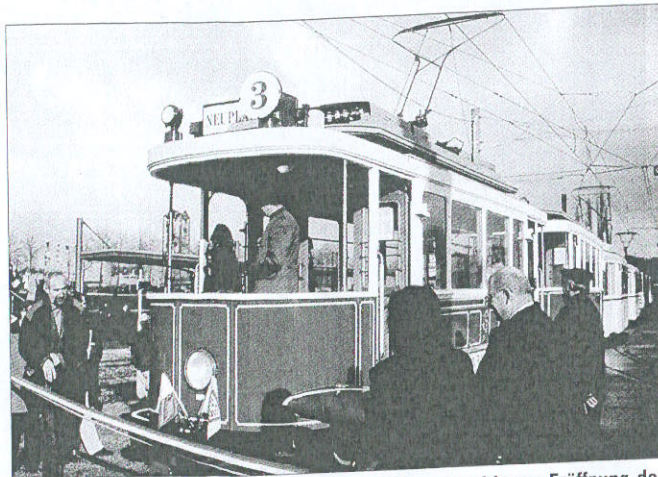


Zwickau – Straßenbahnbetrieb unter schwierigen Umständen gesichert

von Thomas Naumann, Berlin



Symbolhaft durchbricht die Sonne am 9.12.2005 rechtzeitig zur Eröffnung der Neuplanitzer Strecke den wolkenverhangenen Himmel über dem Fahrzeugkorso an der Stadthalle: ohne diese Neubaustrecke hätte die Straßenbahn in Zwickau keine sichere Zukunftsperspektive gehabt.

Seit einem Vierteljahr ist in Zwickau die Straßenbahnanbindung von Neuplanitz in Betrieb. Noch als die Bauarbeiten bereits in vollem Gange waren, gab es Initiativen, das Vorhaben abzubrechen – Begründung: gerade in den großen Neubaugebieten nehme die Bevölkerung so stark ab, dass hier absehbar eine Busbedienungs günstiger erscheine.

Entsprechend verhalten wurde mit dem Projekt in der Öffentlichkeitsarbeit umgegangen. Seit dem 9.12.2005 rollt die Straßenbahn nun nach Neuplanitz, musste jedoch wegen eines Unfalls (ein Lkw war mit einer Straßenbahn zusammengestoßen) am 31.1. vorübergehend ihren Betrieb wieder einstellen. Da zeigte sich, dass die Neuplanitzer sehr rasch das getan hatten, was eine Bevölkerung immer tut, sobald ihr ein schienengebundenes ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht: den ÖPNV deutlich besser nutzen als vorher. Der Busersatzverkehr konnte der gestiegenen Nachfrage kaum Herr werden. „Es war richtig, die Straßenbahntrasse zu bauen. Die Linie wird sehr gut angenommen... Wir befördern heute deutlich mehr Passagiere als früher mit den Buslinien 15 und 27“, äußerte die Geschäftsführerin der städtischen Verkehrsbetriebe SVZ am 2.3.2006 gegenüber der Zwickauer Freien Presse; allein der Umsatz an den Fahrkartenverkaufsstellen im Bereich Neuplanitz ist um 10 bis 15 % gestiegen, seit die Straßenbahn den Bus ersetzt hat, und dies steht nur für einen Teil der Nachfragesteigerungen. Die Zuwächse sind gleichmäßig über den Tag verteilt, einzeln fahrende KT4D reichen nicht mehr aus und werden durch Triaktionen ersetzt – so sollte das bei einem Straßenbahnbetrieb ja auch sein...

Ende gut, alles gut – damit könnte man die „gute Nachricht“ abschließen; ein Blick auf die Rahmenbedingungen dieser Maßnahme offenbart aber Zusammenhänge, die viel Übertragbares zu Tage fördern und auch ein Stück weit die Frage beantworten helfen: wie soll und kann es eigentlich mit den kleineren Straßenbahnbetrieben weitergehen, bei denen aus demographischen und ökonomischen Gründen die Schere aus Aufwand und Nutzen immer weiter auseinander klappt?

