

Eine Stadtbahn für Osnabrück (und Umgebung)!

Häufig gestellte Fragen

1. Warum überhaupt eine Stadtbahn?

Osnabrück und sein Umland haben einen viel zu geringen ÖPNV-Anteil am Verkehrsmix, nämlich nur 8 Prozent. Dieser Anteil muss allein aus Klimaschutzgründen bis 2050 auf 40 bis 50 Prozent vergrößert werden. Das bedeutet eine Erhöhung des Platzangebots um das Fünf- bis Sechsfache. Will man aber zwei, drei oder vier Gelenkbusse statt einer Bahn fahren lassen (→ Punkt 11)? Das ist nicht nur eine Platz-, sondern auch eine Personalkostenfrage.

2. Busse tun's doch auch, oder?

Bestimmte Fahrgastmengen benötigen die richtigen „Gefäßgrößen“. Je nach Besiedlungsdichte und Fahrgastaufkommen ist an bestimmten Stellen die Bahn das Mittel der ersten Wahl. Außerdem: Der Schienen-Bonus darf nicht vergessen werden, das heißt: Überall dort, wo es ein Schienenangebot gibt, werden fast doppelt so viele Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt, als wenn nur ein Bus fährt. Die Bahn bewegt also mehr Leute zum Umsteigen. Oder anders: Ein reines Bussystem lässt ÖPNV-Potentiale ungenutzt (→ Punkt 10, 11, 13). Und nicht zu vergessen: Eine Stadtbahn erlaubt die bessere Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr (multimodales Verkehrskonzept). In der Bahn ist es einfacher, Räder mitzunehmen.

3. Also Bahnen statt Busse?

Nein, Bahnen UND Busse. Die Schiene wird für die Hauptstrecken gebraucht. Die Stadtbahn (und die OS-Bahn; → Punkt 12) ist das Rückgrat des ÖPNV. Auf bestimmten Achsen werden große Fahrgastmengen schnell und ohne Stau zum Ziel transportiert. Der Bus übernimmt die schwächer ausgelasteten Verbindungen und die Feinerschließung bzw. die Verteilung im Außenbereich. Umstiege erfolgen ohne Zeitverluste von Tür zu Tür an sogenannten Korrespondenz-Bahnsteigen.

4. Sind die Straßen in Osnabrück nicht zu eng und manchmal zu steil?

Fast überall in Osnabrück und im Umland, wo Busse fahren, kann auch eine Stadtbahn fahren. Nicht überall ist es sinnvoll. Die Trassen müssen genau untersucht und bestimmt werden. Kurven sollten einen Krümmungsradius von mindestens 25 Metern haben. [In Basel gibt es Kurven mit 13-Meter-Radien.] Das passt überall in Osnabrück, wo eine Bahn fahren würde. Besondere Steigungen (z. B. Schinkelberg) verlangen etwas stärker motorisierte Fahrzeuge, d. h. eine oder zwei Achsen mehr werden angetrieben. Und bei den drei Brücken, die etwas zu niedrig sind, würde die Fahrbahn um 20 Zentimeter tiefergelegt (→ Punkt 13).

5. Verhindert das Baulos 2 am Neumarkt nicht eine Straßenbahn in der Innenstadt?

Nein, denn die Durchfahrt ist an dieser Stelle (vor dem jetzigen H&M-Gebäude) dann genauso breit wie in Höhe des VGH-Gebäudes, nämlich 26 Meter. Perspektivisch könnte der neue Baukörper ein Stehimweg sein, wenn man (a) auf dem Platz eine weitere Haltestelle bräuchte (also insgesamt vier Gleise) und (b) man in Osnabrück mit maximaler Länge fahren würde. Für Straßenbahnen sind das 75 Meter. Das würde zwischen Baulos 2 und VGH-Gebäude etwas knapp (aber auf den anderen beiden Gleisen ginge das). In Saarbrücken nutzen die Züge in Doppeltraktion (zwei Fahrzeuge gekuppelt) die maximale Länge, nämlich zwei mal 35 Meter. Saarbrücken hat eine Stadt-Umland-Bahn nach Karlsruhe Modell. Das bedeutet: Die Bahn fährt in der Stadt im Straßenraum und im Umland auf vorhandenen Gleistrassen der Eisenbahnen. Man kommt ohne Umstieg aus den Vororten ins Zentrum. Ähnliches gibt es außer in Karlsruhe und Saarbrücken auch in Kassel oder Chemnitz (→ Punkt 9).

