere Bahnen – so sah es nicht nur in Augsburg, sondern auch anderswo zeitweise während der letzten anderthalb Jahre aus, insbesondere in den Lockdown-Phasen. Die Folge waren vielerorts temporäre Fahrplanausdünnungen, die aber zurückgenommen wurden. Nicht so in Augsburg ... NICOLAI SCHMIDT

Takt isch gekürzt



Augsburg: Was aus dem Fünf-Minuten-Takt wurde ■ 1990 sorgte Augsburg für Aufsehen: Auf allen Tramlinien kam tagsüber fortan alle fünf Minuten eine Bahn. Doch der erste „Lockdown“ 2020 machte der attraktiven Frequenz den Garaus. Kommt der Fünf-Minuten-Takt überhaupt wieder?

Augsburgs jüngste Straßenbahn-Linie 6 – hier ein Cityflex an der Haltestelle Schwaben Center – erhielt von Beginn an einen Fünf-Minuten-Takt – doch seit nunmehr eineinhalb Jahren ist dieser Geschichte ... ROBERT SCHREMPF

Die aktuelle Augsburger Straßenbahnflotte

Typ	Hersteller	Baujahr	Anzahl	Länge	Wagennummern	Bemerkungen
GT6M	Adtranz/IFTEC	1996	11	27 m	601–611	2013–2015 modernisiert
NF8	Siemens	2000/2002	41	42 m	821–865	Typ Combino
CF8	Bombardier	2009/2010	27	40,6 m	871–897	Typ CityFlex (Flexity Outlook)
N8C	MAN/DÜWAG	1985	3	26,6 m	8005, 8006, 8007	Zweirichtungswagen, Reserve*

*Mit den Tw 8002, 8008 und 8009 sind noch drei weitere Fahrzeuge der einst zwölf Exemplare umfassenden N8C-Serie abgestellt bzw. als Ersatzteilerspender vorhanden.

Die NF8 und CF8 kommen auf allen Linien zum Einsatz, die kurzen GT6M sind im Regelfall nur an Schultagen auf der Linie 6 sowie in Einzelfällen auf der Linie 3 im Einsatz. Die nicht niederflurigen N8C kamen zuletzt nicht zum Einsatz und werden nur noch als Reservewagen vorgehalten.

Die 1996 gebauten, 27 Meter „kurzen“ GT6 waren die ersten Niederflurwagen im Augsburger Netz. Danach wurden nur noch 40-Meter-Bahnen in Dienst gestellt (im Bild die Linie 3 an der Haltestelle Universität im Jahr 2007) PHILIPP KRAMMER



Der 1. Oktober 1990 war im Augsburger Nahverkehr ein echter Meilenstein. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Fahrplan der damals drei Straßenbahn-Linien 1, 2 und 4 sowie der Bus-Linie 44 – die 1996 in der neuen Straßenbahn-Linie 3 aufgehen sollte – montags bis freitags auf einen durchgehenden Fünf-Minuten-Takt verdichtet. Im Verhältnis zur Größe der Stadt (Augsburg zählte damals 257.000 Einwohner) kam das seinerzeit einer Sensation gleich. Obwohl man damit bezüglich der Taktfrequenz vergleichbaren und auch deutlich größeren deutschen Städten deutlich voraus war, wurde der Beschluss zur Taktausweitung von der Stadtpolitik seinerzeit mit einem hohen Maß an Einigkeit über die politischen Lager hinweg gefällt.

Historie der Taktverdichtung

Natürlich muss man die Entscheidung auch vor dem Hintergrund der damaligen betrieblichen Situation der Augsburger Stra-

ßenbahn sehen. Niederflur-Straßenbahnen mit über 40 Metern Länge, die heute Standard im Netz sind, suchte man vergeblich. So kam es, dass der damalige Zehn-Minuten-Grundtakt bei Weitem nicht ausreichte, um den vorhandenen Fahrgästen die nötige Kapazität zu bieten. Neben 24 „Regelwagen“, also Fahrzeugen, mit denen die Grundtakt-Fahrten durchgeführt wurden, waren 20 weitere Verstärkerwagen auf Teilstrecken nötig. Diese 20 Verstärkungswagen waren mit wenig produktiven Kurs- bzw. Dienstplänen versehen: Ausrücken aus dem Betriebshof zur morgendlichen Berufsverkehrsspitze, anschließend wieder Einrücken, dann wieder Ausrücken, um die mit täglichen Schülerströme bewältigen zu können; dann wieder zurück auf den Hof, um anschließend nachmittags Verstärkerfahrten für Berufspendler abzuleisten. Auf relativ wenig Fahrplanleistung kam also ein großes Pensum von Leerfahrten.