Entwicklung und Raumstruktur in und um Zwickau

Die Region um Zwickau gehört zu den sehr früh industrialisierten Gegenden Deutschlands; etwa ab 1530 fand Steinkohleabbau in nennenswerthem Umfang statt. Ab 1904 begann die Automobilfertigung auf industri-

eller Basis. Die seit dem Mittelalter währende Epoche des Bergbaus ging in den späten 1970er Jahren mit Aufgabe der restlichen Steinkohlenförderung zu Ende. Diese industrielle Tradition hatte sich ab 1800 in einer immer rascher zunehmenden Bevölkerung niedergeschlagen; lag die Einwohnerzahl 1800 bei gut 4000, so verzehnfachte sie sich in den folgenden 40 Jahren und erreichte 1944 nach der Eingemeindung der Stadt Plauitz ihren Höchststand mit rund 140.000. Darauf folgte eine ebenso rasche Abwärtsbewegung, die nur durch Eingemeindungen zeitweise abgeschwächt wurde. Zum Stichtag 31.12.1989, also noch zu DDR-Zeiten, war die Einwohnerzahl bereits um insgesamt 15 % auf 118.914 abgesunken. Es zeigt sich eine für die gesamte Region typische Entwicklung sehr früher, starker Bevölkerungsabnahme teils schon vor dem Zweiten Weltkrieg (besonders markant in Plauen) – dem frühen Aufstieg der Industrie folgte ein ebenso früher Rückgang, der auch vom Arbeitskräftebedarf der nachfolgenden Gewerbe nicht annähernd kompensiert wurde. Nach der „Wende“ beschleunigte sich die Tendenz weiter, und zwar – bereinigt um mehrere Eingemeindungen ab 1993 – wesentlich stärker, als ein Blick auf die Gesamtstadt erkennen lässt; 2003 sank die Bevölkerung unter 100.000 und lag 2005 bei rund 98.000. Für 2020 sind noch ca. 85.000 bis 90.000 Einwohner prognostiziert.

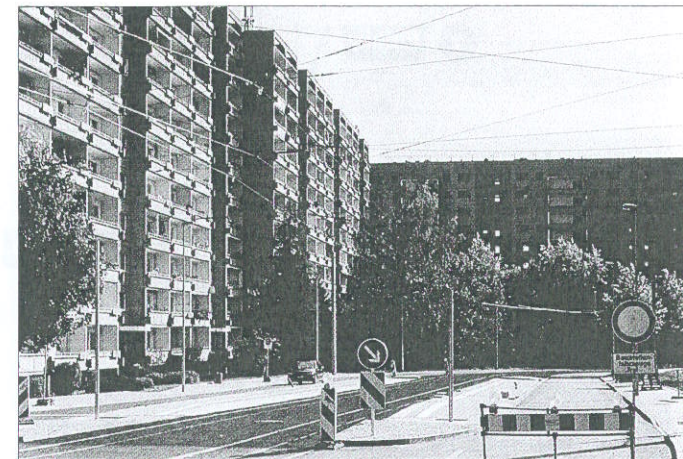
ÖPNV-Planungen und Entwicklung vor der „Wende“

Lange Jahre wurde die Straßenbahn auf bescheidenem, den Zeitumständen jedoch angemessenen Niveau nahezu unverändert betrieben. Die Bevölkerung ging – wie oben ausgeführt – kontinuierlich zurück, der Autoverkehr entwickelte sich erst langsam und die großen Neubaugebiete in Eckersbach und Neuplanitz wurden erst wesentlich später entwickelt.

Da aber auch kaum investiert wurde, begannen sich in den 1970er Jahren dunkle Wolken über der Straßenbahn zusammen zu ziehen; Unterhaltungsrückstände, verstärkt durch Bergschäden, und der nun zunehmende Individualverkehr führten 1975 zur Aufgabe der abgewirtschafteten Strecke nach Wilkau-Haßlau und der betrieblich damit verbundenen Erschließung der Innenstadt. Nur ein halbes Jahr später (16.11.1975) wurde auch die Strecke zum Hauptbahnhof stillgelegt. Wie mehrere andere kleine Straßenbahnen in der DDR, stand der nur noch aus der Linie 4 (Pöbitz-Klinikum) bestehende Zwickauer Restbetrieb dann zu Anfang der 80er Jahre vor der Einstellung. Auf diese Strecke entfiel zwar fast die Hälfte der gesamten ÖPNV-Nachfrage, aber für 8,1 km Strecke eine eigene Technologie mit all ihren Grundkosten vorhalten? Der ebenso kleine und unwirtschaftliche Obusbetrieb war schon am 31.8.1977 aufgegeben worden.

