

Interview mit Verkehrsplaner Becker

"Die Straßenbahn erlebt eine Renaissance"

Erlebt die Straßenbahn in Deutschland und Europa eine Renaissance, Herr Becker?

Ja, auf jeden Fall. Ein besonderes Beispiel für diese Renaissance ist Frankreich, da gab es Vorreiter wie Nantes oder Lyon, mittelgroße Städte, für die eine U-Bahn nicht in Frage kommt, weil sie sehr teuer ist. Wo man aber gesehen hat, dass Öffentlicher Personennahverkehr eine Chance hat, und Busse nicht so attraktiv sind wie Straßenbahnen. Ausgehend von diesen Vorreitern hat in Frankreich inzwischen jede Stadt mit 150.000 bis 300.000 Einwohnern ein Straßenbahnsystem eingeführt.

Was für Frankreich untypisch ist, wenn man in die jüngere Vergangenheit des Landes schaut.

Das stimmt. Die ersten Straßenbahnen gab es in den industrialisierten Ländern. In Frankreich hat es nur Paris in den Rang einer Metropole geschafft, wo dann gleich eine U-Bahn gebaut worden ist. Es ist auch kein Zufall, dass Straßburg als eine der ersten Städte eine Straßenbahn eingeführt hat, weil es sehr nahe an Karlsruhe liegt.

Was macht Karlsruhe interessant für Städte, die eine Straßenbahn einführen wollen?

Interessant ist die Verknüpfung von Straßenbahn und Regionalverkehr. Karlsruhe stand vor 30 Jahren vor der Wahl, Regionalstrecken ganz aufzugeben und sie durch Busse zu ersetzen, oder Straßenbahnen auch die Regionalstrecken nutzen zu lassen. In Karlsruhe ist es gelungen, auf den Regionalstrecken die Straßenbahnen fahren zu lassen. Die Stadt hat damit die Fußgängerzone in der Innenstadt mit den Vororten verknüpft, die weiter draußen liegen.

Welche Vorteile hat die Straßenbahn, im Vergleich zu Bus- und U-Bahnverkehr?

Eine Straßenbahn ist im Vergleich zur U-Bahn ein sichtbares Verkehrsmittel. Die Beförderung findet über Tage statt, man kann heraus schauen, es ist ein angenehmes, ruhiges Verkehrsmittel und erzeugt relativ wenig Lärm für die umliegenden Bewohner. In Frankreich hat man festgestellt, dass die Straßenbahnen ein gutes Image haben als freundliches, helles und transparentes Verkehrsmittel.

Haben Straßenbahnen dieses Image auch in Deutschland?

In Deutschland ist das in manchen Städten sicherlich der Fall, ich denke da an Bremen und Erfurt, wo die Straßenbahn seit langem mitten durch die Fußgängerzone fährt, und man von der Haustür bis mitten in die Stadt hineinkommt. Da gibt es andere Systeme, die später eingeführt worden sind und so etwas wie ein Mittelding sind - etwa in Bielefeld, das im Bereich der Innenstadt eine Untertunnelung eingeführt hat. Das nennt man dann Stadtbahn. . .

...die gibt es ja auch in Frankfurt. . .

. . . ja, wie in Frankfurt und Köln. Ein genereller Unterschied aber zwischen Deutschland und Frankreich liegt darin, dass die Straßenbahnsysteme in Frankreich relativ neu sind. In Frankreich wurde versucht, das Design der Straßenbahnen relativ futuristisch und stylisch zu gestalten. Da sieht man nirgends klappernde Tatra-Wagen, wie teilweise in Deutschland.

Haben wir Nachholbedarf bei der Straßenbahn?

Das kann man so sagen. Viele Straßenbahnsysteme in Deutschland sind teils sehr alt und verharren auf dem Niveau der 70er und 80er Jahre.

Markus Becker ist Verkehrsgeograph und Leiter des Projektes "Zukunft- mobil" bei Berlinpolis, einer Denkfabrik und Agentur für Politikberatung in Berlin.

hat an der Berliner Humboldt-Universität Geographie und an der TU Berlin Verkehrsplanung studiert. Danach war der Verkehrsgeograph für ein halbes Jahr bei der Deutschen Bahn tätig.

Um wieviel günstiger ist der Bau einer Straßenbahnstrecke im Vergleich zur U-Bahnstrecke?

In München, das stark auf den Ausbau der U-Bahn setzt, schlägt ein Kilometer U-Bahn mit 40 Millionen Euro zu Buche. Dafür hätte man die zehnfache Länge einer Straßenbahnstrecke bauen können.

Ist der Ausbau des Straßenbahnsystems der richtige Weg für mittelgroße Städte wie Frankfurt?

Das ist die Frage. Viele Städte der Größe Frankfurts setzen auf die Kombination S-Bahn mit Regionalverkehr und Straßenbahn für den innerstädtischen Verkehr. Dann gibt's Städte wie München, die sich für die U-Bahn entschieden haben. Die Frage ist, rechtfertigt der Bedarf die Kapazität einer U-Bahn? Da braucht man eine Nachfrage von täglich mindestens 30.000 Fahrgästen pro Abschnitt. Straßenbahnen haben etwa die halbe Kapazität einer U-Bahn, dementsprechend muss man in Frankfurt überlegen, ob sich der Ausbau bei dem jeweiligen Bedarf lohnt.

Wie wird sich der Nahverkehr entwickeln?

Wegen der relativ knappen Haushalte der Kommunen und der Länder wird es U-Bahn-Neubauten nur ganz wenige geben. Wenn es einen Netzausbau geben wird, dann im Wesentlichen bei der Straßenbahn.

Gewinnt eine Stadt mit einem attraktiven Straßenbahnsystem an urbaner Qualität?

Auf jeden Fall, das bestätigen alle Analysen der Verkehrsunternehmen und Städte, dass eine Straßenbahn, wenn sie modern ist, Urbanität erzeugt und in der Außenwirkung einer Stadt eine sehr große Rolle spielt.

Interview: Jürgen Schultheis

[document info]

Copyright © FR-online.de 2009

Dokument erstellt am 12.05.2009 um 17:08:01 Uhr

Letzte Änderung am 12.05.2009 um 18:08:32 Uhr

Erscheinungsdatum 12.05.2009

URL: http://www.fr-online.de/frankfurt_und_hessen/nachrichten/frankfurt/?em_cnt=1752134&em_loc=1706