Die Verkehrsbetriebe hatten daher mit der Devise „Besser mäßig besetzt auf Linie

als leer auf dem Weg ins Depot“ gute Argumente, um der Stadtpolitik den Fünf-Minuten-Takt schmackhaft zu machen. Begünstigend kam hinzu, dass in den Jahren zuvor einige Abschnitte des Netzes auf eigenen Gleiskörper gelegt und Ampelvorrang-Schaltungen zugunsten der Tram umgesetzt wurden, sodass eine Kürzung der Fahrtzeiten im Zusammenhang mit der Takthalbierung möglich war. Diese Kürzung der Fahrtzeiten führte natürlich auch zu einem Einspareffekt, der dem an und für sich kostspieligen Fünf-Minuten-Takt gegengerechnet werden konnte.

Fünf-Minuten-Takt wird zum Erfolgsmodell

Zum Start 1990 galt der durchgehende Fünf-Minuten-Takt von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Aufgrund von Nachfragebeobachtungen wurde der Zeitraum schon bald um eine halbe Stunde nach hinten (also 6:30 Uhr bis 18:30 Uhr) verschoben. Für den neuen Takt wurde auch kräftig die Werbe-

- 1 Göggingen – Lechhausen Neuer Ostfriedhof (7-8')
- 2 Augsburg West P+R – Haunstetten Nord (7-8')
- 3 Stadtbergen – Haunstetten West P+R (7-8') – Königsbrunn Zentrum (15')
- 4 Hauptbahnhof – Oberhausen Nord P+R (7-8')
- 6 Hauptbahnhof – Friedberg West P+R (7-8')
- 8 nur bei Veranstaltungen
- 9 special events only

Stand: Dez. 2021

2021 © R. Schwandl



Das aktuelle Augsburger Straßenbahnnetz, hier schon ergänzt um die Streckenerweiterung der Linie 3 von Haunstetten West P+R nach Königsbrunn, die im Dezember 2021 eröffnet wird

© ROBERT SCHWANDL



Wo dichte Takte gefahren werden, gibt es an den Endstellen oft überschlagende Wenden, sodass zwei Kurse einer Linie zeitweilig nebeneinander Spalier stehen (Endstelle Friedberg West, Linie 6) ROBERT SCHREMPF



2012/2013 galt ein Umleitungsnetz, bei der die Betriebsstrecke über die Maximilianstraße stark befahren wurde, sodass der Fünf-Minuten-Takt aus betrieblicher Notwendigkeit ausgesetzt war PHILIPP KRAMMER (2)

Um den Fahrgastzuwachsen durch den 1990 eingeführten Fünf-Minuten-Takt Herr zu werden, wurden 1991 und 1995 je zehn GT4 aus Stuttgart übernommen. Im Foto ist die Strecke nach Haunstetten West zu sehen, die erst sechs Jahre nach Einführung des Fünf-Minuten-Taktes in Betrieb ging



trommel gerührt, und alle Bahnen waren zur Einführung mit Fähnchen und Girlanden versehen. Interessant ist, dass für diese Taktausweitung zwar 22 zusätzliche Fahrer eingestellt wurden, aber zunächst keine Ausweitung des Fahrzeugparks vorgenommen werden musste. Nach wie vor genügte 44 Fahrzeuge – die Verstärkerwagen rollten nun einfach tagsüber durchgehend.

Die Fahrgäste honorierten die mutige Entscheidung zum Fünf-Minuten-Takt und die Auslastung der Bahnen nahm in den folgenden Jahren stark zu. So mussten sich die Verantwortlichen schon ab dem Frühjahr 1991 Gedanken über eine möglichst kurzfristige Ausweitung des Fahrzeugparks machen. Dabei wurde man in Stuttgart fündig, wo zu dieser Zeit zahlreiche meterspurige „Esslinger“ GT4 aufgrund der voranschreitenden Ablösung der Straßenbahn durch die Stadtbahn abzugeben waren.