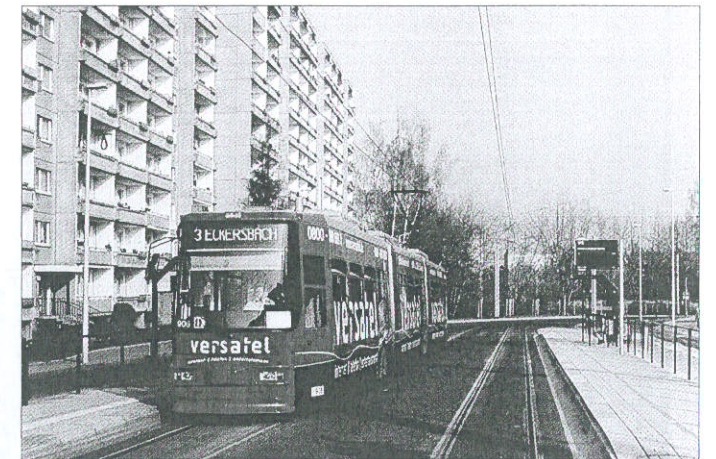
Zu Hilfe kam auch in Zwickau der radikale Schwenk der Energiepolitik der DDR als Reaktion auf empfindliche Preiserhöhungen für russisches Erdöl. Es galt, um jeden Preis Öl zu sparen und auf heimische Braunkohle auszuweichen; ab 1981 gab es Überlegungen, den Obusbetrieb wieder aufzunehmen und auszubauen, dafür aber den Schienenbetrieb einzustellen. Das zentrale Forschungsinstitut für Verkehr der DDR (ZFIV) hatte damals Szenarien für den Ausbau des Obusverkehrs in einer Reihe von Städten entwickelt, zu denen auch Zwickau gehörte. Zum Tragen kamen diese Gedanken nicht.

Bereits 1982 kam im Zuge des Aufbaus der Großwohnsiedlungen die Wende zurück zur Straßenbahn. In Eckersbach und Neuplanitz sollten zusammen bis zu 20.000 Wohnungen für ca. 40.000 Menschen – die Angaben schwanken je nach Quelle etwas – entstehen. Damit wurden nun räumlich ganz andere Schwerpunkte gesetzt; 1983 begann zwar der Ausbau der Straßenbahn, jedoch nicht in die neuen Wohngebiete, sondern zunächst wieder zum Hauptbahnhof – das erforderte nämlich weder aufwendige Kunstbauten noch Unterwerke. Trotzdem dauerte es bis zum



Sommer 2005: knapp 600 Wohnungen stehen in Neuplanitz leer, allein 127 davon in dem im Hintergrund sichtbaren „Elfgeschosser“. Kritische Stimmen begründen mit dem unvermeidbaren Abbruch einiger Plattenbauten ihre Ablehnung des Straßenbahnbaus, der hier bereits in vollem Gange ist, und halten einen Busverkehr für effektiver. Alle Aufnahmen: T. Naumann

2.1.1989, als endlich der erste Abschnitt der neuen Achse Hauptbahnhof – Eckersbach bis zum Georgenplatz in Betrieb ging – über fünf Jahre, um gut 1 km Doppelgleis zu verlegen, das zeigt deutlich, wie sehr die Volkswirtschaft der DDR damals bereits mit dem Rücken zur Wand stand. Offiziell hatte am 11.6.1985 auch der Bau auf dem Eckersbacher Ast begonnen, aber dort ging es noch langsamer voran, während der Aufbau des Wohngebietes selbst rasch Fortschritte machte und Anfang 1989 mit rund 8000 Wohnungen abgeschlossen werden konnte. Die Stromversorgung



Frühjahr 2006: das Haus ist verschwunden, die Straßenbahn fast ein halbes Jahr in Betrieb – und die Erfolgserwartungen bewahrheiten sich. Trotz abnehmender Bevölkerung ist die ÖPNV-Nachfrage nach Neuplanitz deutlich gewachsen.

der neuen Strecke und der Brückenschlag über die Mulde stellten sich als nur äußerst schwer zu bewältigende Hindernisse dar.

Zugleich auch den Anschluss von Neuplanitz zu betreiben – das Wohngebiet war mit 8500 Wohnungen für bis zu 30.000 Einwohner von 1973 bis 1980 aufgebaut worden –, daran war gar nicht zu denken. Die dringliche Erneuerung des Fahrzeugparks kam dagegen voran; 1987/88 erhielt der Betrieb eine Serie von KT4D-Wagen, die ab 2.1.1989 in Traktion die neue Linie 1 Hbf-Pöbitz bedienten.

Wenige Monate später hatte die DDR sich überlebt und mit der neuen Zeit kamen auch neue Perspektiven für den schienengebundenen ÖPNV.

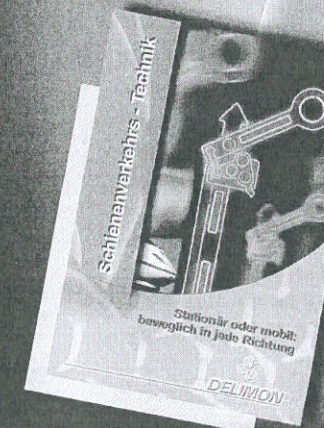
Innovative Schienenschmierung • mobil • stationär • effizient

Railjet und StaTrack:

- Ersparnis der Antriebsenergie bis 15%
- bis 80% Verschleißminderung
- umweltschonend

