

Was die Straßenbahn Ottendorf nützt

Die Unternehmer stimmen derzeit über die Tram ab. Die soll die Städtebahn ersetzen. Ist das ein Erfolgskonzept?

VON MARLEEN HOLLENBACH

Wollen wir in Ottendorf-Okrilla eine Straßenbahn? Diese Frage stellen sich gerade die hier ansässigen Unternehmer. In den vergangenen Wochen hat der Gewerbeverein Ottendorf-Okrilla Umfragebögen an 100 Firmen ausgeteilt. Jetzt wartet der Vorstand auf die Ergebnisse. „Die Auswertung wollen wir an die Dresdner Verkehrsbetriebe schicken und damit ein Zeichen setzen“, sagt Frank Bösemüller, Vorsitzender des Gewerbevereins. Noch sei es zu früh, eine Tendenz zu erkennen. Eine Entscheidung der Unternehmer gegen die Tram wäre aber eine große Überraschung. Zwar existiert das Projekt bisher nur auf dem Papier, aber alles deutet darauf hin, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 wirklich realisierbar ist. Die SZ hat einmal zusammengefasst, welche Vorteile die Tram für die Gemeinde und die angrenzende Orte mit sich bringen würde und untersucht, welche Vorbehalte es noch gibt.

► Vorteil 1: Pendler kommen leichter ins Gewerbegebiet – und wieder zurück

Der Ottendorfer Gewerbepark entwickelt sich. Dank der guten Lage an der A 4 haben sich namhafte Firmen angesiedelt. Und die expandieren. Beispiel dafür ist die Deutsche Post, die schon bald ihr Paketzentrum erweitern will. Wer aber wachsen möchte, der braucht viele Mitarbeiter. Und die finden die Firmen oft im Dresdner Raum. Viele kommen mit Bus und Bahn auf Arbeit. Doch genau da fängt das Problem an. „Manche Mitarbeiter sind im Schichtdienst tätig. Da reicht es nicht, wenn sie hier nur stündlich und in der Nacht gar nicht wegkommen“, sagt der Chef des Gewerbevereins. Die Straßenbahn könnte Abhilfe schaffen. Sie soll, anders als die Züge der Städtebahn Sachsen, auch nachts zwischen Dresden und Ottendorf-Okrilla unterwegs sein.



An der fehlende Oberleitung kann man es erkennen: Noch hält keine Straßenbahn vor dem Ottendorfer Rathaus. Doch das könnte sich bald ändern. Montage: Willem Darrelmann

► Vorteil 2: Eine Straßenbahn schont die Umwelt

Die Rechnung ist einfach. Wenn es eine attraktive Straßenbahnanbindung gibt, dann lassen vielleicht mehr Pendler das Auto zu Hause stehen. So lautet zumindest die Argumentation aus dem Landratsamt Bautzen. Dort hat man sich mehrfach klar für die Straßenbahn ausgesprochen. Und das eben auch mit Hinblick auf die Umwelt. „Wir stehen dem Projekt deshalb so positiv gegenüber, weil Straßenbahnen wesentlich weniger Schadstoffe ausstoßen, als der motorisierte Individualverkehr“, sagte Gert Runge von der Landkreisverwaltung bei einem Besuch in Ottendorf.

Auch bei den Dresdner Verkehrsbetrieben glaubt man daran, mit einer Tram die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Derzeit pendeln mit dem Zug knapp 1500 Reisende zwischen der Landeshauptstadt und Ottendorf-Okrilla. Mit einer Straßenbahn soll

Schätzungen zufolge die Anzahl der Fahrgäste auf 3 400 pro Tag ansteigen.

► Vorteil 3: Zusätzliche Haltestellen sorgen für bessere Anbindung

Nach den vorliegenden Plänen könnten die Gleise der Straßenbahn direkt anstelle der Eisenbahnschienen verlegt werden. Neben den bisherigen Haltepunkten und Bahnhöfen haben die Planer allerdings auch neue Haltestellen vorgesehen. Im Weixdorfer Norden könnte mit Blick auf ein mögliches neues interkommunales Gewerbegebiet ein Stopp hinzukommen. Neue Haltestellen sind zudem im Hermsdorfer Norden sowie zwischen dem Ottendorfer Südbahnhof und Mitte geplant. Letztere könnte vor allem die Mittel- und Grundschule, das Altenheim, das Ottendorfer Rathaus sowie die geplante Mehrzweckhalle und das zukünftige Ortszentrum der Gemeinde besser anbinden.

► Nachteil 1: Fahrt nach Dresden dauert länger

Es ist das Argument, welches die Gegner der Straßenbahn ins Feld führen. Viele befürchten, dass eine Tram ihnen Zeit rauben würde. Sie glauben, dass man erst durch die halbe Stadt gondeln müsste, um ans Ziel zu gelangen. Derzeit dauert die Fahrt von Ottendorf-Okrilla bis zum Hauptbahnhof Dresden lediglich 30 Minuten. Doch es gibt bereits Pläne, wie man die schnelle Anbindung erhalten könnte. Ein S-Bahn-Haltepunkt in Klotzsche soll weiterhelfen. Hier hätten die Fahrgäste die Möglichkeit, von der Tram in die S-Bahn umzusteigen.

► Nachteil 2: Umbau der Gleise kostet viel Geld

Bis die Straßenbahn nach Ottendorf rollen kann, gibt es noch viel zu tun. Die alte Bahntrasse müsste abgerissen und eine neue Straßenbahnstrecke mit Oberleitung gebaut werden. Das kostet. Wie viel genau, weiß bislang keiner. Bekannt ist aber, dass es ganz ohne Investition sowieso nicht geht. Entscheidet man sich doch dafür, die Taktzeiten der Städtebahn zu verdichten, dann müsste die bestehende Gleisanlage auch modernisiert werden. Das sagt der Chef des Ottendorfer Gewerbevereins. „Viele denken, dass die Straßenbahnanbindung viel teurer ist. Am Ende wird es aber auf dieselbe Summe hinauslaufen“, so Frank Bösemüller.

► Fazit: Die Straßenbahn wäre ein Gewinn für die Großgemeinde

Zug oder Tram? Noch ist alles offen. Doch es wird immer deutlicher, wo die Reise hinget. Die Straßenbahnanbindung hat viele Vorteile für Ottendorf und Weixdorf. Nächste Woche will der Gewerbeverein das Resultat seiner Umfrage veröffentlichen. Ein klares Ja der Unternehmer zur Straßenbahn könnte den Prozess beschleunigen.