

# Stadtbahn und Stadtraum

Dr.-Ing. Christoph Groneck

19. Juni 2018

# 1. Ausgangsthesen

„Die Ausgestaltung der Anlagen des ÖPNV im Straßenraum steht oft im Widerspruch zu städtebaulichen Anforderungen“

(Institut für Landes- und Stadtentwicklung des Landes NRW, 2001)

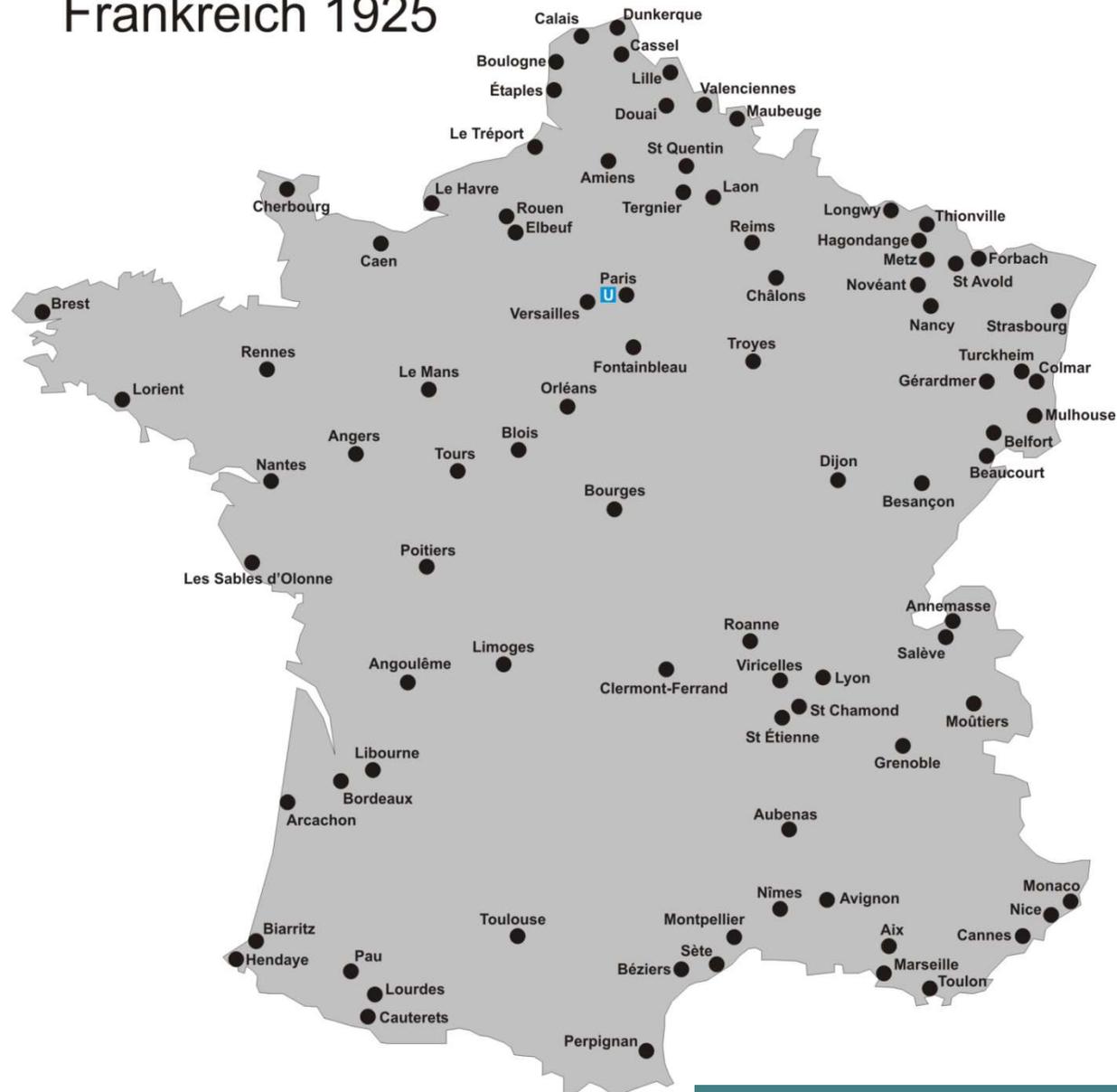
„Die Straßenbahn ist die städtebauliche Idee des Jahrhunderts.“