1991 und 1995 kamen in diesem Zuge je 20 GT4 von Stuttgart nach Augsburg. In Augsburg wollte man die Stuttgarter Wagen

zunächst solo als Verstärker einsetzen. Allerdings stellte man schnell fest, dass dies nicht der Weisheit letzter Schluss ist. Schließlich sind größere Fahrzeugeinheiten effizienter als der Einsatz von Verstärkern, vor allem was den Personaleinsatz angeht. Glücklicherweise ließen sich die GT4 aber zu Doppeltraktion koppeln, und so waren die „Exil-Stuttgarter“ im Doppelpack damals im Augsburger Netz die fassungstärksten Einheiten. Aus diesem Grund wurden sie anfangs vor allem auf der besonders kapazitätskritischen Linie 1, die damals wie heute Lechhausen mit Göggingen verband, eingesetzt. Später kamen sie aber im gesamten Netz zum Einsatz.

Längere Bahnen – weniger Fahrten

Grundsätzlich galt der Fünf-Minuten-Takt nicht in den Pfingst- und Sommerferien. In diesen Ferienzeiten wurde aber schließlich das Fahrtenintervall immerhin von zehn auf 7,5 Minuten verdichtet. Während des Umbaus des zentralen Umsteigeknotens am Kö-

Die VGA ist im Kommen
... alle 5 Minuten

Preisausschreiben

WIR FAHREN SIE HIN **VGA**

Auch ein Preisausschreiben gehörte 1991 zu den Marketing-Maßnahmen rund um die Einführung des Fünf-Minuten-Taktes bei der Augsburger Tram VERKEHRSGEMEINSCHAFT AUGSBURG

nigsplatz kam von 2012 bis 2013 ein umfangreiches Umleitungsnetz zum Tragen. Die Betriebsstrecke in der Maximiliansstraße, die in dieser Zeit die ungewohnte Funktion der „Stammstrecke“ des Augsburger Straßenbahnnetzes übernehmen musste, war für einen Fünf-Minuten-Takt auf allen Linien nicht ausgelegt. So wurde das Intervall bei der Straßenbahn generell von fünf auf 7,5 Minuten gedehnt. Die Ersatzbuslinien B1 und B3 verkehrten seinerzeit allerdings mindestens alle fünf Minuten, auf Teilstrecken im Berufsverkehr sogar alle 2,5 Minuten.

Trotz der Fahrtenreduzierung waren die Beförderungskapazitäten an sich im Straßenbahnnetz ausreichend, da längst Flexity- und Combino-Trams mit einer Länge von über 40 Metern dominierten. Mit Eröffnung des neuen Königsplatzes im Dezember 2013 kam der gewohnte Fünf-Minuten-Takt von 6:30 bis 18:30 Uhr wieder zurück.

Nach einem Wechsel an der Spitze der Stadtwerke Augsburg (swa) zum 1. Januar

2014 folgten im Dezember 2014 erste langfristige Takteinschränkungen: Vormittags nach der Berufsverkehrs-Spitze wurde von 8 bis 12 Uhr die Frequenz auf 7,5 Minuten reduziert. Auch galt der Fünf-Minuten-Takt seitdem erst ab 7:00 Uhr (statt ab 6:30 Uhr) sowie nur noch bis 18:00 Uhr (statt bis 18:30 Uhr). Dafür wurden abends mehr Fahrten als zuvor angeboten, nämlich zwischen 19:00 Uhr und 20:30 Uhr alle 7,5 Minuten anstatt vormals nur alle zehn oder gar 15 Minuten.

Schleichende Fahrplaneinschränkungen

In den Folgejahren wurden weitere Fahrplaneinschränkungen umgesetzt. So kam es im Mai 2016 dazu, dass in der Morgenspitze fünf Kurswagen aus dem Fünf-Minuten-Takt gestrichen wurden, woraus sich einzelne Taktabstände verlängerten. In der Folge wurden vier M8C abgestellt (drei letzte Exemplare dieser nicht niederflurigen Zweirichtungswagen sind heute als Fahrzeugreserve noch grundsätzlich einsatzfähig). Ab dem Frühjahr 2019 kam es vermehrt zu Ausfällen von einzelnen Kursen.

