

Stellungnahme des FDP-Stadtvorstands von Radebeul zum Erhalt der Straßenbahn Linie 4

Der FDP-Stadtvorstand der Großen Kreisstadt Radebeul betont, dass die Straßenbahnlinie 4 erhalten werden muss, weil sie ein unverzichtbarer Teil der Infrastruktur von Radebeul, Coswig und Weinböhla ist. Deshalb wurden die FDP-Kreisräte der Region in ihrer Auffassung bestärkt, sich für den Erhalt der Straßenbahnlinie 4 einzusetzen.

Jedes Mal, wenn ein befristeter Vertrag neu vereinbart oder fortgeschrieben werden soll, steht dessen Inhalt und finanzielle Belastung für den Besteller auf dem Prüfstand. Jedem Bürger im Kreis Meißen und vor allem den verantwortlich handelnden gewählten Vertretern der Bürger ist bewusst, dass jede Form des ÖPNV nur über Stützungen (Subventionierung) ihren bürgernahen Auftrag erfüllen kann. Dies fordert von allen handelnden Personen ein hohes Maß an Gemeinsinn und Zurückstellung individueller Profilierung und Befindlichkeiten.

Deshalb setzen wir uns für die Straßenbahnlinie 4 ein:

- **Weil** sie ein Angebot für ca. 65.000 Bürger darstellt, den Individualverkehr in Richtung Landeshauptstadt, als auch in die Region, umweltfreundlich und eigenverantwortlich zu gestalten. Sie verbindet die Landeshauptstadt Dresden mit den Städten Radebeul, Coswig und endet in Weinböhla. Laut Statistik der Stadtverwaltung Dresden zu Ein- und Auspendlern arbeitet jeder Dritte mit Wohnort im nahen Umland in Dresden, dabei hat Radebeul die meisten Pendler. 2009 nutzten in der Woche täglich 32.000 Fahrgäste die „4“, 8.000 davon fuhren auf diesem Streckenabschnitt außerhalb der Stadt. Die Einstellung der Straßenbahn würde die Pendler treffen, viele ältere Bürger, aber auch unsere Kinder und Jugendlichen, die selbst noch kein Auto führen dürfen, uns alle. Besonders beliebt ist die Linie 4 auch bei der jüngeren Generation, denn sie gehört zu den Gute-Nacht-Linien und verkehrt auch nachts regelmäßig bis nach Weinböhla. Es ist den Verantwortlichen klar, dass der ÖPNV nie in der Lage sein wird, seine Kosten aus eigener Kraft zu erwirtschaften. Der langfristige Erhalt der Straßenbahnlinie 4 ist deshalb nur durch enge Zusammenarbeit der Kommunen, des Landkreises und der Verkehrsunternehmen zu erreichen. Vielleicht sollte auch über eine Erweiterung des Angebotes in kommunaler Eigenverantwortung nachgedacht werden.
- **Weil** im Vertrauen auf die Solidargemeinschaft der Kommunen in allen bisherigen Planungen und realisierten Vorhaben die Straßenbahn ein fester Bestandteil war. Seit 1990 erfolgten umfangreiche Bauarbeiten, es gab zahlreiche Veränderungen am Gleiskörper und es entstanden funktionale sowie ästhetisch gestaltete Haltestellen mit Wartehäuschen. Diese Investitionen können nicht völlig umsonst gewesen sein.
- **Weil** finanzielle Folgeschäden zu erwarten sind. Es müssten erhebliche Fördermittel zurückgezahlt werden, mit denen die Strecke in den letzten Jahren ausgebaut wurde, wenn es zur Einstellung der Linie kommen würde. Mit einer Länge von rund 29 Kilometern ist die „4“ die mit Abstand längste Linie des Straßenbahnnetzes und die am meisten genutzte.
- **Weil** sie vielen Bürgern preisgünstig die Teilnahme an kulturellen Angeboten in der Region ermöglicht, denn auf ihrer Fahrtroute liegen zahlreiche Museen, sie wird von der DVB AG sogar als „Kulturlinie 4“ bezeichnet.
- **Weil** wir eine gute nützliche Tradition bewahren und weiterentwickeln wollen.

Auch mehrere Studien belegen den Bedarf und die Besonderheit der Linie 4, wie z. B. in der Fachstudie der Technischen Universität Hamburg-Harburg von 2004, die die Stadt Dresden in Auftrag gegeben hatte.

Im Originaltext heißt es:

„Im Landkreis Meißen wurde an dem Erhalt der Straßenbahn mitgewirkt und dies mit raumplanerischen, verkehrlichen und städtebaulichen Argumenten begründet. Darüber hinaus wurde, um den Fortbestand der Linie auch nachfrageseitig zu flankieren, mit den Anrainerkommunen sowie den Verkehrsbetrieben die städtebauliche Entwicklung entlang des sehr heterogenen Korridors erörtert. Die Diskussion zeigte, dass die betreffenden Kommunen der Straßenbahn einen hohen Stellenwert beimessen und ihre Planungen (Arrondierung, Stadtumbau, Zentrenentwicklung) darauf ausrichten. Aktivitäten der interkommunalen Kooperation beschränken sich hier auf die Vermarktung der Straßenbahn zu touristischen Zwecken, können allerdings die Ausgangsbasis für eine weitergehende Abstimmung im Bereich der Siedlungsentwicklung bilden, bspw. im Hinblick auf die Zentren- und Gewerbegebietsentwicklung und den Stadtumbau.“

Sagen Sie uns Ihre Meinung!