

Kurzfassung

In der nachfolgenden Arbeit „Überlegungen zur Einführung einer Straßenbahn in Osnabrück unter Berücksichtigung von Erfahrungen vergleichbarer Städte“ wird anhand von vorliegenden Studien zum öffentlichen Personennahverkehr in Osnabrück sowie unter Berücksichtigung der Erfahrungen vergleichbarer Städte eine Einschätzung erarbeitet, ob die Wiedereinführung einer Straßenbahn in Osnabrück (ca. 160.000 Einwohner) als innerstädtisches Verkehrsmittel sinnvoll und realistisch ist. Die Überlegungen basieren auf den Zielen der Stadt Osnabrück die CO₂-Emissionen alle fünf Jahre um 10 % zu senken und den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Modal Split auf 19 % zu steigern. Eine Gruppe engagierter Bürger sieht die Straßenbahn als beste Lösung zur Zielerreichung an.

Die bisher vorliegenden Erkenntnisse werden zusammengefasst und gegenübergestellt. Um neue Aspekte und Anhaltspunkte für Osnabrück zu gewinnen, wird im Anschluss eine Analyse der Ausgangslagen und der Entscheidungen in vergleichbaren Städten durchgeführt. Nach der Abwägung einzelner Kriterien werden die Städte Ulm, Heilbronn, Oberhausen, Aachen und Mülheim an der Ruhr zum Vergleich herangezogen und Experteninterviews geführt.

Die Studien sprechen sich mehrheitlich, aufgrund der hohen Kosten und des geringeren Mehrnutzens, für ein Bussystem und gegen eine Straßenbahn aus. Allerdings werden dieser aufgrund der Attraktivität für den Nutzer Vorteile bei der Zielerreichung eingeräumt.

Aus dem Vergleich der Städte und den Aussagen der Experten können als wichtige Einflussfaktoren die Kosten für Betrieb und Investition, der volkswirtschaftliche Nutzen, die Fahrgastzahlen, die Grundstimmung in der Bevölkerung, die politische Überzeugung und die finanzielle Lage der Stadt sowie die Förderfähigkeit der Maßnahme durch Bund/Land festgehalten werden. Die Stimmung in der Bevölkerung ist von vielen weiteren Faktoren wie z. B. dem empfundenen Nutzen und der Linienführung abhängig. Deshalb ist es wichtig die Bevölkerung von Beginn an einzubeziehen. Aufgrund der technisch vielfältigen Lösungen ist die bauliche Machbarkeit kein Ausschlusskriterium. Die durch die Experten bestätigte hohe Attraktivität der Straßenbahn ist bei der Entscheidung kein hinreichendes Kriterium für die Einführung.

Nach der Auswertung der Ergebnisse der vorliegende Studien, Berücksichtigung der Erfahrungen aus den ausgewählten Städten, den erarbeiteten Einflussfaktoren und deren Anwendung auf ein mögliches Straßenbahnnetz in Osnabrück wird die Einführungen einer Straßenbahn zum momentanen Zeitpunkt nicht empfohlen. Die Vorteile, die eine Einführung der Straßenbahn in Osnabrück mit sich bringen würde, können die sehr hohen Kosten nicht rechtfertigen, zumal die Kapazität der Straßenbahn nicht benötigt wird. Die politische Ausgangslage und die Stimmung in der Bevölkerung sprechen nicht für eine Systemumstellung. Die Umweltziele der Stadt Osnabrück könnten grundsätzlich auch mit der Einführung eines elektrisch angetriebenen Bussystems erreicht werden.

Abstract

The objective of the master thesis “considerations of the introduction of a tramway in Osnabrück with regard to experiences of comparable cities” is to examine the necessity and chances of a reintroduction of a tramway in Osnabrück (about 160.000 inhabitants). Discussions about chances in the system are based on the aim of the city Osnabrück to reduce the CO₂ emissions by 10 % each five years and to increase the modal split share of public transport to 19 %. Dedicated citizen groups consider the introduction of the tramway best.

The existing studies in Osnabrück are summarised and the results are compared. To get new perspectives and to find out the important factors for an introduction of a tramway the experiences of other cities are considered. After weighting up particular facts the cities Ulm, Heilbronn, Oberhausen, Aachen and Mülheim an der Ruhr are chosen for comparison. In these cities expert interviews are conducted to analyse the reasons for the decisions in the public transport system.

Mostly the studies advise an introduction of a bus system at lower costs and similar benefits, although a tramway has advantages in terms of target achievement.

Important facts which influenced the decision of a new public transport system are the costs of operation and investment, macroeconomic benefit, ridership figures, public mood, political considerations, the financial situation in the cities as well as national and regional subsidy opportunities. A variety of facts, such as the expected benefits, the network design and personal experiences have an impact on the public mood. To implement a new tramway system it is important to inform the public at the beginning of the planning process. The infrastructural feasibility is no criterion for exclusion due to the multitude of technical multifarious solutions. The high attractiveness of a tramway underlined by the experts cannot constitute the only reason for implementation.

The introduction of a tramway system in Osnabrück cannot be recommended after the evaluation of the studies results, the experiences of the compared cities, the elaborated factors of influence and their application on a possible tramway network. The attractiveness and the higher potential for changing in the mobility behaviour in terms of modal split choice do not justify the high costs, especially as the high capacity of the tramway is not necessary. Besides the high costs the political preferences and the public mood do not support the introduction. Generally the environmental aims of the city of Osnabrück could be achieved with a new electric bus system.