

# Zukunft der Halberstädter Straßenbahn endlich gesichert

von Dipl.-Volkswirt Michael Wendt, Verkehrsplaner, und Dipl.-Ing. Axel Wöhlbier, Geschäftsführer HVG



In der Vergangenheit wurden beträchtliche Mittel in die Sanierung der Halberstädter Straßenbahnanlagen gesteckt. Nun soll im kommenden Jahr auch die Strecke in der Friedrich-Ebert-Straße erneuert werden, weil deren Betriebssicherheit sonst nicht mehr lange garantiert werden könnte. Aufnahme: SG



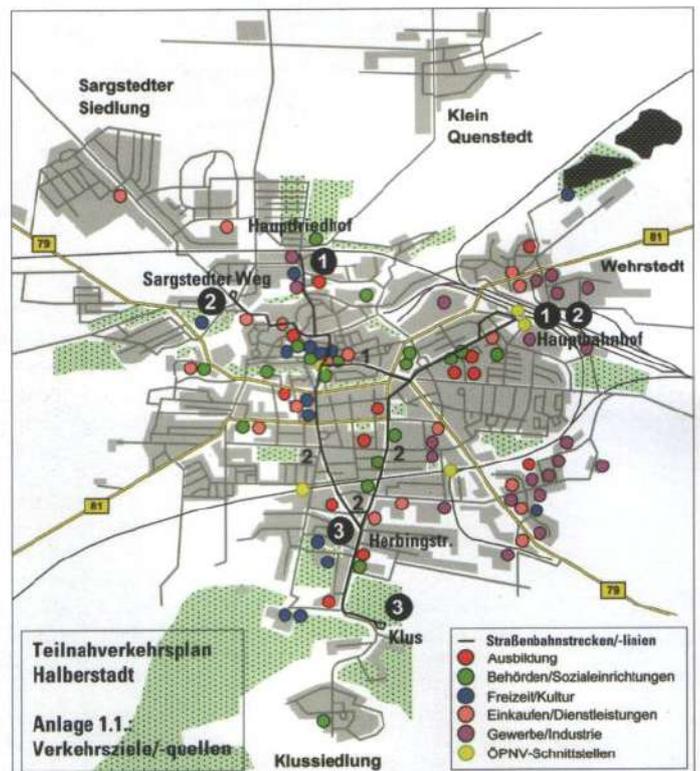
Die zentrale Umstiegshaltestelle „Holzmarkt“ inmitten der wieder aufgebauten Innenstadt mit Blick auf das dem historischen Vorbild nachempfundene Rathaus. 30% der City-Besucher waren hier 2001 nach einer Umfrage mit dem ÖPNV angekommen. Aufnahmen ohne Vermerk: Wendt

Bald vier Jahre lang wurde um die Existenz eines der kleinsten deutschen Straßenbahnnetze gerungen – am 3. November setzte der Halberstädter Stadtrat nun einen Schlusspunkt. Mit knapper Mehrheit beschloss dieser in nichtöffentlicher Sitzung den Wirtschaftsplan der städtischen Beteiligungsholding NOSA, die für Investitionen in Gleisanlagen und Fahrzeuge verantwortlich zeichnet. Damit sind die Weichen für die Gleisrekonstruktion in der Friedrich-Ebert-Straße und die Beschaffung neuer Wagen in buchstäblich letzter Minute gestellt worden.

Nach einer ersten Grundsatzdebatte über den langfristigen Erhalt der Straßenbahn hatte die Halberstädter Verkehrs-Gesellschaft (HVG) ab 1993 wesentliche Teile des Streckennetzes sanieren und als Ersatz für die betagten LEW-Rekofahrzeuge gebrauchte GT4-Gelenkzüge aus Freiburg und Stuttgart beschaffen können. Ab 1999 geriet die Straßenbahn wieder in die Diskussion und verschaffte zunächst mehreren Gutachterbüros Arbeit. Kann sich eine Stadt von rund 40.000 Einwohnern eine Straßenbahn leisten und, falls nicht, wie sehen die Alternativen aus? Die Gutachter kamen unabhängig voneinander zu Ergebnissen, die viele Stadträte und wohl auch Teile der Verwaltung überraschten: in Anbetracht des weitgehend grundsanierten Netzes, der relativ hohen und bei reinem Busverkehr so nicht zu haltenden Fahrgastzahlen, der Fördermodalitäten in Sachsen-Anhalt und nicht zuletzt zu erwartender GVFG-Rückzahlungsforderungen ergab sich für den Bus- bzw. den Bus/Straßenbahnbetrieb eine durchaus vergleichbare Wirtschaftlichkeit. Dies erschien einem Teil der Stadträte und lokalen Meinungsbildnern nicht plausibel, so dass sich recht schnell eine auch aus anderen Städten bekannte Front von Straßenbahngegnern zu formieren begann.

