

Offener Brief vom 13.4.2010 an den Ersten Bürgermeister der Stadt Mannheim Christian Specht zur geplanten Stadtbahn Nord

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Specht,

wir haben den Eindruck, dass es zum geplanten Bau der Stadtbahn Nord bei den Bürgerinnen und Bürgern immer noch ein großes Informationsdefizit gibt. Bitte beantworten Sie uns allen daher vollständig und möglichst umfassend die folgenden Fragen. Wir werden die Antworten der interessierten Öffentlichkeit zugänglich machen.

Informationspolitik der Stadtverwaltung und der RNV

Parteiübergreifend wurde von verschiedenen Politikern geäußert, dass die Bürger bedauerlicherweise sehr spät informiert wurden.

Warum wurden die Bürger, Bezirksbeiräte und Gemeinderäte seit der Veröffentlichung am 26.09.2008 im Mannheimer Morgen („Die Stadtbahn bekommt Flügel“) dann erst wieder so spät im November 2009 über die Pläne informiert? Warum wurde dieses Thema in 2009 nie in den Bezirksbeiratsitzungen (Gartenstadt, Waldhof) besprochen? Warum wurden die Bürger erst so spät in die Planungen des Streckenverlaufs einbezogen?

Können Sie verstehen, dass die Bürger sich durch die Kommunikationspolitik der Verwaltung vor vollendete Tatsachen gestellt fühlen?

Warum können Sie noch immer keine Informationen über den Verlauf der Buslinien geben? (Die Flügelung war mindestens seit dem 26.09.2008 bekannt). Warum wurden in die Pläne (aus Gründen der Transparenz) nicht auch die Kreise im Radius von 300 und 500 Metern um die Bushaltestellen eingezeichnet?

Gibt es Bebauungspläne oder Eintragungen in Grundbüchern, aus denen hervor geht, dass in der Hessischen Straße südlich des Speckwegs eine Freihaltetrasse für die Straßenbahn vorgesehen ist?

Hat die geplante Maßnahme Auswirkungen auf Arbeitsplätze bei Stadt und RNV? Wenn ja, welche? Sehen Sie hier Auswirkungen auf Unternehmen wie Bombardier und Daimler Benz?

Sie führen derzeit ein Bürgerdialog-Verfahren durch. Warum haben Sie die IFOK eingeschaltet? Wie hoch sind die Kosten für diesen externen Dienstleister? Meinen Sie nicht, dass die Akzeptanz dieser Maßnahme bei einem direkten Dialog der Bürger mit der Verwaltung höher wäre?

Verkehrspolitische Situation

In der „Bestandsaufnahme Verkehrsentwicklungsplan“ (2002) zur Anbindung der Gartenstadt heißt es, „dass eine Realisierung dieser Linie aufgrund des fehlenden Nachfragepotenzials unwirtschaftlich ist“.

Normalerweise geht einem solchen Nahverkehrsprojekt ein massiver Wunsch der Bevölkerung voraus. Gibt es hierzu Untersuchungen und Umfragen, die einen Bedarf für diese Streckenführung nahe legen? Welches Fahrgastaufkommen haben die Buslinien 50, 53 und 55 aktuell? Von welchen Zahlen gehen Sie jeweils für die Stadtbahn Nord und die verbleibenden Buslinien 50 und 53 aus? Auf welcher Grundlage basieren Ihre Zahlenangaben?

Sehen Sie eine Möglichkeit, wie trotz Wegfall der Buslinie 55 zumindest der Status Quo für alle Bürger erhalten bleibt?

Die Verzweigung der Strecke in der Gartenstadt führt zu einem „schlechteren“ 20 Minutentakt in der Gartenstadt. Wo sehen sie hier den echten Mehrwert dieser Lösung für die Bürger in der Gartenstadt? Wenn es, wie Sie sagen, um eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (auch für die Bürger der Gartenstadt) gehen soll, wo bleibt der Vergleich mit Alternativen? Worin liegt dann der Vorteil einer spurgebundenen Lösung gegenüber einer nach Bedarfslage flexibel handhabbaren Buslösung? Gemeint ist die Möglichkeit eines, je nach Passagieraufkommen, variablen Einsatzes verschiedener Busgrößen, variabler Streckenführungen, Haltestellen und Taktzeiten, wobei an moderne umweltfreundliche Bustechnologie mit Hybridantrieb von Daimler-Benz (Arbeitsplätze) zu denken wäre.

Finanzierung der geplanten Maßnahmen und ihre Folgekosten

Öffentliche Bauvorhaben sollen auch langfristig wirtschaftlich betrieben werden können. Mit dem Bau von Schienen ist es nicht getan, auch die Folgekosten und mögliche Kostensteigerungen müssen berücksichtigt werden. Siehe auch „kalte“ Freibäder.

Wäre der Westflügel jemals in die Planung einbezogen worden, wenn hierfür ein kleinerer Fördertopf (z.B. Landesfördermittel) gefunden worden wäre?

Ist die seit langer Zeit vorgesehene Trasse Stiller Weg in sich wirtschaftlich zu betreiben (unter Beibehaltung der vorhandenen Buslinien)? Gibt es hierzu eine Wirtschaftlichkeitsberechnung? Wenn ja, kann sie nur deshalb nicht so gebaut werden, weil die Mindestinvestitionssumme für die Förderfähigkeit gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) unterschritten ist?

Ist die aktuell geplante Trasse mit 2 Flügeln unter Beibehaltung der Buslinie 55 wirtschaftlich zu betreiben? Wenn nein, ist die Wirtschaftlichkeit im Wesentlichen **nur** durch den Wegfall der Buslinie 55 zu erzielen?

Es wird immer wieder betont, dass die derzeitige Variante die einzig förderfähige ist. Aus welchen Fördertöpfen soll das Geld genau kommen? Wer ist hier der Ansprechpartner beim Land? Gibt es hier auch Möglichkeiten, die kleinere Lösung über Landesfördergelder zu finanzieren? Sind die Fördermittel nur an schienengeführte Verkehrsmittel gebunden, oder können sie auch in Anspruch genommen werden für z.B. moderne umweltfreundliche Bustechnologie (Hybridtechnik bei Daimler-Benz)?

Ist die Finanzierung der Folgekosten (Infrastrukturhaltung) langfristig (mind. 10 Jahre) gewährleistet (siehe Beispiel mit „kaltem“ Carl-Benz-Bad“)? Wer kommt im Falle einer Kostenerhöhung (nicht ungewöhnlich für öffentliche Bauvorhaben) für die Mehrkosten auf? In welcher Höhe hat die Stadt bereits Gelder für Planungen ausgegeben bzw. ist zur Zahlung vertraglich verpflichtet?

Welche Neubaugebiete haben Sie derzeit geplant oder angedacht (öffentlich oder in Vorüberlegungen), die im Einzugsgebiet der geplanten Stadtbahn Nord liegen?

Einer umfassenden Beantwortung aller unserer Fragen sehen wir gespannt entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

Christina+Lars Detmers, Johanna+Peter Rausch (Blütenweg), Ursula Kamnikar (Waldpforte), Madeleine+Gerald Unger (Ahornhof)
Unterstützer: Michael Huber (Grüner Winkel), Monika Rittmann (Guter Fortschritt), Gudrun Müller (Am Grünen Hag), Diethard Mrosek (Hanauer Str.), Karl Sinn (Langer Schlag), Roman Thelen (Oberlinweg)