(Alain Chenard, ehem. Oberbürgermeister von Nantes, 2001)

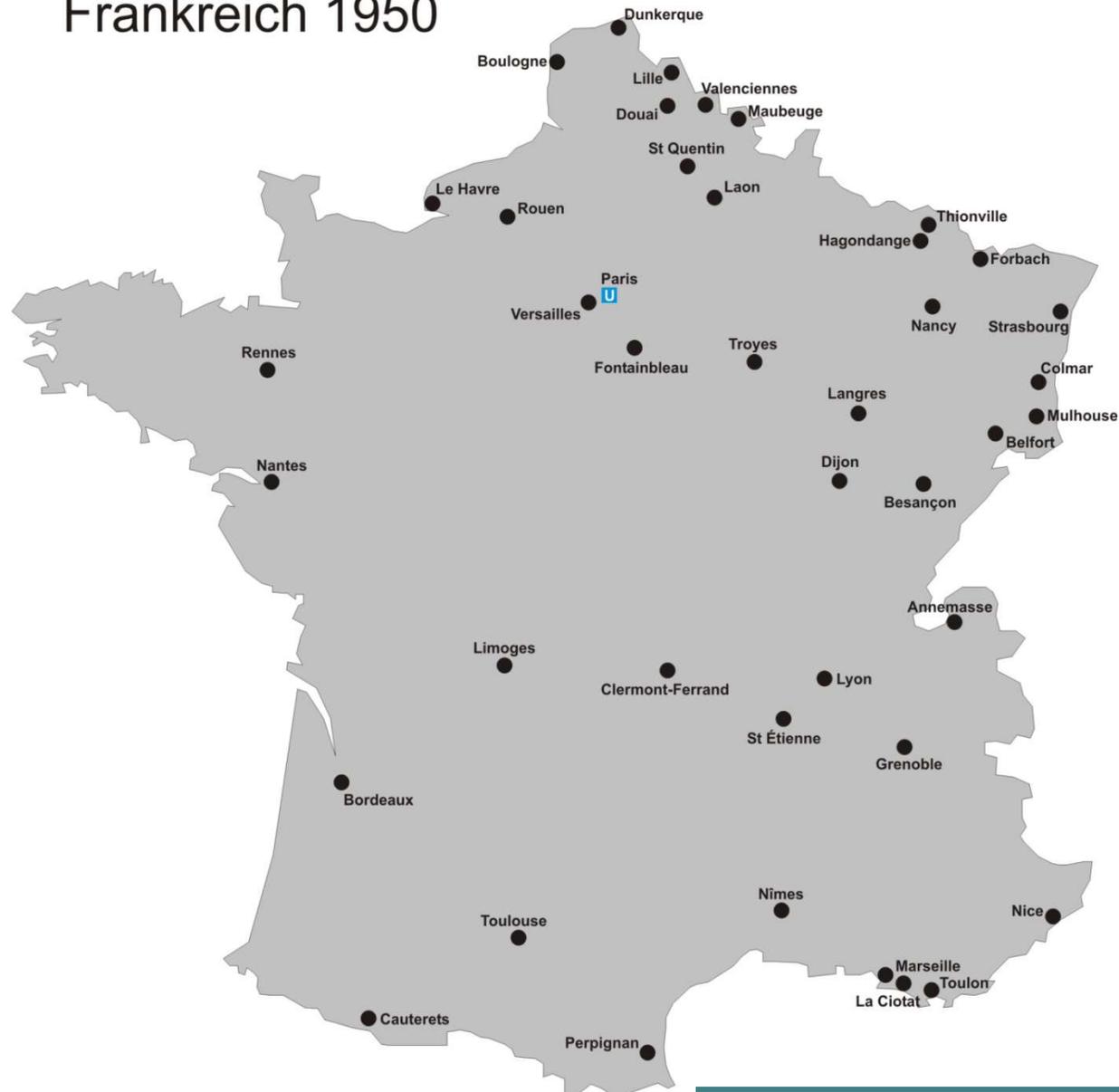
## 2. Die moderne Straßenbahn in Frankreich