Anfang 2001 gründete sich im Gegenzug nach einer Diskussionsrunde im Halberstädter Dom ein überparteilicher „Freundeskreis Straßenbahn“. Von der Diakonissen-Schwester über Fahrgäste, interessierte Bürger, Verkehrsfachleute bis hin zu Landtagsabgeordneten reichte das Spektrum derjenigen, die sich zum Ziel setzten: Die Straßenbahn muss bleiben! Vereinsstrukturen wurden nicht aufgebaut, dafür blieb keine Zeit. Info-Veranstaltungen, Sonderfahrten mit Talkshow-Programm, Diskussionsrunden mit Stadtratsfraktionen, Herausgabe eines Info-Blattes etc. – der Freundeskreis setzte auf Information und Aufklärung über Fakten und Zusammenhänge. Im Mai wurde in Zusammenarbeit mit einem Gymnasium eine Mobilitätsumfrage in der Halberstädter City durchgeführt. Die Auswertung

der 1683 Interviews überraschte selbst die Initiatoren: PKW-Fahrer (29 %) und ÖPNV-Nutzer (30 %) hielten sich die Waage und die Hälfte aller Befragten gab sogar an, überhaupt keinen Zugriff auf ein Auto zu ha-



Ein Blick in den Teilnahverkehrsplan der Stadt zeigt: Die Straßenbahn fährt keineswegs „von wo niemand herkommt nach wo niemand hinwill“, wie ein Stadtrat in einer Ausschuss-Sitzung mutmaßte.

Abbildung: Teilnahverkehrsplan Halberstadt; SG



Ein Nordhäuser Combino 2002 auf Probefahrt durch die Altstadt – die Halberstädter waren begeistert, auch wenn die Fahrtstrecke aus technischen Gründen (Lichttraumprofil) recht kurz bleiben musste.



Der Freundeskreis Straßenbahn war über vier Jahre stets präsent, um Menschen zu informieren und zu begeistern (wie hier zum Altstadtfest). Basis der Arbeit waren Spenden und Einnahmen aus dem Souvenirverkauf (T-Shirts, Aufkleber, Bastelbögen, CDs etc.) und sehr viel ehrenamtliches Engagement.

ben. Im Sommer 2001 wurde auf Vorschlag des Freundeskreises ein Beirat gegründet, um die Stadt in ÖPNV-Fragen zu beraten. Statt eines positiven Grundsatzbeschlusses trotzte man den Verantwortlichen zunächst nur eine Übergangslösung ab: die werktägliche Einstellung der Linie 3, ein beschleunigter Fahrplan sowie Lohnverzicht der Beschäftigten halfen, den Bestand überhaupt zu sichern. Die Straßenbahn fuhr weiter, wie lange blieb aber offen.

Während, angeregt vom Beirat, erstmals an einem Nahverkehrsplan für den städtischen ÖPNV gearbeitet wurde, geriet der Gleiszustand in der Friedrich-Ebert-Straße zunehmend ins Blickfeld. Hier harrten rund 300 Streckenmeter im Zuge der Linie 2 der Sanierung und verfielen derweil zu sehens. Ausgerechnet auf einem der best ausgelasteten Abschnitte drohte eine Netzunterbrechung. Die Straßensanierung war vorbereitet, aber die Grundsatzfrage „mit oder ohne Gleise?“ war noch immer nicht abschließend beantwortet. In dieser Situation gelang es Freundeskreis und HVG, Schützenhilfe aus der anderen Harzer Straßenbahnstadt zu organisieren. Zum Altstadtfest 2002 konnten die Halberstädter erstmals mit einem Niederflurwagen probefahren – und waren durchweg begeistert. Dennoch: der Stadtrat benötigte nach unzähligen Beirats- und Ausschussberatungen zwei Anläufe, um am 26. Februar 2003 erstmals einen Nahverkehrsplan zu verabschieden. Dieser beinhaltete die Straßenbahn als Rückgrat des ÖPNV und somit u.a. auch eine Sanierung der Gleisanlagen in der Ebert-Straße. Neue Fahrzeuge wurden dagegen zunächst nur als Option behandelt, denn deren Finanzierung musste offen bleiben.

