



Zurück in die Zukunft: Bim reloaded

Die Straßenbahn feiert seit einigen Jahren eine Renaissance. Nur in Wien nicht. Das liegt aber vor allem daran, dass man hier nie wirklich auf sie verzichtet hatte. Von einem Verkehrsmittel mit Geschichte und Zukunft.

Stefan Mayer

Paris tut es, Florenz ebenso und Karlsruhe sowieso: Immer mehr europäische Städte setzen wieder verstärkt auf die Straßenbahn. Selbst in den USA lässt sich ein Trend zu schienen-gebundenem Nahverkehr feststellen. Eine Entwicklung, auf die in den 1960er Jahren wohl kein Verkehrsexperte gewettet hätte: Das Ende der guten, alten „Tramway“ schien damals nur eine Frage der Zeit, die Zukunft war dem motorisierten Individualverkehr – sprich: dem Auto – versprochen. Kein Wunder also, wenn man etwa in Westberlin

1967 den Betrieb der letzten verbliebenen Straßenbahnlinie vollkommen einstellte, da sie als Hindernis für den Autoverkehr gelten musste. In Paris hatte man die Straßenbahn bereits 1938 als veraltet angesehen und abgeschafft. In großen Metropolen galt: Wenn schon Schienen, dann unterirdisch. In für kostspielige U-Bahn-Systeme zu kleinen Städten setzte man gänzlich auf Autos oder in der öffentlichen Variante auf Autobusse.

Erst um 1980 kam von Kanada ausgehend die Trendwende: Die durch Abgase und Autolärm beeinträchtigte Lebensqualität



Sicher, sauber, leise und bequem: Weltweit entdecken Städte die Vorteile der Straßenbahn wieder, dank Modernisierung und neuer Konzepte erlebt die „Bim“ eine Renaissance. Foto: Photos.com

in den Städten erforderte ein Umdenken, das die geschmähte Straßenbahn wieder als attraktive Alternative ins Spiel gebracht hat. Seither ist der Charme des zukunftsfähigen Transportmittels mit Tradition ungebrochen. Sogar in Paris fährt seit 2006 wieder „le tram“; die Stadt Florenz investiert rund 600 Mio. Euro in drei Straßenbahnlinien, von denen die erste heuer in Betrieb genommen wird.

Zukunft „Tram-Train“?

Das „Karlsruher Modell“ hingegen gilt seit den 90er Jahren als eines der innovativsten Verkehrssysteme weltweit. Hier setzt man auf ein integriertes „Tram-Train“-Konzept, das die innerstädtische Straßenbahn auf regionaler Ebene ausdehnt. Dadurch wird es den Benutzern dieser Kombination aus Regionalzug und Tram ermöglicht, vom Umland der Stadt ohne Umsteigen ins Zentrum zu pendeln. Die Zuwachsraten an beförderten Fahrgästen übertrafen seit Einführung des Modells sämtliche Prognosen – mittlerweile sind im 1994 gegründeten Karlsruher Verkehrsverbund 216 Bahn- und Buslinien in einem einheitlichen Verkehrs- und Tarifsystem organisiert, in denen pro Jahr rund 173 Mio. Fahrgäste transportiert werden.

Unzählige andere Städte, von Los Angeles über London, Athen bis Sydney, haben die Vorteile der Straßenbahn in den letzten Jahren wieder entdeckt. Sie ist „sehr sicher und bequem, leise

und umweltfreundlich“, meint Georg Hauger vom Institut für Verkehrssystemplanung (IVS) der TU Wien, außerdem weniger kostenintensiv als U-Bahnsysteme. „Allerdings ist sie auch keine Eier legende Wollmilchsau. Man sollte sich auf die Kernkompetenz der Straßenbahn konzentrieren und sie nicht gegen die U-Bahn ausspielen.“

Gerade in Wien investiert man vor allem in den Ausbau von Letzterer. Setzen die Wiener Linien etwa auf das falsche „Pferd“? „Nein“, meint Hauger, nur: „Wien hat ganz andere Voraussetzungen als andere europäische Städte. Hier wurde das Straßenbahnnetz nie stillgelegt, es bedarf daher auch keiner Renaissance. Wenn sich die Netzlängen auch vereinzelt verändern, hat Wien ein gutes Straßenbahnnetz und ist im öffentlichen Personennahverkehr im internationalen Vergleich sehr gut aufgestellt.“

2008 betrug die Betriebslänge des Wiener Straßenbahnnetzes übrigens 173 Kilometer, seine längste Ausdehnung hatte es in der Zwischenkriegszeit mit 292 Kilometern. Im Vergleich dazu: Die Betriebslänge des Wiener U-Bahnnetzes beträgt 70 Kilometer; bis 2019 soll es auf rund 90 Kilometer erweitert werden.

Schwerpunkt Modernisierung

Aufgrund der günstigen Positionierung der Wiener Bim sieht Hauger den Schwerpunkt der nächsten Jahre nicht im Bau neuer Strecken, sondern in der

Beschaffung neuen Wagenmaterials, Ergänzungen sind hier im Bereich Niederflurtechnologie und Klimatisierung notwendig. Eine Art „Karlsruher Modell“, das am ehesten mit der Lokalbahn Wien-Baden vergleichbar wäre, hält Hauger in Wien nicht für sinnvoll, da für die schnelle Verbindung in die Stadt traditionell die S-Bahn zuständig sei. Deren Anbindung an Straßen- und U-Bahn funktioniere in Wien reibungslos.

In Linz hingegen ist ein „Tram-Train“-Konzept geplant, das die Linzer Straßenbahn in die umliegende Region verlängert. Ziel ist es, ohne Umsteigen aus der Region zu den Arbeits- und Ausbildungsstätten im Zentrum von Linz gelangen zu können. Schrittweise plant man, etwa Leonding bis 2011, die umliegenden Städte Traun, Ansfelden und Pregarten in weiteren Ausbaustufen in das Linzer Liniennetz zu integrieren.

Auch in Tirol denkt man an Straßenbahnverlängerungen als ersten Schritt eines Regionalbahnkonzepts im Großraum Innsbruck; in Graz gibt es verschiedene diesbezügliche Überlegungen schon seit Jahren. Allerdings meint Michael Klamer, ebenfalls vom IVS: „Man muss jeweils im Detail prüfen, welche Variante die günstigste ist – es gibt keine Generallösung.“ Eines steht jedenfalls fest: Auch wenn größere Innovationen in den nächsten Jahren nicht zu erwarten sind, hat die Bim in Zukunft wohl mehr Zukunft als noch in der Vergangenheit.

DOXIS 4
SCALE YOUR BUSINESS

SER

Flexible Wege aus dem Dokumenten-Dschungel

www.ser.at

