

<http://www.nrhz.de/flyer/beitrag.php?id=18463>

Visionsloser Nahverkehrsplan (NVP) mit dem nächsten Gutachter in Mülheim

Blamable ÖPNV-"Optimierung"

Von Lothar Reinhard

Bekanntlich waren wesentliche Teile des sogenannten ÖPNV-"Optimierungs-Konzeptes" aus dem Haushaltssicherungskonzept 2010, wie das 100.000 € teure erste Gutachten aus dem Frühjahr 2010 sie vorschlug (Kappung der Linie 102 von Heuweg bis Waldschlößchen, Vorverlegung Nachtbus usw.), bereits vom Tisch, noch bevor sie hätten behandelt werden können. Im Wirtschaftsausschuss am 1. Februar 2011 erfolgte dann folgerichtig der Beschluss, das gesamte ÖPNV-"Optimierungs-Konzept" auf völlig neue Füße zu stellen und erst einmal die Bürger zu beteiligen.



Quelle: MBI

An der Hauskampstraße gegenüber dem Bahnhof Styrum hängt z.Zt. dieses Großplakat

Doch anstatt dessen folgten nur einige informelle Gesprächsrunden und zwei weitere Geheimgutachten - von wegen Bürgerbeteiligung! Im Herbst 2011 legte dann die Verwaltung ein "Konzept" vor, worüber erst abgestimmt werden sollte, bevor es danach in drei Versammlungen den Bürgern vorgestellt werden sollte. Das klappte so nicht, beschlossen wurde schließlich nichts. Über zwei Jahre wurde also geplant, eine nachträgliche Bürgerbeteiligung als Farce veranstaltet.

Dann wurden noch Gespräche aller Fraktionen angesetzt, die ebenso ergebnislos verliefen, bis SPD und CDU mit FDP-Zustimmung die Stilllegung der Linie 110 und die Aufgabe des Flughafenasts der 104 fast überfallartig Anfang Mai 2012 beschlossen - als Vorgabe für einen neuen Nahverkehrsplan (NVP). Kurz davor im April hatte die MVG (Mülheimer Verkehrsgesellschaft) bei Nacht und Nebel bereits den Flughafenast der Linie 104 ab Hauptfriedhof stillgelegt. Geklärt war aber bis dahin zu beiden Linien fast nichts, vor allem nicht die Rückzahlung der vielen Fördermittel oder die gesetzlich vorgeschriebene Betriebspflicht für die MVG.

Am Donnerstag, dem 22. November, war nun Sondersitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität. Einziger Tagesordnungspunkt: "Grundsatzbeschluss zur strategischen Ausrichtung des Nahverkehrsplanes" in Mülheim. Das Gutachterbüro Stuhm, inzwischen das vierte innerhalb von zwei Jahren für immer fast dasselbe, schlug in seinem "Entwurf Grobkonzeptvarianten" folgende 4 Varianten vor.

1. Variante 1a: „Gesamtes Meterspurnetz wird durch Busverkehr ersetzt“, d.h. die Linien 102, 104, 110 und 112 werden vollständig durch Buslinien ersetzt. Nur die U 18 und die 901 blieben erhalten
2. Variante 1b: „Gesamtes Meterspurnetz bis auf Linie 102 wird durch Busverkehr ersetzt“, d.h. nur die U 18, die 901 und die 102 blieben bestehen
3. Variante 2: „Reduziertes Meterspurnetz ohne Randabschnitte (Styrum und Flughafen) und Ausrichtung Busnetz mit Schwerpunkt Zubringer“, d.h. Entfall der Linie 110, Linie 112 bis Hauptfriedhof verlängern, Linie 104 über Wertgasse bis Hauptfriedhof (heutige 110)
4. Variante 3: „Reduziertes Meterspurnetz im 15`-Takt mit Buszubringer“. Wie Variante 2, nur veränderte Taktzeiten auf den Linien 102, 104 und 112 von heute 10-Minuten-Takt auf dann 15- Minuten-Takt

Man sieht also, es ging einzig um die Frage, welche Straßenbahnlinien man stilllegen solle, das „Ob überhaupt“ wurde als zumindest 0-Variante nicht in Betracht gezogen! Die „strategische Ausrichtung“ war also einzig Ausdünnung des Angebots, auf keinen Fall Attraktivierung des ÖPNV, was aus Umweltgründen und wegen des demografischen Faktors aber die Aufgabe der Stunde ist und sein muss.

Das passt zur den 2 Tage vorher beschlossenen weiteren Zersiedelungsplänen wie am Schlippenweg, der Tilsiter Straße usw., weil dadurch nur mehr Autoverkehr erzeugt wird. Dabei hat Mülheim bereits die zweithöchste PKW-Dichte Deutschlands!

Der anwesende Verkehrsdezernent der Aufsichtsbehörde des Regierungspräsidenten machte zu Sitzungsbeginn unmissverständlich klar, dass die Varianten 1a und 1b völlig indiskutabel und nicht genehmigungsfähig seien, außerdem immense Rückzahlungen mit sich brächten, bei der 112 auch 90 Mio. für den Oberhausener Teil. Die Gutachter empfahlen ohnehin Variante 3 mit Variante 2 als Zwischenschritt dahin. Dennoch wurden lang und breit die indiskutablen Varianten 1a und b vorgestellt. Welch eine Geld-, Energie- und Zeitverschwendung!