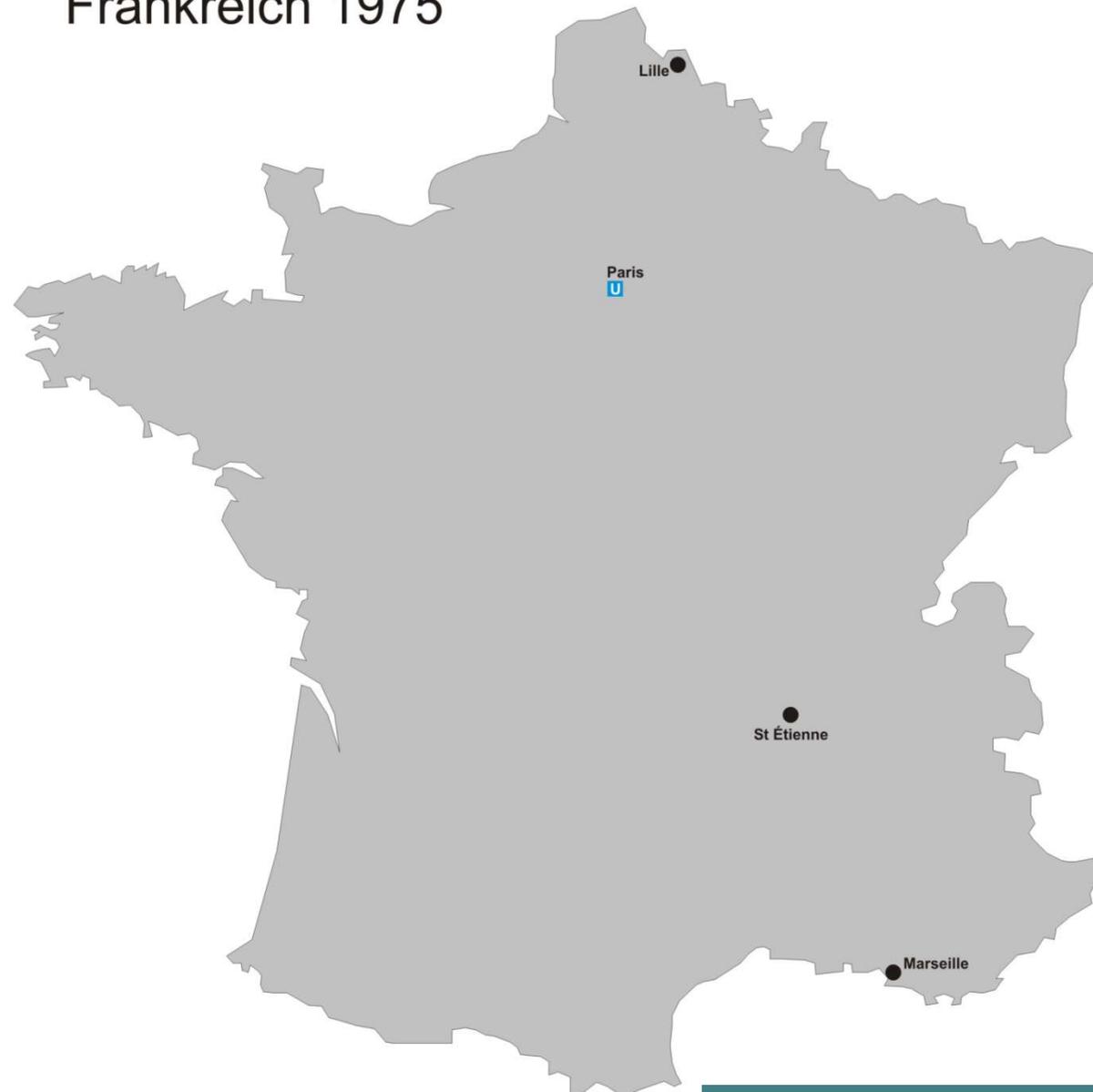
# Frankreich 1925



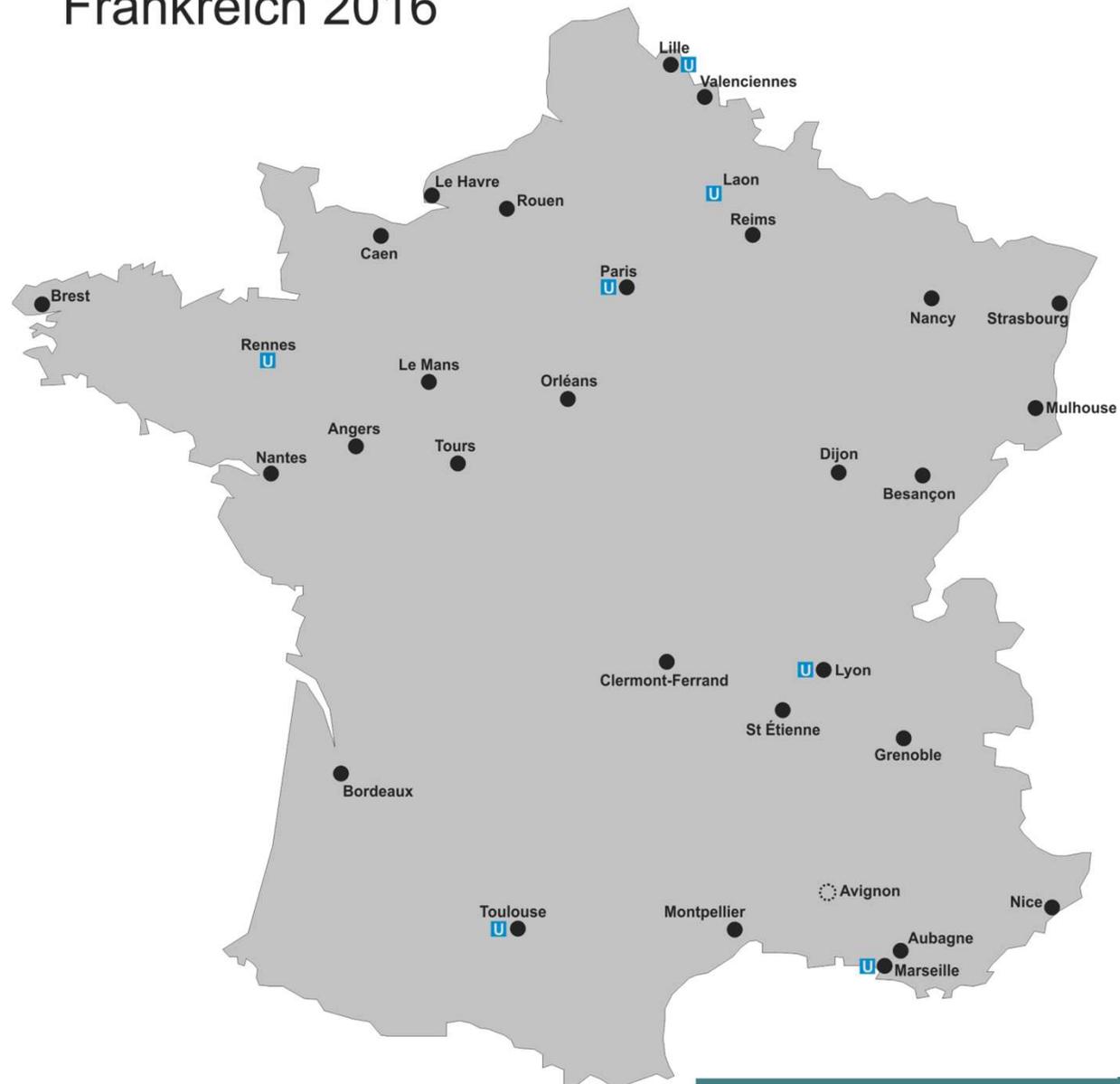
# Frankreich 1950



# Frankreich 1975

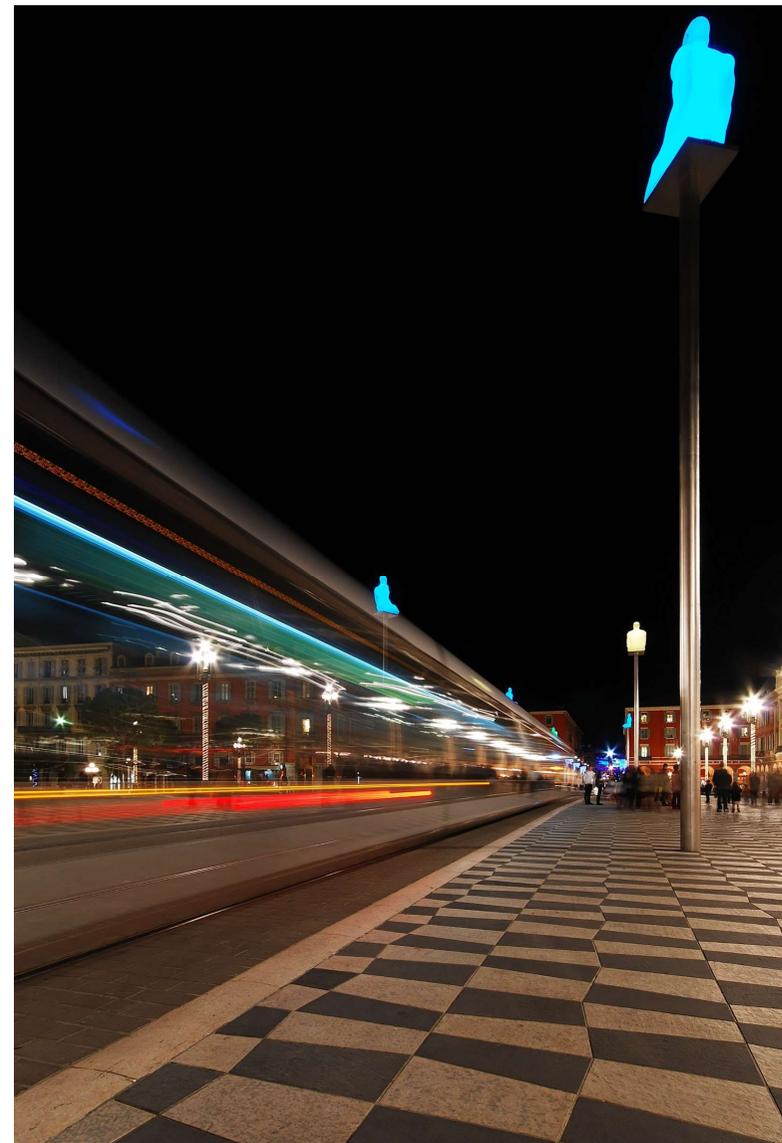


# Frankreich 2016



# Kombination von Straßenbahnbau und Städtebau

- Optische Aufwertung von Straßenräumen
- hohe Gestaltungsansprüche beim Trassenbau
- Einsatz individuell gestalteter Fahrzeuge
- Kunst am Bau
- Schaffung von Urbanität
- Stadtsanierung  
(Zentren, Ausfallstraßen, Brennpunkte)