Auch wurden temporäre Fahrplanzustände in den vergangenen Jahren oftmals mit Fahrplaneinschränkungen kombiniert: Im Sommer 2019 beispielsweise wurde die Linie 4 während der Gleissanierung im Bereich der Gesundbrunnenstraße über die Strecke der Linie 2 umgeleitet. Obwohl dieser Fahrplan auch an Schultagen galt, wurde das Intervall beider Linien auf 7,5 Minuten gestreckt. Ähnlich stellte sich die Situation dar, als der Hauptbahnhof im Februar 2020 wegen eines Sturmschadens nicht bedient werden konnte und daraufhin alle Straßenbahnlinien bis auf die Linie 1 auf einen 7,5-Minuten-Takt ausgedünnt wurden. Zudem wird vor Ort berichtet, dass sich der Ausfall einzelner Kurse in der morgendlichen Spitze und am Nachmittag seit 2019 häuft und teilweise bis zu fünf Kurse je Tag gar nicht ausrücken, sodass die vorgesehenen Intervalle teils Makulatur sind. Auch bei mehreren Buslinien kam es im Laufe der 2010er-Jahre zu Taktausdünnungen, allerdings von zehn auf 15 Minuten bzw. im Spätverkehr auf halbstündliche Intervalle.

Heimlicher Abschied vom Fünf-Minuten-Takt?

Der Lockdown im Frühjahr 2020 war – wie in vielen anderen Städten auch – in Augsburg mit spürbaren Einschränkungen im Fahrplanangebot verbunden, einen Fünf-Minuten-Takt gab es nicht mehr. Während die meisten anderen Verkehrsbetriebe aber im Zuge zurückgehender Inzidenzwerte im Sommer 2020 wieder auf den Normalfahrplan umstellten, ist das in Augsburg bis

heute nicht geschehen. Natürlich hat man in den vergangenen anderthalb Jahren je nach Druck aus der Bevölkerung, Auslastung der Fahrzeuge und der aktuellen Corona-Lage den Fahrplan angepasst. Allerdings sah im April 2021 der Fahrplan mit einem Zehn-Minuten-Takt noch immer in weiten Teilen des Tages den Ausfall jeder zweiten Bahn im Vergleich zum ursprünglichen Fahrplan vor. Dass dies spätestens nach Ende der Pfingstferien in Zusammenhang mit den anstehenden Schulöffnungen nicht mehr ausreichen würde, war vorhersehbar. So kündigten die swa zumindest einen 7,5-Minuten-Takt an, der dann ab

Längst Geschichte sind die GT8 (Tw 804, links) und GT 5 (Tw 546, rechts), die sich hier am zentralen Augsburger Straßenbahn-Knoten Königsplatz treffen. Als der Fünf-Minuten-Takt 1990 eingeführt wurde, waren aber – neben den M8C – diese beiden Fahrzeugtypen Usus BRIAN TURNER



Nach dem grundlegenden Umbau 2012/2013 zeigt sich die Stationsanlage am Königsplatz heute wie im Bild oben. Noch hat Augsburg drei dieser M8C im (Reserve-)Bestand. Auch wegen der aktuellen Fahrplanausdünnungen sind sie kaum mehr im Einsatz anzutreffen BERNHARD MARTIN

Fahrgastlenker im Einsatz

Die swa setzte zwischenzeitlich auch „Fahrgastlenker“ ein, welche Schüler dazu bewegen sollten, statt einer überfüllten Bahn eher auf eine danach folgende weniger frequentierte Bahn auszuweichen. Dadurch sollte das pandemiebedingte Abstandsgebot besser eingehalten werden können. An stark frequentierten Haltestellen wie Königsplatz, Rathausplatz, Hauptbahnhof sowie Wertachbrücke wirkten etwa 14 Einsatzkräfte ab Oktober 2020 und achteten zusätzlich auf die Einhaltung der Maskenpflicht. Mittags nach Schulende positionierten sich die Einsatzkräfte dann im Auftrag einer ausgewogenen Fahrgastverteilung an Haltestellen mit starkem Schülerverkehrsaufkommen wie Mozarthaus und Klinkertor.