6. Und was kostet das alles?

Geschenkt gibt es die Stadtbahn nicht, aber anders als Bussysteme werden Stadtbahnen mit bis zu 90 Prozent gefördert – von Bund, Land und evtl. auch EU. Man rechnet 10 Millionen Euro für den Kilometer, also bleiben bei günstigster Förderung 1 Million Euro pro Kilometer für die Stadt übrig. Eine so hohe anteilige Förderung gibt es für Busse nicht. Und außerdem: In diesem Geld steckt der Schienenfahrweg drin, während der Fahrweg für den Bus sich im städtischen Tiefbauetat versteckt. Was Busse kaputtfahren können, kann man in der Johannisstraße und anderswo betrachten. Im Allgemeinen gilt: Wenn man die Kosten für den Fahrweg rausrechnet, schreiben Stadtbahnssysteme schwarze Zahlen.

7. Warum nicht auf den Erfolg der E-Busse warten?

Die Elektrifizierung des Busverkehrs ist grundsätzlich die richtige Entscheidung – ob mit Oberleitung oder mit Batterie. (Allerdings bedeuten Batterien ein Reichweiten-, Gewichts-, Nachlade-, Rohstoff- und Entsorgungsproblem, und sie verlangen im Winter eine Nachheizung des Fahrgastraumes über ein Dieselaggregat – nicht gerade charmant.) Wenn Anfang 2019 die ersten Elektrobusse in Osnabrück rollen sollten, hat das von der ersten Entscheidung, die Busflotte umzurüsten, rund fünf Jahre gedauert. Darum: Für Planung und Bau einer Stadtbahn wird man etwa die doppelte Zeit rechnen müssen, womöglich sogar länger. Es muss also unmittelbar jetzt darüber nachgedacht werden, ob wir für Osnabrück ein solches System in zehn oder fünfzehn Jahren benötigen und es auch wollen (→ Punkt 1). Die Einführung von E-Bussen und die Planung einer Stadtbahn schließen sich überhaupt nicht aus. Vielmehr könnten elektrische und beschleunigte E-Buslinien die ÖPNV-Nachfrage so erhöhen, dass über ein größeres Platzangebot nachgedacht werden muss – womöglich schon bald. Und weil das Umland zum Verkehrsraum Osnabrück gehört, muss die Nachfrage auch außerhalb der Stadt betrachtet werden (→ Punkt 9). Vorausschauende Politik denkt in Zeiträumen, die über die nächste Wahl hinausgehen. Kurzsichtigkeit schafft Probleme. Wir erinnern uns an Pillenknicke und Lehrerberg, und sehen derzeit Fachkräftemangel und Pflegeotstand.

8. Welche Schritte wären erforderlich?

Zunächst benötigt es eine ernsthafte und sachliche Debatte – ohne Ideologie und Polemik. Es geht nicht gegen irgendwen oder irgendetwas – etwa gegen das Auto an sich oder gegen den Autofahrer. Es geht um die beste Verkehrspolitik für Stadt und Umland (→ Punkt 9). Sollte sich die Stadtgesellschaft und die Politik einig darüber werden, dass es richtig wäre, in Osnabrück eine Systemergänzung in Richtung Schiene vorzunehmen, erfolgte eine Planung von Linien und eine gesamtwirtschaftliche Bewertung der Kosten und Nutzen nach der Standardisierten Bewertung. Liegt der Nutzen über den Kosten, womit fest zu rechnen ist, können die Anträge auf Förderung gestellt und mit Bauplanung und Umsetzung begonnen werden. Selbstverständlich erfolgte der Bau in sinnvollen Teilabschnitten, so dass die Kosten über mehrere Haushalte verteilt würden (→ Punkt 6).

9. Hörte eine Stadtbahn an der Stadtgrenze auf?

Auf keinen Fall! Osnabrück hat täglich mehr als 50.000 Berufsein- und mehr als 20.000 Berufsauspendler. Hinzu kommt der Einkaufs- und Freizeitverkehr. Ein Großteil all dieser Pendler kommt aus den unmittelbar an die Stadt angrenzenden Gemeinden oder will dorthin. Osnabrück hat ein relativ enges Stadtgebiet (120 km²; zum Vergleich: Bielefeld 260 km², Münster 300 km²). Die 110.000 Einwohner von Wallenhorst, Belm, Bissendorf, Georgsmarienhütte, Hasbergen und Lotte gehören mit zum Verkehrsraum der Kernstadt, und auch zu den dahinter liegenden Gemeinden gibt es starke Verkehre. Da das Umland in den meisten Fällen ein schlechtes ÖPNV-Angebot hat, sind die Menschen dort noch auf das Auto angewiesen und verursachen – oft ungewollt – den Stau auf Osnabrücks Straßen. Wenn mehr als die derzeitigen 8 Prozent der Landkreisbewohner den ÖPNV nutzen sollen, braucht es ein besseres Angebot und viel mehr Kapazität (→ Punkt 1, 2, 11).

