

Renaissance der Straßenbahn

Immer mehr Städte in Europa entdecken die Möglichkeiten und Chancen moderner Straßenbahnen. Sie helfen dabei, städtebauliche Akzente zu setzen, Verkehrsprobleme zu lösen und die Umweltsituation zu verbessern. Mit begrünten Gleisen und künstlerischer Gestaltung werden die neuen Straßenbahnen zum optischen Blickfang.



Foto: Harald A. Jahn / www.tramway.at

Mülhausen Peripherie: Die Bögen von Daniel Buren sind mittlerweile zu einem Wahrzeichen geworden.

Die Bevölkerung in den Ballungsräumen nimmt zu, gleichzeitig stagniert oder sinkt in vielen Stadtregionen Europas die Autonutzung. Der Öffentliche Verkehr verzeichnet starke Zuwächse. Dies führt zu einer Renaissance der Straßenbahn. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden zahlreiche Straßenbahnen zur Umsetzung der „Autogerechten Stadt“ durch Busse ersetzt. Während im Jahr 1980 weltweit in rund 300 und in Europa in 230 Städten Straßenbahnen verkehrten, waren es im Jahr 2011 381 Städte, in Europa 286 Städte.^{132,159} In vielen Städten wurden bestehende Linien verlängert und neue gebaut.

Stadtentwicklung entlang von Straßenbahnen

In den vergangenen 25 Jahren haben fast 30 Städte in Frankreich neue Straßenbahnen gebaut.⁹¹

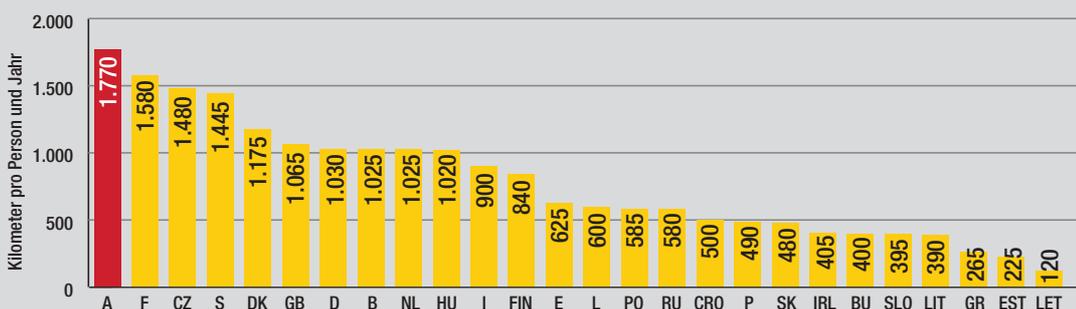
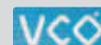
Es sind hauptsächlich städtebauliche Gründe, die in Frankreich die Neuanlage von Straßenbahnen fördern. Untrennbar mit der Schaffung

neuer Straßenbahnlinien verbunden ist das Bestreben, die Umweltsituation zu verbessern. Auf Grundlage eines „Gesetzes zur Luftreinhaltung“ sind alle größeren Städte dazu verpflichtet, Verkehrsentwicklungspläne mit dem Ziel der Reduktion des Autoverkehrs zu entwickeln. Zentrale Elemente sind der Wille, den Autoverkehr im Stadtbereich nachhaltig zu reduzieren, den Stadtraum für den nicht motorisierten Verkehr zu attraktivieren und die lokale Umweltsituation zu verbessern.

Die neuen Straßenbahnen in Frankreich

Nach der ersten Ölkrise in den Jahren 1973/74 wurde in Frankreich entschieden, die Städte mit neuen, möglichst elektrisch angetriebenen Massenverkehrsmitteln auszustatten, um die Verkehrsprobleme und die steigende Luftverschmutzung in den Griff zu bekommen. In Nantes fuhr

Österreich bei Nutzung des Öffentlichen Verkehrs an der Spitze der EU



Quelle: EU-Kommission 2013⁹³ Grafik: VCO 2013

EU-weit werden in Österreich am meisten Kilometer pro Person mit Bahn, Straßenbahn und U-Bahn gefahren.