7. Juni 2021 auch umgesetzt wurde. Auch abends waren im Vergleich zum üblichen Fahrplan noch deutliche Einschnitte vorhanden, denn ab 18 Uhr galt ein Viertelstunden-Takt statt dem „vor Corona“ üblichen 7,5-Minuten-Takt.

Nachbesserungen mit temporärem Sechs-Minuten-Intervall

Dieser für den Schulbetrieb vorgesehene Fahrplan hatte gerade mal eine Woche Bestand, dann musste nachgebessert werden. Seit dem 14. Juni 2021 gilt an Schultagen zumindest in der Früh von 7 bis 8 Uhr und mittags von 12 bis 13:30 Uhr nun ein Sechs-

Minuten-Takt und nach 18:00 Uhr fahren die Bahnen wie früher wieder alle 7,5 Minuten bis Ladenschluss statt nur viertelstündlich. Dieser Fahrplan für den Schultagsverkehr wurde bis Redaktionsschluss dieser Ausgabe beibehalten.

Obwohl in den Sommerferien 2021 bereits Restaurants, Geschäfte, Sportstätten, Kinos und vieles andere wieder geöffnet hatten, wurde mitnichten der etablierte Ferienfahrplan umgesetzt. Die Bahnen waren nur alle zehn statt der „vor Corona“ üblichen 7,5 Minuten im Einsatz. Ärgerlich war das vor allem für Umsteiger von der Straßenbahn zum Bus, denn der Zehn-Minuten-

Takt der Straßenbahn passte natürlich nicht auf die in der Regel alle 15 Minuten verkehrenden Buslinien, sodass sich teils lange Umsteigezeiten ergaben. In der Konsequenz gab es zuletzt an Schul- wie Ferientagen sehr volle Bahnen in der Fuggerstadt, in denen das eigentlich geltende Abstandsgebot kaum zur Anwendung kommen konnte. Notiz am Rande: Trotz spürbarer Fahrplaneinschränkungen wurden während der Pandemie 2020 und 2021 jeweils zum 1. Juli bereits zweimal die Ticketpreise angehoben.

Fünf-Minuten-Comeback oder nicht?

Nach wie vor gibt es kein klares Bekenntnis der swa zu einem Comeback des Fünf-Minuten-Taktes. Immerhin greift die Augsburger Allgemeine Zeitung das Thema ab und an, wenn auch zuletzt wenig kritisch, auf. Im Mai 2021 war in diesem Blatt noch zu lesen, eine Rückkehr zum Fünf-Minuten-Takt sei „nicht so schnell geplant“.

Details zum Fahrplan nach Ende der Sommerferien lagen zum Redaktionsschluss dieser Magazin-Ausgabe leider noch nicht vor. Anzeichen, dass es dann wieder ein Zurück zum alten Fahrplan gibt, waren im Vorfeld aber nicht wahrzunehmen.

PHILIPP KRAMMER

Augsburg ist bekannt dafür, dass einige Tramendstellen vorbildlich für einen „Wange-an-Wange“-Umstieg zwischen Tram und Bus, wie hier Haunstetten Nord, ausgebaut sind. Dem Fahrgast bringt das allerdings wenig, wenn die Tram- und Bus-Takte nicht zueinander passen, wie es in den Sommerferien 2021 der Fall war



Im Abendverkehr (im Bild: Göggingen) fahren Augsburgs Straßenbahnen noch nach den Pfingstferien im Juni 2021 ab 18 Uhr nur im Viertelstunden-Takt. Bereits zum 14. Juni wurde nachgesteuert und der Takt bis Ladenschluss wieder auf ein 7,5-Minuten-Intervall verdichtet

PHILIPP KRAMMER (2)





Comeback in Schwabing
Wie sich Münchens Tram ihr Terrain zurückerobert



Renaissance in Paris
Die 13 Linien und warum der Ausbau jetzt endet

Oktober 2021
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20
DK: DKK 99,95

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Hamburgs Straßenbahn-Depots



Welche 37 Betriebshöfe es gab und der Standort „A“ in Hohenfelde im Porträt



Die letzten DÜWAG-N8C

Wie ihre Ära nun auch in Kassel endet