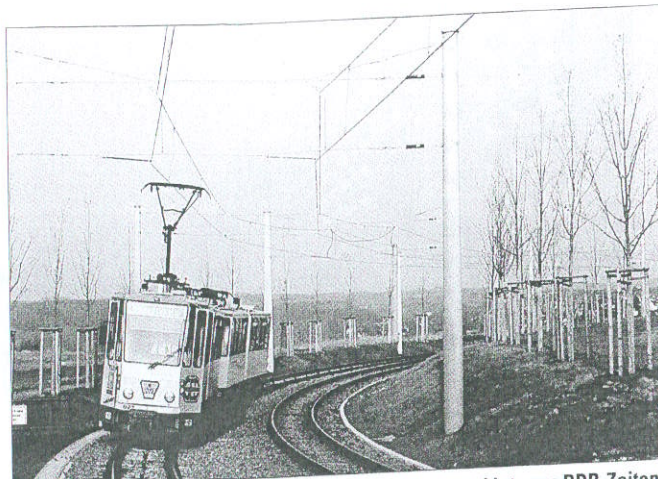
DELIMON®

Für reibungslose Bewegung



Sofort
download!

www.delimon.de/
fachpresse / sv 606

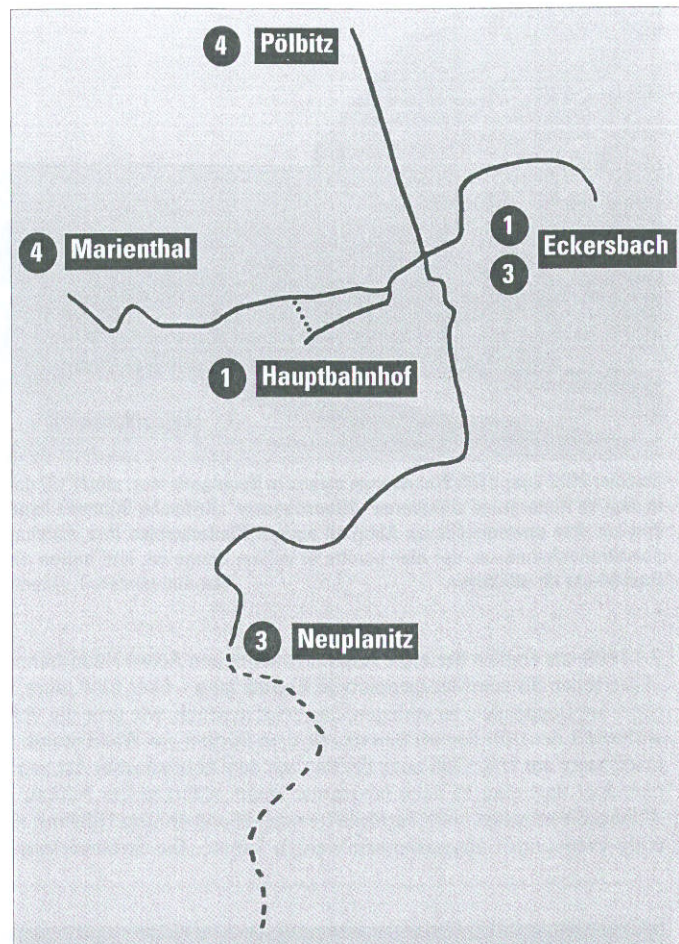


Neuplanitz wie Eckersbach, die beiden großen Neubaugebiete aus DDR-Zeiten, liegen auf Anhöhen über der Stadt. In Neuplanitz wurde viel getan, um die Bahn gestalterisch in das Umfeld einzugliedern. Rasengleise und Baumpflanzungen unterstreichen den Anspruch, mit der Straßenbahn eine zukünftige Stabilisierung des Wohngebietes zu unterstützen.

Entwicklung der Straßenbahn seit 1990

Recht schnell konnte der Straßenbahnbau nach Eckersbach ab 1990 beschleunigt und am 19.9.1992 der Betrieb aufgenommen werden. Ebenfalls Anfang der 1990er Jahre wurden zwölf Niederflur-GT6M bei MAN/AEG bestellt und ab 1993 geliefert.

Ein ehrgeiziges Ausbauprogramm sah nun vor, das Netz fast zu verdreifachen. Es war die Zeit, da den neuen Bundesländern „blühende Landschaften“ verheißen wurden, und mit dem Aufbau des VW-Werks in Mosel schien diese Vision für die Region Zwickau auch real zu sein. Neben



Straßenbahnnetz in Zwickau, bestehend aus den Linien 1, 3 und 4. Gerissen dargestellt: früher geplante Strecke nach Oberplanitz, gepunktet: denkbare Anbindung des Hbf an die Strecke nach Marienthal
Abbildung: T. Naumann

dem Anschluss von Eckersbach sollten Neuplanitz, (wieder) Wilkau-Haßlau und das VW-Werk Mosel angeschlossen werden. Auf bis zu 70 Fahrzeuge sollte der Wagenpark anwachsen...