Nizza, Angers, Straßburg, Reims – Straßenbahnlinien auf Grünflächen sind Mittel der Stadtgestaltung.

ab dem Jahr 1985 die erste neue Straßenbahn Frankreichs. Im Jahr 1987 folgte Grenoble mit dem ersten komplett barrierefreien, niederflurigen Netz. Im Jahr 1992 nahm in Paris eine erste tangentielle Strecke durch die nordwestlichen Vororte den Betrieb auf.

Die neuen Züge fahren geräuscharm über kurz geschnittenen Rasen, erreichen auf Vorortstrecken Geschwindigkeiten bis zu 80 Kilometer pro Stunde und rollen im Schrittempo durch Fußgängerzonen. Sie verknüpfen die Geschäftsstraßen mit den Außenbezirken und dem Umland, sind flexibel, langlebig und zuverlässig – sie machen es leicht, kein Auto zu benutzen.

Seit dem Jahr 1980 wurden in Europa 56 Straßenbahnsysteme neu in Betrieb genommen.

In Straßburg wurden 50 Kilometer Straßenbahn geschaffen

Straßburg setzte mit Konsequenz all das erstmals um, was heute als die „französische Schule moder-

nen Städtebaus“ bezeichnet werden kann. Im Jahr 1994 wurde in Straßburg die erste Straßenbahnlinie eröffnet, inzwischen sind fast 50 Kilometer mit fünf Linien in Betrieb. Die Ausgestaltung des neuen Netzes wurde Architekturschaffenden übertragen, hochwertiges Design zieht sich bis zu den Endstationen konsequent durch.²⁹⁴ Diese Grundidee der sorgfältigen Gesamtgestaltung wird von allen neuen Betrieben angewandt.

Die Projekte folgten dem Rhythmus der französischen Kommunalwahlen. Meist wird der Bau kurz nach der Wahl begonnen, um die Straßenbahn im nächsten Wahlkampf als politischen Erfolg verkaufen zu können. Durch den Einsatz modular konstruierter Wagen kann jeder Stadt ein optisch einzigartiges Fahrzeug angeboten werden. Die Kopfform wird dabei sehr frei den Designwünschen des jeweiligen Bestellers angepasst. So hat jede Stadt „ihre“ Bahn, mit der sich die Bevölkerung identifiziert. Erst auf den zweiten Blick fällt auf, dass fast überall ähnliche Züge verkehren.²⁹³ Der Erfolg gibt den Planenden recht: In mehreren Städten mussten die Züge bereits verlängert werden, um mit den Fahrgastzahlen Schritt zu halten.

Paris setzt Maßstäbe

Der ersten neuen Straßenbahnlinie in Paris folgten sieben weitere, vorerst in der Peripherie, inzwischen aber auch innerhalb der Stadtgrenzen. Elegante Züge gleiten durch städtische Boulevards, die von vielspurigen Verkehrshöllen zu Musterbeispielen des Stadtumbaus wurden.³⁰⁰

Vorzeigeprojekt ist dabei die Linie T3, die bewusst auf einer stark belasteten Ringstraße nahe der Stadtgrenze gebaut wurde. Zu den bisherigen 110.000 Fahrgästen wird mit der Verlängerung eine Steigerung auf 275.000 Fahrgäste pro Tag erwartet. Damit ist sie inzwischen eine der meistfrequentierten Straßenbahnlinien Europas.¹⁷⁰

Es wurden tausende neue Bäume entlang der Trassen gesetzt, die Gleise verlaufen meist in Rasen. Bewusst werden damit auch bisher trostlose Vorstadtviertel aufgewertet.

Es werden anerkannte Kunstschaffende und Architekturbüros beauftragt, das Design umfasst auch Details wie Bewässerungsdüsen für das Gras oder eigens komponierte Musik für die Stationsansagen.²⁸⁸ Es geht nicht nur um die Befriedigung von Transportbedürfnissen, sondern





Foto: Münchner Verkehrsverbund

Falträder werden im Münchner Verkehrsverbund stark beworben. Sie können kostenlos und zu jeder Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln transportiert werden.



Foto: MVG/Kerstin Grohe

um eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Stadt.