Die Gutachter schlugen damit fast das Gleiche vor wie die Verwaltung vor einem Jahr und das, was SPD und CDU im Mai bereits beschlossen haben. Welche Überraschung! Einziger Unterschied, dass die zukünftige 104 nicht an der Wertgasse endet und wendet, sondern auf der heutigen Strecke der 110 bis zum Hauptfriedhof, mindestens aber bis Oppspring fahren soll. Der RP-Dezernent machte deutlich, dass die vollständige Stilllegung der 110 massive Rückzahlungen von bis zu 16,2 Mio. € zur Folge hätte, weil doch große Teile von „Ruhrbania-Baulos 1“ über „Beschleunigung der Straßenbahnlinie 110“ finanziert wurden. Deshalb muss die 104 zumindest das Teilstück von Oppspring bis Friedrich-Wilhelm-Hütte der „Beschleunigung der Linie 110“ befahren, denn auf die Nummern auf der Bahn käme es nicht an.

Bleibt von dem ganzen Chaos der letzten 2 Jahre noch evtl. eine Rückzahlungsforderung des VRR für den barrierefreien Umbau der Haltestelle Styrum Bahnhof und die nachträgliche Genehmigung der Stilllegung des Flughafenasts. Soweit scheint nun fast alles auch mit dem RP abgesprochen, was bereits vor dem ganzen jahrelangen Spektakel hätte geklärt werden müssen. Damals hatten Dezernentin Sander und Tiefbauamtsleiter Kerlisch mehrfach steif und fest behauptet, RP und VRR hätten eindeutig Zustimmung signalisiert.

Der RP-Dezernent nannte übrigens die Stilllegung des Flughafenasts rechtswidrig und die nicht pflichtgemäße Instandhaltung der Strecke ein Unterlassungsdelikt. Der erst Monate später nachträglich gestellte Stilllegungsantrag durch die MVG wird zurzeit geprüft, u.a. vom RVR. Ähnliches Verhalten wie das der MVG kennt man sonst von Immobilienspekulanten, wenn sie rabiat Wohnungen „entmieten“. Doch egal, es wird wohl niemand zur Rechenschaft gezogen.

Nachdem nun mit dem RP eine Übereinkunft gefunden scheint, wird wohl im April der NVP verabschiedet. Dazu müssen noch die Buslinien dem geänderten Straßenbahn-Netz angepasst

werden. **Ein richtungweisender NVP wird kaum herauskommen. Ob der erhoffte Einspareffekt kommt, darf mit Recht bezweifelt werden.** Jedenfalls brauchte in der Sondersitzung nicht einmal abgestimmt zu werden, weil fast alles ohnehin bereits im Mai beschlossen war und die Weiterführung der 104 bis mindestens Oppspring unvermeidlich ist bzw. bei Stilllegung ab Wertgasse unbezahlbar.

Die MBI-Fraktion lehnt die Stilllegung von bestehenden StraBa-Linien ab. Die aufgegebenen ÖPNV-Infrastruktur ist für immer weg, siehe die ehemaligen StraBa-Trassen Kassenberg und Akazienallee. Wenn dann wie beschlossen in Zukunft am Flughafen Essen/Mülheim ein Gewerbegebiet entsteht, ist der StraBa-Anschluss weg. Und der Teil Styrum südlich der Bahnlinie wird halt noch mehr abgekoppelt, wenn demnächst dort wahrscheinlich auch keine Grundschule mehr sein wird. Doch niemand aus Verwaltung, SPD oder CDU hat auch nur einen Gedanken daran verschwendet, wie die 110 attraktiver hätte gemacht werden können, ebensowenig übrigens an eine Verlängerung der Straßenbahn vom Flughafen nach Essen-Bredeney zur Karstadt-Zentrale etc. „Angejährt“, sagte der Mülheimer Dezernent dazu verächtlich.

Doch städteübergreifendes Denken ist in Mülheim völlige Fehlanzeige, sonst hätten sich die o.g. Varianten 1a und 1b von selbst verbieten müssen. Auch dass das wirkliche Einsparpotenzial im ÖPNV nicht in der weiteren Verringerung des Angebots liegt, sondern im Abbau von Parallelstrukturen und den teuren Wasserköpfen in jeder Teilstadt des Ruhrgebiets, ist nur in Sonntagsreden ein Anliegen, nicht im Alltag. Jede Kommune wurschtelt weiter im eigenen Saft vor sich hin, und der gesamte ÖPNV im Ruhrgebiet bleibt der mit Abstand teuerste von allen größeren Metropolen, gleichzeitig aber weit entfernt von effektiv oder gar zukunftsweisend.

So ist es dann insgesamt auch nicht verwunderlich, dass der Gutachter für alle o.g. Varianten einen Fahrgastrückgang berechnete. In Zeiten von Klimaerwärmung, Energiewende, älter werdenden Mitbürgern usw. ist ein Nahverkehrsplan mit diesen Grundlagen die falsche Richtung und irgendwie im Denken der 70iger Jahre! Doch was soll's. In Mülheim wurden und werden halt fast alle Weichen falsch gestellt, ob in der Bau-, der Verkehrs- oder der Finanzpolitik.

Was nun diese Sondersitzung wirklich sollte, kann man nur ahnen, denn eigentlich sollte doch der NVP bis Jahresende beschlossen sein. Irgendwie alles eine ziemlich aufwendige Farce, wie auch die Bürgerbeteiligung dazu kaum über den Rang einer Alibi-Veranstaltung hinauskam.

Die drei Gutachten vorher haben bereits 230.000 € verschlungen, das vierte kostet übrigens noch einmal 50.000 €.

Lothar Reinhard ist Fraktionssprecher der Mülheimer Bürgerinitiativen (MBI)