Es zeigte sich jedoch, dass diese Gedanken allzu euphorisch waren; eine Straßenbahn zum VW-Werk wäre ein reiner Schichtwechselbetrieb parallel zur Eisenbahn geworden. Die Pläne verschwanden wieder in der Schublade.

Euphorie und Ernüchterung überdauerte nur die Planung nach Neuplanitz; erweitert durch die Überlagerung des ersten Bauabschnitts mit einer Heranführung der Regionalbahnen aus Richtung Auerbach/Klingenthal bis unmittelbar an den Stadtkern ohne stadtverkehrliche Bedeutung.

Neuplanitz, Straßenbahn und öffentliche Diskussion

Neuplanitz wird wohl das letzte große Neubaugebiet aus DDR-Zeiten gewesen sein, das noch eine Straßenbahnbindung erhalten hat. Lässt man jüngst eingemeindete Stadtteile ohne direkten Zusammenhang der Bebauung mit der Kernstadt weg, so wohnt immerhin ein Viertel der Zwickauer hier. Auch nach der Anbindung von Eckersbach gehörte die Zwickauer Straßenbahn mit nur 13,2 km Streckenlänge zu den kleinsten deutschen Betrieben – zu wenig, um auf Dauer eine zweite Technologie vorzuhalten. Mit Neuplanitz konnte es gelingen, die Verhältnisse umzudrehen: verkehrlich, indem der Anteil der Straßenbahn an der ÖPNV-Nachfrage massiv erhöht wurde und betrieblich, indem mit rund 20 km Streckenlänge eine gerade noch vertretbare Grundgröße für einen Schienenbetrieb erreicht ist. Bis dahin war es aber ein weiter Weg...

Es wäre natürlich möglich gewesen, in Zwickau die Entscheidung gegen die Straßenbahn und für den Bus zu treffen. Diese Frage stellte sich schon zu DDR-Zeiten (s.o.) und wurde damals aus Gründen zugunsten der Schiene entschieden, die mit der Wende entfallen waren. Eine kurzfristig vollständig zu erneuernde Flotte aus Gotha-Wagen (desgl. Infrastruktur), eine viel zu kleine Netzausdehnung und der Wegfall restriktiver Rahmen-



Nicht nur Plattenbauten, auch gründerzeitliche und teils sehr schöne Jugendstilhäuser stehen genauso leer wie historische wertvolle Gewerbebauten. In der unteren Werdauer Straße wechseln sich Leerstand und genutzte Bebauung ab. Betrieblich schwierig, könnte dieser Abschnitt ggf. zugunsten einer Verschwenkung zum Bahnhof und weiter durch die Bahnhofstraße zur Innenstadt aufgegeben werden. Eine optimal zukunftssichere Netzstruktur in Form eines klaren Linienkreuzes mit minimiertem Betriebsaufwand würde so entstehen, ohne die Erschließung der Werdauer Straße zu beeinträchtigen.

bedingungen aus DDR-Zeiten (z.B. Energiefrage, beschränkte Verfügbarkeit von Materialien usw.) legten erneut eine Grundsatzentscheidung nahe. Hätte man sich dabei für den Übergang zum Bus entschieden, wäre der verlorene Aufwand aus Vorarbeiten zur Anbindung von Eckersbach in engen Grenzen geblieben. Die zugunsten der Straßenbahn entschiedene Frage konnte aber nur mit Eckersbach, mit Neuplanitz und mit der Innenstadt Sinn machen – und so wurde es auch entschieden.

Ein kurzer Blick auf die Fakten: seit 1914 geplant, wurde die Anbindung von Planitz ab 1971 angesichts der Planung des Neubaugebietes wieder konkreter – Obus wie Straßenbahn standen zur Diskussion, aber zu DDR-Zeiten blieb es mangels Leistbarkeit beim Dieselbus. Erst nach der Wende entstand eine in drei Bauabschnitte gegliederte Planung für eine knapp 10 km lange Straßenbahn vom Neumarkt durch die Innenstadt zur Stadthalle und von dort via Neuplanitz nach Oberplanitz. Der erste Abschnitt (2,3 km) ging am 1.10.1999 in Betrieb, der zweite (4,3 km) folgte nun am 9.12.2005; während der erste Abschnitt die Innenstadt wieder für den ÖPNV erschloss, aber vom Netzaufbau her noch keinen wesentlichen Verkehrswert entfalten konnte, kommt nun der volle Verkehrswert zum Tragen: die großen Wohngebiete sind erreicht und **Busverkehre können substituiert werden**. Bereits die Beschaffung von 1993 deckte den Fahrzeugbedarf ab. Heute sind neben diesen zwölf dreiteiligen Niederflurwagen noch 23 zweiteilige KT4D im Bestand.

