

Jürgen Burmeister



Renaissance der Straßenbahn

ksv-verlag

Verkehrspraxis

© 2012 Jürgen Burmeister
Herstellung und Verlag: ksv köln er stad t- und verkehr s-verlag
www.ksv-verlag.de
ISBN 9 783940 685209

Umschlag:
Foto: © Harf Zimmermann

Gestaltung und Umsetzung
mr-productions, Friedrichstraße32, 50321 Brühl, www.mr-productions.de

Jürgen Burmeister



Renaissance der Straßenbahn

ksv-verlag

Verkehrspraxis

und Bus ausgerichteten Verkehrspolitik wurde.

So wurde denn in den beiden letzten Jahren fast in jeder deutschen Stadt das vorhandene Netz erweitert und die Fahrzeugflotte modernisiert. In Städten wie Frankfurt, Nürnberg oder Schwerin sind bereits nur noch die einstiegfreundlichen Niederflurbahnen im Einsatz, auch wenn die neue Technik Zwangspunkte bei der Innenraumgestaltung setzte.

Und in (bisher) drei Städten konnte die Renaissance der Straßenbahn gefeiert werden. Oberhausen war die erste, die im Zuge des Baus eines großen Einkaufs- und Erlebniscenters auf einem ehemaligen Stahlwerksgelände die Erkenntnis bekam, dass die Straßenbahn einen wesentlichen Beitrag zur Anbindung des „Centro“ leisten kann.

Wie in Deutschland so setzte weltweit eine Rückeroberung der Städte durch die Straßenbahn ein. In Europa allen voran in Frankreich. Dort waren im Rahmen der schon in den dreißiger Jahren einsetzenden Stilllegungswelle (Paris schaffte innerhalb von zehn Jahren sein gesamtes Netz, auf dem rund 3.000 Trieb- und 1.000 Beiwagen unterwegs waren, bis 1938 ab) in den siebziger Jahren gerade einmal vier Linien verteilt über drei Systeme vorhanden. Heute verkehren die Bahnen wieder in 18 Städten und in den nächsten Jahren kommen weitere hinzu.

Vorwort des Autors

Als ich vor ungefähr 30 Jahren meine journalistische Tätigkeit aufnahm, galt es im Bereich Straßenbahn vor allem Betriebseinstellungen zu melden. 1982 trennten sich beispielsweise Bremerhaven und der Kreis Recklinghausen von ihren letzten Bahnen, 1985 verschwand die Straßenbahn in Kiel und 1987 ging nach 113-jähriger Geschichte die Ära der Straßenbahn in Wuppertal zu Ende. Streckenerweiterungen oder Neubeschaffungen von Fahrzeugen bildeten dagegen die Ausnahme und an die Wiedereinführung von Bahnen in Städten, die sich zuvor von ihnen getrennt hatten, war gar nicht zu denken.

Das Bild hat sich seitdem völlig verändert, nicht nur in Deutschland, nein, weltweit ist eine Renaissance der Straßenbahn festzustellen. Galt sie bis in die achtziger Jahre in vielen Städten als Relikt überholter Zeiten, wurde sie als nicht flexibel, als zu teuer und als Behinderung beim autogerechten Ausbau der Städte angesehen, so galt sie nun vielen Planern, Kommunalpolitikern und Bürgern als ein Baustein für die menschengerechte Stadt. Häufig genug waren es engagierte Bürgerinnen und Bürger, die - wie in München - dazu beitrugen, dass die geliebte Tram nicht zum Auslaufmodell in einer auf U-Bahn

Wo weltweit die Straßenbahn eine neue Blüte erlebt, lesen Sie in dem einleitenden Beitrag „Die Straßenbahn erobert die Städte zurück“. Was alles in Deutschland in den letzten Jahren geschehen ist, wo derzeit an neuen Strecken gearbeitet wird und welche Verbindungen derzeit in der Planung sind zeigt Ihnen der Beitrag „Die Straßenbahnen in Deutschland“ auf. Welche Rolle die Straßenbahn bei einer Revitalisierung der (Innen-)Städte einnimmt, zeigt eindrucksvoll das Beispiel „Strasbourg – Die Stadt, die Ill und die Tram“. Immer wieder von Planern gerne aufgegriffen wird das Thema „Güterstraßenbahn“, was sich auf diesem Gebiet getan hat und derzeit tut, erfahren sie im Artikel „Immer wieder einen Versuch wert?! – Die Güterstraßenbahn“. Als Alternative zur klassischen Stahlrad-Stahlschienen-Straßenbahn hat der französische Hersteller Lohr eine gummibereifte Straßenbahn entwickelt, die über eine Mittelschiene zwangsgeführt wird. Wo die Tram sur pneus bereits rollt und wo in den nächsten Jahren weitere hinzukommen lesen sie im Abschnitt „Von der O-Bahn zur Tram sur pneus“.

