

■ Brandenburg

## Gedanken zur Zukunft der Straßenbahnen im Land Brandenburg

aus SIGNAL 03/2012 (Juli 2012), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10000915)

DBV Berlin-Brandenburg

Die Busse und Straßenbahnen der Verkehrsbetriebe im Land Brandenburg werden älter. Die Unternehmen und Kommunen haben kaum finanzielle Mittel für bald notwendige Neuanschaffungen. Das sind die Auswirkungen einer verfehlten Förderpolitik von Land und Bund. Es wird Zeit zum Umsteuern!

Die vier Straßenbetriebe der kreisfreien Städte Potsdam, Cottbus, Frankfurt (Oder) und Brandenburg (Havel) müssen ihren Betrieb mit zunehmend älteren Fahrzeugen abwickeln, die sogar zum Teil keine oder nur Mindestanforderungen an barrierefreie Mobilität erfüllen. Ein kompletter Ersatz des in wenigen Jahren abgeschriebenen Wagenparkes ist nicht in Sicht. Umso enttäuschter ist der DBV, dass die Brandenburger Landesregierung keinen Handlungsbedarf sieht. Stattdessen verweist sie darauf, dass es sich beim »übrigen ÖPNV« - das ist der kommunale Bus- und Straßenbahnverkehr - um eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der jeweiligen Kommune handele und die Landesregierung »die Sicherung eines bedarfsgerechten, attraktiven ÖPNV-Angebotes« unterstützt. Es ist genau dieser lähmende Entscheidungsunwillen der Landesregierung, sich hier aus der Verantwortung zu stehlen. Kommunen, die wegen Überschuldung komplett unter der Finanzaufsicht des Innenministers stehen, haben wenig Spielraum bei der Finanzierung von notwendigen Straßenbahn-Neubeschaffungen.

Selbst die ab 2013 geplante »Extra-Förderung« von 5 Millionen Euro durch das Land wird an diesen Problemen nichts ändern. Denn diese Pauschalzuweisung für die sieben Straßenbahnbetriebe und Eberswalde (mit seinem Obus) wird an anderer Stelle von den Zuweisungen weggenommen. Es ist lediglich eine Umverteilung innerhalb der 22 Millionen Euro GVFG-Mittel (jetzt Entflechtungsgesetz-Mittel).

Bei der notwendigen Erneuerung des Wagenparks werden die Betriebe weiterhin alleine gelassen. Mit kleinen Ausnahmen in der Landeshauptstadt Potsdam gibt es in den städtischen Haushalten keinen Spielraum, über Sonderzuweisungen den Betrieben beim Kauf neuer Fahrzeuge zu helfen.

Das Bereitstellen einer zusätzlichen Förderung könnte strategisch sogar sinnvoll sein. Die Straßenbahnbetriebe würden nahezu gleichzeitig neue Fahrzeuge ordern. Durch gemeinsame Beschaffungen könnte eine hohe Losgröße erzielt. Wenn bei der Fahrzeugauswahl darauf geachtet wird, einen »Standardwagen« zu bestellen und auf technisch Bewährtes zurückzugreifen (z. B. Drehgestellwagen, Teilniederflurigkeit, keine Klimaanlage etc), ließe sich ein günstiger Stückpreis realisieren.

Der DBV ist sich der finanziellen Lage des Landes Brandenburg bewusst, aber gerade in Zeiten klammer Kassen sind Investitionen in den schienengebundenen ÖPNV im Sinne nachhaltiger Verkehrspolitik umso wichtiger, denn die Straßenbahnlinien sind der Grundstein attraktiver, nachhaltiger, umwelt- und stadtbildverträglicher Mobilität. Der Subsidiaritätsgrundsatz im Verhältnis des Landes Brandenburg zu seinen Kommunen darf nicht bedeuten, dass die schlechte Finanzausstattung der



Brandenburg an der Havel. Aus einer Straße wurde eine zentrale Fußgängerzone, die ausschließlich von der Straßenbahn erschlossen wird. Der Attraktivität des gesamten Umfeldes ist dies sehr zuträglich. (Foto: Benjamin Karl)



Brandenburg an der Havel. Mit der Straßenbahn schnell ins Zentrum, am Stau vorbei. Auf dem Weg in die Wohngebiete steht den Bahnen auf allen Ästen ein eigener Bahnkörper zur Verfügung. (Foto: Benjamin Karl)

»Straßenbahn-Kommunen« dazu führt, dass diese alleine gelassen werden.

Die Nutzungsdauer eines Straßenbahnwagens mit einer Lebensdauer von ca. 25 Jahren übersteigt die eines Busses (sieben Jahre) deutlich, er befördert in dieser Zeit ein Vielfaches an Fahrgästen. Abgesehen vom wirtschaftlichen und ökologischen Nutzen, erfüllt ein attraktiver ÖPNV auch andere, monetär schwer fassbare Aufgaben. Als Teil der Daseinsvorsorge ermöglicht er nicht nur die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Er hilft sogar nachweislich, die räumlichen sozialen Trennungen einer Stadt abzumildern - ein Aspekt der in den kreisfreien Städten Brandenburgs zunehmend an Brisanz gewinnt. Was wären Brandenburg (Havel), Frankfurt (Oder) oder Cottbus ohne ihre Straßenbahnen? Sie sorgen mit dafür, dass die berlinfernen Brandenburger Regionen attraktiv bleiben. Sie haben laut Bevölkerungsprognose bis 2030 das geringste negative Wanderungssaldo (Abnahme der Bevölkerung) in Brandenburg zu verzeichnen. Sie sind häufig Ziel für umzugswillige Brandenburger. Deshalb ist der Wert der Straßenbahn als »weicher Standortfaktor« nicht zu unterschätzen und nicht nur unter fiskalischen Gesichtspunkten zu sehen.