Die Straßenbahn fuhr bereits, als 2000 die Stadthalle und das Einzelhandelszentrum „Glück-auf-Center“ auf dem Gelände des ehemaligen Steinkohlenwerks ihren Betrieb aufnahmen, zugleich aber auch im Herzen der Innenstadt die „Zwickau-Arcaden“ mit 65 Fachgeschäften fertig wurden. **Straßenbahn und Arcaden sind deutliche Impulsgeber für eine Stärkung des Standorts Innenstadt**, für den es ansonsten wesentlich trüber aussehen würde. Der Betrieb der Stadthalle bringt natürlich vor allem Eventverkehr, aber mit Spitzenlasten (z.B. vor kurzem 7000 Besucher bei einem Konzert der „Puhdys“), bei denen man die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn zu schätzen wissen wird.

Der dritte Bauabschnitt bis Oberplanitz steht wohl nicht mehr zur Diskussion, wenngleich zumindest der Oberplanitzer Markt ein sinnvoller Endpunkt für die Linie wäre und dort auch Neubaugebiete im Entstehen sind. Aber grundsätzlich hat Zwickau heute die Zukunftsfähigkeit seiner Straßenbahn mittel- bis langfristig gesichert. Bleibt als Aufgabe, die Anbindung des Hauptbahnhofs langfristig zu sichern (wenn man das will...), ggf. durch Verschwenkung der Marienthaler Strecke zum Hauptbahnhof und Aufgabe der Führung durch die untere Werdauer Straße. So wäre der Straßenbahnbetrieb auf ein betrieblich und verkehrlich optimales Achsenkreuz konzentriert und ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit erreicht. Die Stichstrecke zum Hauptbahnhof wird in ihrer heutigen Form immer ein Sorgenkind bleiben und mittelfristig ein sicherer Stilllegungskandidat.



NEU
Format: 235 x 165 mm
96 Seiten
ca. 100 Farabbildungen
€ 19,80 • Bestellnr. 363
April 2006 erschienen

Band 24: Seit zehn Jahren ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) als Aufgabenträger und Besteller im Regional- und Nahverkehr tätig – Anlass für eine Bilanz und einen Rückblick auf die interessantesten Entwicklungen dieser Zeit.

Der neue Band aus unserer Reihe Eisenbahn-Bildarchiv dokumentiert vor allem die Entwicklung der regional beispielhaften Projekte, neue Zugsysteme und Verkehrsunternehmen sowie besondere Investitionen. Dabei wird vor allem der Wandel im Fahrzeugpark deutlich, der sich durch die Neubeschaffungen der DB AG und die Fahrzeuge aus dem niedersächsischen Fahrzeugpool drastisch verjüngt hat. Im Bildteil wird jedoch auch an die Bundesbahn-Zeiten erinnert, als z. B. noch in den achtziger Jahren die legendären Baureihen wie die 220, die „Eierköpfe“ 612/613, Schienenbusse oder die Akku-Triebwagen der Reihe 515 den Bahn-Alltag in Niedersachsen bestimmten.

EK-Verlag GmbH • Postfach 500 111 • 79027 Freiburg
Tel. 07 61 / 70 310 - 0 • Fax 07 61 / 70 310 - 50 • service@eisenbahn-kurier.de

DAS BRANCHENEREIGNIS DES JAHRES

Railway Technology • Interiors
Infrastructure • Public Transport
Transport IT • Services • Tunnel Construction
in



Berlin
19.-22.
September

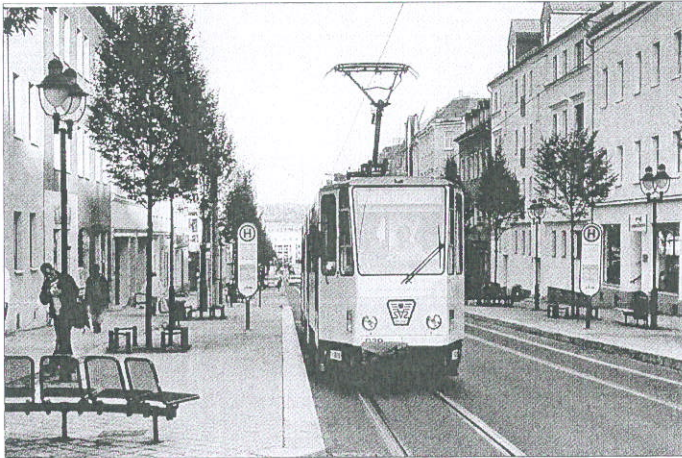
InnoTrans 2006

Internationale Fachmesse
für Verkehrstechnik
Innovative Komponenten • Fahrzeuge • Systeme