Viele der neuen Systeme sind Beispiele dafür, wie in Frankreich städtebauliche Ideen von Anfang an berücksichtigt werden, der Wert der Umgebung betont und die städtische Umwelt wahrgenommen wird. Grundkonsens in Städten Frankreichs ist, dass Schönheit im Alltag ein wichtiger Wert ist, der unmittelbar auf Psyche und Befindlichkeit der Menschen wirkt.²⁹² In Frankreich werden die neuen Tramways nicht nur als bloße Verkehrsmittel gesehen, sondern als Anlass, die Stadt schöner zu gestalten und den Menschen ein Umfeld zu geben, in dem sie sich wohl fühlen.^{67,68,105}

Straßenbahn als Motor der Stadtentwicklung in München

In München wurde das Straßenbahnnetz seit dem Jahr 1996 um 22 Prozent, von 65 auf 79 Kilometer, ausgeweitet. Über 90 Prozent der Fahrzeuge sind mittlerweile Niederflur-Fahrzeuge.¹⁰⁴ Im Jahr 2008 wurden im Stadtgebiet 21 Prozent aller Wege im Öffentlichen Verkehr zurückgelegt.²⁰⁶

Die im Jahr 2011 eröffnete Linie nach St. Emmeram im Nordosten der Stadt erreichte die für das Jahr 2015 prognostizierten 13.000 Fahrgäste bereits im Jahr 2012. Gegenüber dem vorher verkehrenden Bus ist dies ein Anstieg der Fahrgastzahlen um 56 Prozent.¹⁰⁴

In München wird die Straßenbahn als Motor der Stadtentwicklung gesehen. Stets steht das

stadträumliche Ganze im Fokus. Zur optischen und ökologischen Aufwertung werden neue Streckenabschnitte nach Möglichkeit großzügig bepflanzt und mit Grüngleisen ausgestattet. Bahnsteige werden in die Grüngestaltung miteinbezogen, bis zu zwölf Bäume pro Haltestelle heben diese aus dem Straßenraum hervor. Auf diese Weise wird eine angenehme Atmosphäre erzeugt.¹⁰⁴

Durch diese Planungsweise sowie allgemeine Beschleunigungsmaßnahmen sind bereits 70 Prozent des Münchner Straßenbahnnetzes als separate Trassen konzipiert. Die mittlere Reisegeschwindigkeit liegt bei 20 Kilometern pro Stunde.¹²⁵

Öffentlicher Verkehr ist auch ein Standortfaktor für Siedlungen und Betriebe entlang der Straßenbahntrassen. An der neuen Strecke nach St. Emmeram werden Siedlungen für rund 5.000 Menschen sowie etwa 900 Arbeitsplätze geschaffen.¹⁰⁴

Auch die Verknüpfung des Öffentlichen Verkehrs mit dem Fahrradverkehr wird stetig vorangetrieben. Im Jahr 2010 standen im Stadtgebiet Münchens bereits 25.000 Bike&Ride-Stellplätze zur Verfügung, an stark frequentierten Stationen kommen doppelstöckige Fahrradparkhäuser zum Einsatz.²⁰⁸

Bis zum Jahr 2015 soll es mindestens 2.000 zusätzliche Bike&Ride-Stellplätze mit Wetterschutz geben. Am Hauptbahnhof ist ein Fahrradparkhaus für 900 Fahrräder geplant, das neben dem bewachten Parken auch Serviceleistungen wie Reparaturen bietet.²⁰⁷

Im Münchner Verkehrsverbund ist die Fahrradmitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeiten in U- und S-Bahn erlaubt.¹³⁰

Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen der Bevölkerung Münchens lag im Jahr 2011 bereits bei 17 Prozent. Seit dem Jahr 2008 ist dies eine Steigerung um mehr als 30 Prozent, im Vergleich zum Jahr 2002 sogar um 70 Prozent.²⁰⁵

Bäume heben in München Haltestellen vom Straßenraum ab und machen das Warten angenehm.



Einen historischen Abriss zum Thema Straßenbahn finden Sie in einem Auszug (.pdf) aus der VCO-Publikation „Straßenbahn 2000“ des Jahres 1994 unter dem QR-Code oder dem folgenden Link: www.vcoe.at/straba