Noch größer wird die Enttäuschung über die aktuelle Lage, wenn man das Ganze in der bundespolitischen Dimension betrachtet. Während Millionen Fördergelder für Elektroautos ausgegeben werden, bleibt das Verkehrsmittel Straßenbahn gänzlich unbeachtet. Dabei bietet die Straßenbahn schon seit über 100 Jahren ressourcenschonende und umweltfreundliche Mobilität - und das mit einer Effizienz, die für ein Elektroauto unerreichbar ist. Ausgereifte Technik, in Deutschland vorhandene Lieferindustrie und breiter Zuspruch der Bevölkerung machen die Straßenbahn eigentlich unschlagbar. Andere, grundlegende Probleme des Autoverkehrs bleiben auch mit einem neuen Elektroantrieb ungelöst: Flächenverbrauch und Unfallhäufigkeit. Für die Städte liegt die Zukunft in elektrisch angetriebenen öffentlichen Verkehrsmitteln!

Das besagt auch der »Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum«, ein Dokument, an dem derzeit bei der Europäischen Kommission gearbeitet wird. »Danach drohen Städten wie Cottbus massive Einschnitte beim Individualverkehr. Während Pkw und Lkw mit Diesel- oder Benzinmotoren aus den Innenstädten verbannt werden sollen, wollen die Verkehrsplaner Bus und Bahn stärken. (...) Land und Bund müssen ihre Förderpolitik grundlegend ändern«, sagte der Landtagsabgeordnete Jürgen Maresch (Linke) nach dem Studium des in Brüssel erarbeiteten Expertenpapiers. Derzeit fahre der Zug freilich genau in die entgegengesetzte Richtung. »Wir brauchen viel mehr Unterstützung für Bus und Bahn«, sagte Maresch laut Lausitzer Rundschau vom 3. Februar 2012.

2009 wurde in Cottbus ein vielbeachtetes und erfolgreiches Bürgerbegehren zum Erhalt der Straßenbahn durchgeführt. Sie scheint erst einmal im Bestand gesichert; noch fährt sie weiter. Aber ansonsten ist es sehr ruhig um sie geworden, Probleme der Überalterung des Wagenparks und der anstehenden Neuinvestitionen sind nach wie vor nicht gelöst. Die Ruhe vor dem Aus? 2015 läuft für den ersten Streckenabschnitt (Stadtring--Sportzentrum) die Zweckbindung aus. 2016 und 2017 folgen weitere Abschnitte (Stadtring--Jessener Straße, Bahnhofstraße, Berliner Platz--Sandow und Sportzentrum-- Madlow). Andererseits hat Cottbus an vielen Stellen mit dem ständigen Überschreiten der Feinstaub-Grenzwerte zu tun. Die Stadtspitze um Bürgermeister Frank Szymanski (SPD) scheint nicht so recht an die Zukunft der

Straßenbahn in der Lausitz zu glauben.

Um eine mögliche Stilllegung der Straßenbahn in Brandenburg an der Havel ist es seit vielen Jahren sehr ruhig geworden. In einem Fernsehinterview 2009 überraschte Oberbürgermeisterin Dietlind Tiemann sogar mit der Einsicht, dass »die Einstellung der Straßenbahn nach Kirchmöser ein Fehler war« und »der Busverkehr die Stadt teurer käme«. Aktuell werden die letzten Schwachstellen des Straßenbahnnetzes beseitigt. Die Gleisanlagen am Hauptbahnhof werden saniert und auch die Situation am Nicolaiplatz wird sich nach einem Umbau in den kommenden zwei Jahren deutlich verbessern. Grund zur Entwarnung? Aufgrund des politischen Willens bzw. Unwillens bleiben der ÖPNV und besonders die Straßenbahn leider bislang hinter ihren Möglichkeiten zurück.

Mit der Umstellung der heute stark nachgefragten Buslinie B auf Straßenbahnbetrieb (wofür seit den 1960er Jahren teilweise schon entsprechende Trassen freigehalten wurden) würde die Straßenbahn alle nachfragestarken Relationen der Stadt bedienen - und das effizient, sauber, leise und attraktiv. Die Pläne für diese Erweiterung wurden 2003 nach einem Beschluss der Stadtverordneten zu den Akten gelegt. Statt dessen wurden im Jahr 2005 seitens der Stadt Sparvorgaben erlassen, in deren Folge sich die Verkehrsbetriebe in Brandenburg an der Havel gezwungen sahen, das Angebot auf das Allernötigste zusammenzuzustreichen. Gefahren wird nun mit einem schlecht merkbaren Takt, bei dem die Abfahrtszeiten über den Tag, teils sogar stündlich, variieren. Das ist ein Umstand, der nicht gerade zur Attraktivität beiträgt.

Und während das Gleisnetz mit Abschluss dieser Maßnahmen zwar fast durchgehend erneuert ist, lebt man beim Wagenpark von der Substanz. Für die Beschaffung von Neufahrzeugen fehlt das Geld. Gleiches gilt für die barrierefreie Gestaltung vieler Haltestellen - und das, wo Brandenburg an der Havel im bundesweiten Vergleich eine der Städte mit dem höchsten Altersschnitt ist. Der Betrieb der Straßenbahn ist mittelfristig gesichert, das wirkliche Potenzial dieses Verkehrsmittels bzw. des ÖPNV als Ganzes haben die Entscheidungsträger aber offenbar noch nicht erkannt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000915>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten