

Neue Tramgleise bis November 2022

Gera. Im November 2022 soll in der Geraer Wiesestraße auf rund 900 Metern die zweigleisige Straßenbahntrasse befahrbar sein. Seit August 2019 wird die Straße grundhaft erneuert. Dazu wird der Bauraum zwischen den Häuserzeilen bis zu drei Meter tief aufgegraben. 15,73 Millionen Euro kostet das Teilstück. Der Weiterbau hängt von den Eigenmitteln ab.

Geduld in der Wiesestraße

Nein Jahre ist es diesen Monat her, dass Baurecht für die Sanierung der 2,1 Kilometer langen Geraer Wiesestraße geschaffen wurde. Damals gab es den Planfeststellungsbeschluss, um nicht nur die Straße samt zweigleisiger Straßenbahntrasse zu erneuern, sondern auch den Abwasserkanal, die Trinkwasserleitung und die Kabel für Energie und Telekommunikation. Ursprünglich sollte in den Jahren 2013 bis 2015 in insgesamt sieben Abschnitten gebaut werden. Jeder 300 Meter lang.

Tatsächlich begann das Bauen erst im August 2019. Dass es ein Jahr Bauverzug geben würde, war im Dezember 2020 klar. Für die ersten drei Teilabschnitte wird es eine Bauzeit von mehr als drei Jahren werden, wenn im Dezember 2022 die Verkehrsfreigabe wie geplant erfolgen kann.

Geduld ist ein Wort, das mit der Wiesestraße untrennbar verbunden ist und bleibt. Vor mehr als zehn Jahren hatte sich eine Bürgerinitiative gegründet, um den Belangen der Anwohner Gehör zu verschaffen. Geduld brauchen die Bauleute, die in der Hauptzeit alle 2,5 und in den Nebenzeiten alle 3 bis 4 Minuten auf eine vorbeifahrende Bahn Rücksicht nehmen. Geduld braucht es bei allen Beteiligten weiter.



Marcel Kuknat, Jens Bachmann und David Kögler (von links) von der Strabag sind derzeit mit Pflasterarbeiten beschäftigt.

FOTO: PETER MICHAELIS

Im November auf neuen Gleisen

Erster Bauabschnitt der Geraer Wiesestraße geht Ostern in die letzte Etappe

Von Sylvia Eigenrauch

Gera. Ende November 2022 sollen die Straßenbahnen auf zwei neuen Gleisen im ersten Bauabschnitt der Geraer Wiesestraße zwischen Karl-Marx-Allee und Arminiusstraße rollen. Einen Monat später wird die Straße auch für alle anderen Fahrzeuge freigegeben. Das kündigte Ronny Röder, Abteilungsleiter Infrastruktur der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera GmbH, am Dienstag im Bauausschuss an. Laut Stadtverwaltung wären dort dann insgesamt 15,73 Millionen Euro investiert.

Im Moment wird an dem Zwischenstück der beiden im Juli 2021 fertiggestellten Teilabschnitte gearbeitet, also zwischen Rudolf-Scheffel-Straße und Debschwitzer Straße. Anfang der Woche wurde dort für den Strang stadteinwärts die Tragplatte für die neuen Schienen gegossen, die ab nächster Woche montiert werden sollen. In den Osterferien, vom 8. bis 13. April, soll dieses Gleis in Betrieb genommen und die Baustelle auf das Westgleis umgeschwenkt werden. Parallel bekommt die Haltestelle An der Spiel-

wiese ebenfalls auf dieser Seite ihr neues Gleis. Wie es mit dem Bau der Wiesestraße im Stadtbahnprogramm II – es sichert 60 Prozent Fördermittel vom Bund und 15 Prozent vom Land zu – weitergehen könnte, skizzierte Röder so: In den Jahren 2024 bis 2026 würde das Gleisdreieck neu gebaut, um in zwei weiteren Bauetappen 2027/28 und 2029/2030 noch insgesamt vier Abschnitte der Wiesestraße zwischen Arminiusstraße und Gleisdreieck zu erneuern.

Der GVB fehlen Eigenmittel

„Der schwierigste Teil bleibt die Finanzierung“, erklärte GVB-Geschäftsführer Thorsten Rühle in der Ausschusssitzung. Für das Gleisdreieck sind 7,8 Millionen Euro geplant, von denen die GVB 6,3 Millionen Euro aufbringen muss. Davon können 4,3 Millionen Euro Fördermittel abgerufen werden. „Aber die zwei Millionen Euro Eigenmittel fehlen“, sagte Rühle.

Ebenso verhalte es sich bei der Wiesestraße. Bei den aktuell kalkulierten 37 Millionen Euro für die verbleibende Baustrecke – 2019 waren es noch 27 Millionen Euro –

muss der Verkehrsbetrieb 25,8 Millionen Euro finanzieren. 17,6 Millionen Euro davon sind Fördermittel, offen sei die Quelle der 8,2 Millionen Euro Eigenmittel.

Weil der Stadtrat in den fünf Jahren seit er Geschäftsführer ist, keine Entscheidung zum Bau der Langenberger Strecke innerhalb des Stadtbahnprogramm II getroffen hat oder diese jetzt für eine rechtzeitige Antragstellung treffen müsste, habe er nach anderen Finanzierungsvarianten gesucht und stellte zwei vor.

Eine wäre, nur mit Landes-Fördermitteln zu bauen. „Rein theoretisch wäre das möglich. Doch das Land fördert im Jahr nur etwa 20 Millionen Euro. Das ist ungeeignet für Großprojekte. Wir müssten scheinbar über 15 bis 20 Jahre bauen. Das ist den Anliegern nicht zuzumuten“, so Rühle.

Die zweite Variante würde bedeuten, auf der Grundlage des 2020 novellicierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes neu Fördermittel für die Einzelprojekte zu beantragen und dafür auch eine neue standardisierte Bewertung des erwarteten Kosten-Nutzen-Verhältnisses anzustellen. Fördern würde nur der

Bund mit 75 Prozent, der dafür das Budget vergrößert hat und ab 2025 auf zwei Milliarden Euro verdoppelt. „Langenberg wäre nicht aufgegeben, aber auf Eis gelegt“, sagte Rühle und benannte auch den Nachteil. „Wir würden die vorhandene Förderzusage aufgeben“.

Mittelfristig nicht geplant

Baudezernent Michael Sonntag (parteilos) wunderte sich über Varianten und „viele Konjunktive“, weil es nur um die Baustelle gehen sollen. Bei allen GVB-Vorhaben sei die Stadt beteiligt, erinnerte er. „Mittelfristig steht überhaupt nichts im Haushalt“, sagte er.

Andreas Schubert (Linke) hätte sich gewünscht, dass man mit der Intensität, mit der nach Förderquellen gesucht wird auch überlegt, wo eigenes Geld herkommt. „Eigenmittel wurden bis heute nicht dargestellt“, meinte er. „Doch, wir hatten sie“, widersprach Rühle, „ein halbes Jahr, vom 19. Dezember 2019 bis 20. Juni 2020 als das Gesellschafterdarlehen der Stadt vollständig in Eigenkapital umgewandelt wurde. Aber der Beschluss wurde zurückgenommen“. **Meine Meinung**