An diese „Übersichtsbeiträge“ schließen sich Beiträge über einzelne Straßenbahnbetriebe in Deutschland an – insgesamt 24 Beispiele. Den Reigen eröffnen die kleinen Systeme, bei denen einige wieder

einmal zur Disposition stehen. Es folgen Städten, wo die Straßenbahn die Grundlast des Nahverkehrsangebotes trägt. Dass die Straßenbahn auch in Städten mit U-Bahnsystemen ein unverzichtbarer Bestandteil des Gesamtangebotes bildet, zeigen die nächsten Beiträge. Wo aus der klassischen Straßenbahn von früher moderne Stadtbahnssysteme entwickelt wurden, zeigt Ihnen die Beispielsammlung unter der Rubrik „Von der Straßenbahn zur Stadtbahn“. Abgerundet wird dieses Buch zum Thema Regiostadtbahnen, ich bevorzuge allerdings den französischen Begriff Tram-Train, der exakt den Kernpunkt – die Verbindung von Straßenbahn und Eisenbahn – beschreibt.

Ich danke dem Kölner Stadt- und Verkehrsverlag und den Firmen Bombardier Transportation, Siemens AG und Stadler Pankow GmbH für die Unterstützung und wünsche Ihnen eine nutzbringende Lektüre dieses Buches.

Köln im Februar 2012

Jürgen Burmeister

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	
1 Die Straßenbahn erobert die Städte zurück	9
2 Die Straßenbahnen in Deutschland: Rückblick – Aktueller Stand – Ausblick	37
3 Strasbourg – Die Stadt, die Ill und die Tram	57
4 Immer wieder einen Versuch wert?! – Die Güterstraßenbahn	67
5 Von der O-Bahn zur Tram sur pneus	80
6 Unterwegs auf kleinen Netzen	
6.1 Neubau statt Secondhand – Die Straßenbahn in Dessau	86
6.2 „Einstieg in den Ausstieg“? – Zukunft der Halberstädter Straßenbahn ungewiss	90
6.3 Ulm – Verdoppelt und verdoppelt	95
6.4 Gotha – Mit der Tram in den Thüringer Wald	101
7 Die Straßenbahn als Hauptträger des Nahverkehrsangebotes	
7.1 Von MVG 2000 zu Mannheim 21	104
7.2 Weiter auf Wachstumskurs – Die Bremer Straßenbahn	109
7.3 „Der sanfte Weg“ – Zum Ausbau der Leipziger Straßenbahn	116
7.4 Halle – Tram an der Saale	124
7.5 Die Straßenbahn der Zukunft – Tramino Jena	128
7.6 In Fünf Schritten in die Zukunft – Die Augsburger Straßenbahn	132
7.7 Warten auf die Linie 4 – Die Straßenbahn Gera	138
8 Die Tram als Ergänzung zur U-Bahn	
8.1 Fahrt in eine weiß-blaue Zukunft – Die Münchner Tram	141
8.2 2011 – Drei Großereignisse bei der Berliner Straßenbahn	149
8.3 Neustart mit „politischer Ohrfeige“ – Die Frankfurter Straßenbahn	158
8.4 Neue Zukunft für die Nürnberger Tram	164
9 Von der Straßenbahn zur Stadtbahn	
9.1 Niederflur + Hochflur = Stadtbahnnetz Köln	168
9.2 Alles neu in Bielefeld	175

9.3 Hannover	181
9.4 Tschüss Meterspur, willkommen Normalspur „Die Stadtbahn Stuttgart“	189
9.5 Dortmund	198
10 Aus der Region direkt in die Stadt	
10.1 Regionalstadtbahn Karlsruhe – Die erste von allen	206
10.2 Grünes Licht für „Chemnitzer Modell“	214
10.3 In kleinen Schritten voran – Die Saarbahn	218
10.4 Kassel – Mittenrein statt außen vor – RegioTram Nordhessen	223