Mit Gleisgeländeaussstellung und Convention
Messegeleände Berlin
www.innotrans.de



Messe Berlin



Die Bahnhofstraße ist heute straßenbahnseitig sehr schwach belastet (und auch bedient); sie ist damit das letzte verbliebene „Sorgenkind“ des Betriebs. Betrieblich ist sie dagegen unproblematisch, gestalterisch vor wenigen Jahren u.a. mit Kaphaltestellen aufgewertet. Funktionell könnte eine so aufgewertete Straßenbahn die schwierige Situation des Sanierungsgebietes „Bahnhofsvorstadt“ unterstützen.

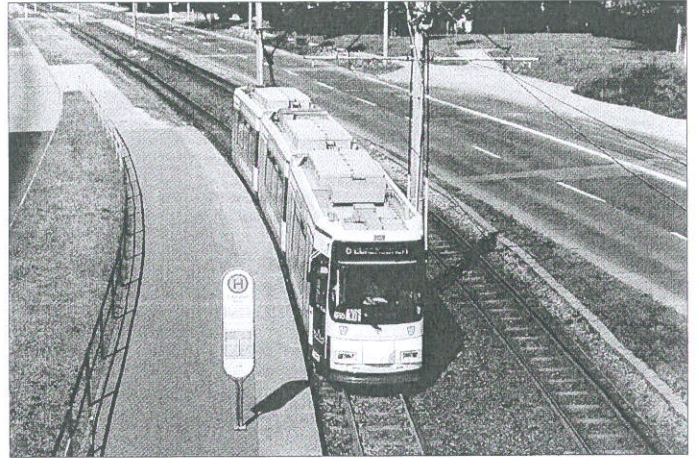
Fazit und Perspektiven

Straßenbahnen werden als „sympathische Verkehrsmittel“ wahrgenommen; das ist keine subjektiv gefärbte Stellungnahme, sondern immer wieder empirisch nachgewiesene Tatsache, die sich in objektiver Nachfrage niederschlägt. Aber diese Sympathie gibt es nicht zum Nulltarif, weswegen die Frage nach den Einsatzgrenzen der Straßenbahn nicht nur, aber eben auch aus wirtschaftlicher Sicht beantwortet werden muss. Das betrifft die Betriebe umso stärker, je kleiner sie sind.

Das war schon immer so: wie viele Kleinbetriebe waren schon zur Zeit ihrer Erbauung sinnlos? Sie entstanden aus dem Zeitgeist heraus, man wollte modern sein, und um an die lukrative Stromversorgung heranzukommen, versprachen die Anbieter damals den Kommunen gerne Straßenbahnen zum Nulltarif als Dreingabe. Kaum einer dieser Betriebe sah jemals eine zweite Fahrzeuggeneration oder eine grundlegende Erneuerung der Infrastruktur... Das gilt ebenso für den Obus, der nun anstelle der Straßenbahn als trendy und chic galt, weswegen ebenfalls eine ganze Reihe viel zu kleiner und wirtschaftlich nicht vertretbarer Betriebe entstand. Als Notlösung anstelle von Dieselbusverkehren oder Netzergänzungen von Straßenbahnen in der Zeit der Kriegswirtschaft entstandene Obusverkehre verschwanden überall wieder, als die Mangelwirtschaft überwunden war.

In dieser Diskussion gerne vorgebrachte Verschwörungstheorien lassen sich in ihrer Absolutheit in Deutschland sicher nicht halten; natürlich sah es die Autoindustrie nicht ungern und tat einiges dafür, ihre Umsätze auch dadurch zu beflügeln, dass die Straßenbahnen zugunsten von Bussen verschwanden, natürlich vertrat eine ganze Generation von Stadtplanern mehrheitlich Ideale einer autogerechten Stadt – aber zu allererst waren es die Menschen selbst, die sich an ihre Automobilisierung machten und dabei auch „freie Fahrt“ forderten, dazu bedurfte es gar keiner perfiden, „brainwashing-Nachhilfe“ interessierter Kreise... Nun schwamm eben in einer nächsten Welle das Automobil ganz oben auf der Zeitgeistwelle und wurde von einer breiten Mehrheit der Menschen als der bessere Nachfolger des ÖPNV empfunden. Heute sehen wir, dass diese Grundstimmung doch differenzierter ausfällt als dazumal. Und genau hier liegt die Chance der Straßenbahn – im Gegensatz zum Bus wird sie als eigenständige und attraktive Form der Mobilität wahrgenommen, wie die Nachfrageunterschiede diesem gegenüber bezeugen – übrigens auch dort, wo sie nicht oder nicht überwiegend von Eigentrasse profitieren kann. Stadtbahnen können, im besten Sinne des Wortes, vielerlei Nutzen für die Städte stiften, Wirtschaftskraft und Urbanität fördern, und wenn die Städte groß genug sind, sollten sie auf ihren Einsatz nicht verzichten, denn dann – und zwar ERST dann und NUR dann sind sie auch die wirtschaftlichere Alternative.