10. Was hätte Osnabrück und das Umland von einer Stadtbahn?

Zunächst einmal: Ein gäbe ein gutes, zukunftsfähiges Verkehrssystem, das den Umweltverbund in den Mittelpunkt stellt und damit die Stadt und seine Umgebung attraktiv für die mittlere und junge Generation macht. Nicht mehr der Besitz eines Autos ist für diese Menschen wichtig, sondern sie suchen sich ihren Lebensmittelpunkt danach aus, ob sie innerhalb der Region schnell, intelligent und komfortabel von A nach B kommen können. Firmen siedeln sich in solchen Regionen lieber an, weil sie wissen, dass ihre Mitarbeiter eine Umgebung mit guter Infrastruktur bevorzugen. Außerdem gäbe es keine Staus, weil die Menschen, die heute noch keine Alternative haben, das Auto nur noch für wenige Wege benutzen. Die Straßen wären nicht in erster Linie Autoverkehrsraum; Stadtbild und Raumwahrnehmung könnten sich positiv entwickeln. Und auch die, die das Auto nach wie vor benutzen müssen, kämen zügiger voran.

11. Was können wir von Bielefeld lernen?

Niemand in Bielefeld möchte heute die Stadtbahn missen. Alle Ratsfraktionen stehen dazu. Dabei gab es auch dort in den 60er Jahren die Diskussion, die Bahn stillzulegen und auf Busse zu setzen. Aber anders als in vielen anderen deutschen Städten, zu denen auch Osnabrück gehörte, wurde die Straßenbahn in Bielefeld nicht aussortiert, sondern als attraktive Stadtbahn weiterentwickelt. Der Ausbau geht weiter, und er ist auch notwendig, um die wachsende Zahl an Fahrgästen gut und schnell transportieren zu können. Mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) sind in Bielefeld jetzt knapp 70 Millionen Fahrgäste pro Jahr unterwegs, das sind rund 15 Prozent im Verkehrsmix. Aber aufgepasst: Entlang der Schienenstrecken gibt es einen ÖPNV-Anteil von teilweise über 30 Prozent. In der Regel fahren die Züge in Doppeltraktion und können je nach Bauart 200 bis 400 Fahrgäste befördern. Statt eines Zuges müssten alternativ vier Gelenkbusse eingesetzt werden (→ Punkt 1).

12. Und was ist mit dem OS-Bahn-Konzept?

Stadtbahn und OS-Bahn sind keine Gegensätze – genauso wenig wie das bestehende Bussystem ein Gegensatz ist. Das OS-Bahn-System besagt: Es sollen auf den vorhandenen Eisenbahnstrecken um Osnabrück im Umkreis von etwa 30 Kilometern die Nahverkehrszüge im 30-Minuten-Takt fahren und neue Haltepunkte in Siedlungsnähe eingerichtet werden, wie zum Beispiel Rosenplatz, Vehrte oder Alfhausen. Es geht also bei den verschiedenen Verkehrsträgern um eine sinnvolle Verknüpfung, kein Entweder-Oder, sondern ein Sowohl-Als auch.

13. Hat nicht das Lindschulte-Gutachten die Stadtbahn als unnötig deklariert?

Ja und nein! Das Büro Lindschulte durfte wohl nicht so, wie es wollte. Es hat sich in Widersprüche verwickelt. Es wurde der Öffentlichkeit das mitgeteilt, was dem Auftraggeber genehm war. So heißt es im letzten Satz des Gutachtens, es sei „ein Kosten-Nutzen-Faktor ≥ 1 nicht zu erwarten“ Das steht auf der letzten Seite, dort, wo Politiker gern eine Zusammenfassung lesen. Tatsächlich gerechnet wurde aber nicht, wie man sechs Seiten davor lesen kann: „Eine Kosten-Nutzen-Analyse wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie nicht durchgeführt.“ Und auch die Hinweise auf zu große Steigungen und zu niedrige Brücken, mit denen die Planos glaubte, den Gutachter zitieren zu sollen, erwiesen sich schnell als haltlos (→ Punkt 4). Andererseits ist das Gutachten voll von positiven Aspekten, die für die Stadtbahn sprechen. Es ist die Rede von einer „spürbaren Steigerung der Fahrgastzahlen“, vom „höchsten Erlöszuwachs“ und der „größten Systemwirkung“. Es heißt dort wörtlich: „Im Prognosehorizont 2030 kann diese Systemalternative ein Rückgrat für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in Osnabrück bilden.“

Osnabrück, die Friedensstadt, aber auch Osnabrück, die Straßenbahnstadt – das wäre eine Qualität, mit der sich zusätzlich überregional punkten ließe (→ Punkt 10).