Nach dem Beschluss ist vor dem Beschluss. Im Mai 2003 wurde der 100. Geburtstag der Elektrischen groß gefeiert. Nach Fahrzeugkorso und rauschendem Fest auf dem Betriebshof (die Puhdys verneigten sich mit „Alt wie ein Baum“ live vor der Jubilarin) wurde die Grundsatzdebatte neu angefacht. Während sich die HVG trotz sinkender Einwohnerzahlen über 5 % mehr Verkehrseinnahmen freuen konnte, lagen Investitionen weiter auf Eis und ein Übergang vom 10- zum 15-Minuten-Takt war aus personalwirtschaftlichen Gründen nicht zu vermeiden. Durch die Holdingkonstruktion wären die Eigenanteile für die geförderte Gleissanierung der Ebert-Straße nur mittels eines Aufsichtsratsbeschlusses abzusichern gewesen. Prompt eskalierte der Grundsatzstreit auf neuer Bühne ein weiteres Mal – und die Sanierung des maroden Streckenabschnitts lag ein weiteres Jahr auf Eis. Auch unter dem inzwischen gewählten neuen Oberbürgermeister, einem erklärten Straßenbahnbefürworter („in schwierigen Zeiten müssen wir versuchen, wichtige Einrichtungen irgendwie überwindern zu lassen“), ging das Tauziehen weiter. Ein Ausschuss votierte für die Gleissanierung, der nächste dagegen, der dritte wieder dafür und so weiter. Während die Stadträte weiter stritten, beteiligten sich mehr und mehr Halberstädter an der Arbeit des Freundeskreises, und der drohte inzwischen mit einem Bürgerentscheid. Quasi als Probelauf wurden dem OB vor der entscheidenden Stadtratssitzung 4803 Unterschriften pro Straßenbahn überreicht. Ein beeindruckendes Ergebnis in einer Stadt von 40.000 Einwohnern. Der Stadtrat entschied mit einer (!) Stimme Mehrheit wiederum für die Beibehaltung der Straßenbahn, Fördermittel für die Ebert-Straße flossen dennoch nicht.

Das zuständige Ministerium, offenbar durch das andauernde Tauziehen vor Ort irritiert, prüfte erneut gründlich die Lage. Fazit: Fördermittel könnten fließen, wenn die Stadt die Bindungsfristen beachte und vor dem Hintergrund der geplanten ÖPNV-Gesetznovelle zu einem optimierten Miteinander von Bus- und Straßenbahnbetrieb finde. Beides wäre angesichts des vorliegenden Nahverkehrsplans kein Problem gewesen, aber der notwendige Beschluss des Holding-Aufsichtsrats kam erneut nicht zustande: Straßenbahngegner und -befürworter hatten sich ein Patt geliefert. In diesem Fall hilft nur ein Beschluss des Stadtrats... Am 22. Oktober informierte der Freundeskreis im Rahmen eines Diskussionsforums über die künftige Situation mit neuen Fördermodalitäten im Land. Die wenigen anwesenden Stadträte waren überrascht zu hören, dass die Straßenbahn als Zugpferd des ÖPNV zusätzliche Landesmittel einfahren werde – 40 % der ÖPNV-Förderung sollen künftig im Verhältnis der Fahrten je Einwohner den einzelnen Verkehrsunternehmen zugeschrieben werden. Die Veranstaltung gab zugleich den Startschuss für eine letzte Unterschriftenaktion – innerhalb einer Woche forderten wiederum 3681 Bürgerinnen und Bürger die Stadträte auf: „Hört auf, Halberstadt im ganzen Land lächerlich zu machen (...) und gebt den Weg frei für neue Schienen in der Friedrich-Ebert-Straße!“ Genau dies geschah nun am 3. November. Und der beschlossene Wirtschaftsplan machte Nägel mit Köpfen: auch die sukzessive Beschaffung neuer Züge ist enthalten. Halberstadt fährt also weiter elektrisch und folgt Nordhausen auf dem Weg zu einem wirtschaftlichen ÖPNV mit Bus und Straßenbahn in einer Kleinstadt. ■ ■



Tw 161, 1994 aus Freiburg nach Halberstadt umgesetzt, erreicht auf der Linie 3 die Haltestelle „Kirschallee“. Seit August 2001 wird die knapp 1,5 km lange Stichlinie nur noch am Wochenende bedient. Ob dies der Weisheit letzter Schluss bleiben muss – die Strecke erschließt Sport- und Freizeiteinrichtungen, Altenwohnanlagen, Schulen, Naherholungs- und Wohnbereiche – bleibt abzuwarten.