Die Entscheidung zum Bau der Neuplanitzer Straßenbahntrasse war absolut richtig. Die mehrfach in der Diskussion vorgebrachten Einwände, diese Maßnahme sei eine große Torheit und müsse gestoppt werden, wa-



Kurz nach der Wende wurde mit der raschen Fertigstellung der Eckersbacher Strecke und der Beschaffung von zwölf Niederflurwagen der erste Schritt zur langfristigen Sicherung des Schienenverkehrs in Zwickau getan. Schon damals war aber klar, dass erst die erneute Anbindung der Innenstadt und der Weiterbau von hier aus nach Neuplanitz Aufwand und Nachfrage wirtschaftlich in Einklang bringen würden.

ren durchaus verständlich, aber nicht zu Ende gedacht; es war im Gegenteil unverzichtbar, die Strecke zu realisieren – es sei denn, man hätte den Schienenbetrieb ganz aufgegeben, und zwar vor 15 Jahren.

In einer Stadt der Größenordnung von Zwickau will die Frage nach dem Einsatz von Straßenbahnen sorgfältig abgewogen sein – attraktiver und mehr Nachfrage als Busse erzeugend, keine Frage, aber eben mit den hohen Grundkosten einer zweiten Technologie belastet und das bei mittlerweile weniger als 100.000 Einwohnern. Die erreichbaren Potenziale sind also begrenzt und es kommt entscheidend darauf an, ALLE wesentlichen Verkehrsquellen und -ziele mit der Schiene so zu erreichen, dass der aus zusätzlich gewonnener Nachfrage entstehende Nutzen den systembedingt höheren Aufwand der Straßenbahn übersteigt.

Um die Beantwortung dieser Fragen wird es die nächsten 20 Jahren nicht nur in Zwickau gehen – es sei die provozierende Prognose gewagt, dass Straßenbahnbetriebe, bei denen einzelne KT4D, „Mini-Combis“ o.ä. ausreichen, die Nachfrage zu bewältigen, keine Zukunft haben. Weiter abnehmende Bevölkerung, wegbrechendes Steueraufkommen, Kommunen, die ihre Pflichtaufgaben nicht finanzieren können – wo soll da der Freiraum zur Finanzierung von Straßenbahnen herkommen? Man muss kein Prophet sein: fünf, sechs Betriebe werden wohl langfristig keinesfalls Überlebensperspektiven haben. Aber etwa noch einmal so viele Städte haben es selbst in der Hand, wie sie ihre ÖPNV-Zukunft gestalten wollen – mit oder ohne Straßenbahnen. Zwickau gehört dazu, hat die Frage positiv beantwortet und dann auch die Konsequenzen gezogen: Diskussionen nicht scheuen und inhaltlich „durchstehen“, auch, wenn der Weg lang und dornenreich ist. Es geht nicht darum, ob ein Stadtteil mit früher 30.000 Einwohnern auf 15.000 schrumpft – wie viele Stadtteile anderswo, die noch nie mehr Einwohner hatten, wurden an die Schiene angebunden, und das sehr erfolgreich? Die Frage ist vielmehr, ob eine solche Erweiterung im Gesamt-ÖPNV-System verkehrlich und wirtschaftlich Sinn macht – und, zum anderen, ob man die Trasse nicht auch als einen positiven Standortfaktor für die zukünftige Entwicklung von Stadtquartieren begreifen sollte...

Man muss alle, wirklich alle Anstrengungen unternehmen, um in solchen „Grenzfall-Städten“ die Nachfrage zur Schiene zu bringen (und umgekehrt!), sonst lässt sich die Straßenbahn schon mittelfristig nicht mehr rechtfertigen; das ist eine politische Aufgabe, vor der man sich nicht drücken darf! Was ist ein „Grenzfall“? Nach Meinung des Autors grob alle Bedienungsgebiete mit weniger als 150.000 Einwohnern; von 100.000 abwärts zeigen alle Alarmleuchten „rot“ und in Fällen mit weniger als 70.000 Einwohnern werden wir nicht mehr über Straßenbahnen reden müssen.

Insofern hat Zwickau bedacht und klug gehandelt; auch in 20 Jahren werden hier noch Straßenbahnen fahren – nicht zum Selbstzweck, sondern um positiv zur Entwicklung des Gemeinwesens beizutragen. Zur Nachahmung empfohlen...