# Schaffung bevorrechtigter ÖPNV-Eigentrasse



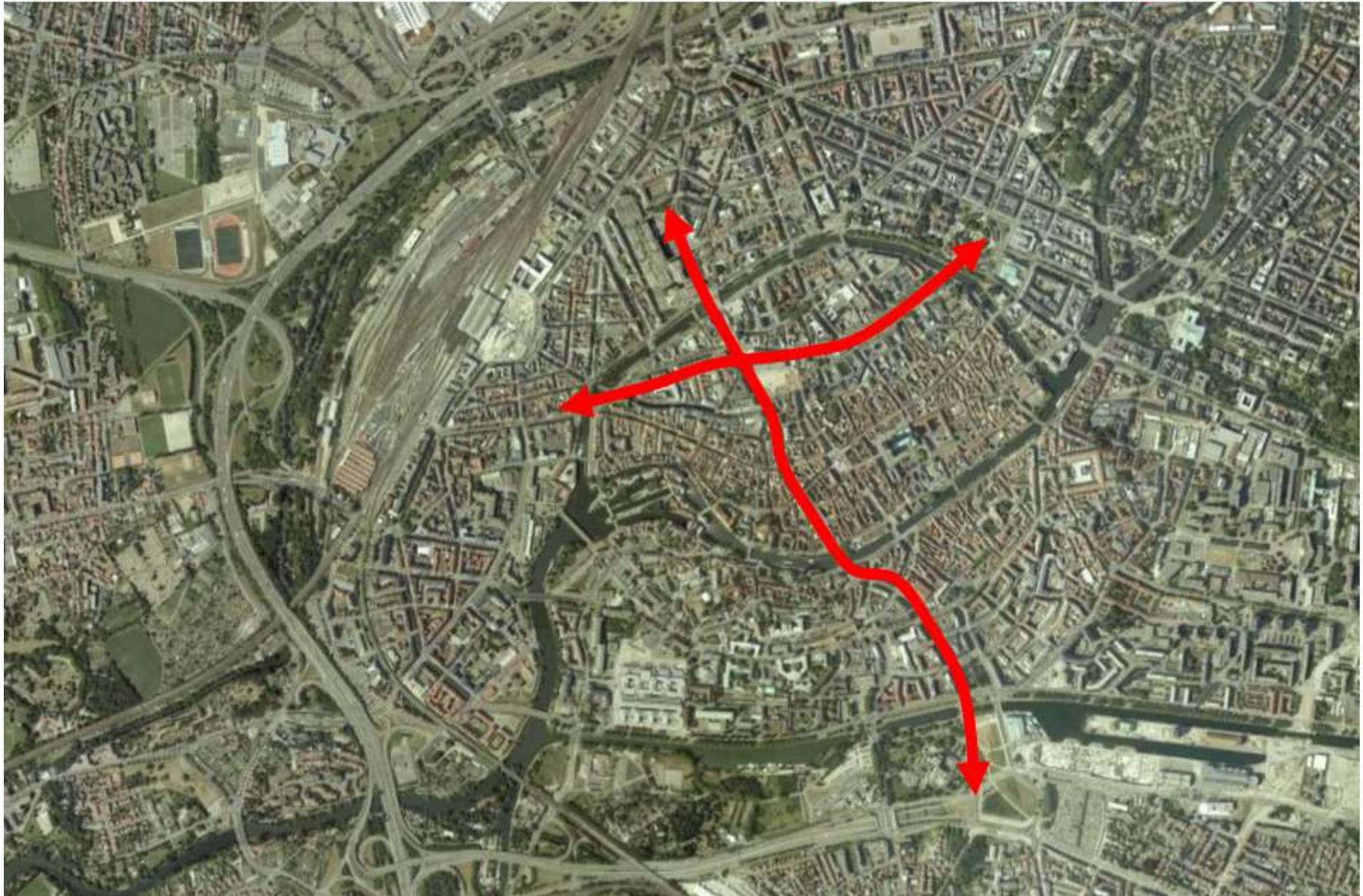
# Neuverteilung von Verkehrsflächen

- Neugestaltung von Stadtstraßen mit mehr Platz für den Umweltverbund
- Neueinführung von Fußgängerzonen
- Restriktionen für den MIV im Zentrum bei gleichzeitigem Ausbau von Park+Ride



Vorher: MIV läuft als Durchgangsverkehr zentral durch die Altstadt

Place Kléber ist primär eine Kreuzung mit 50.000 Kfz/Tag



Nacher: MIV-Umgehung und sektorale Erschließung in der Innenstadt

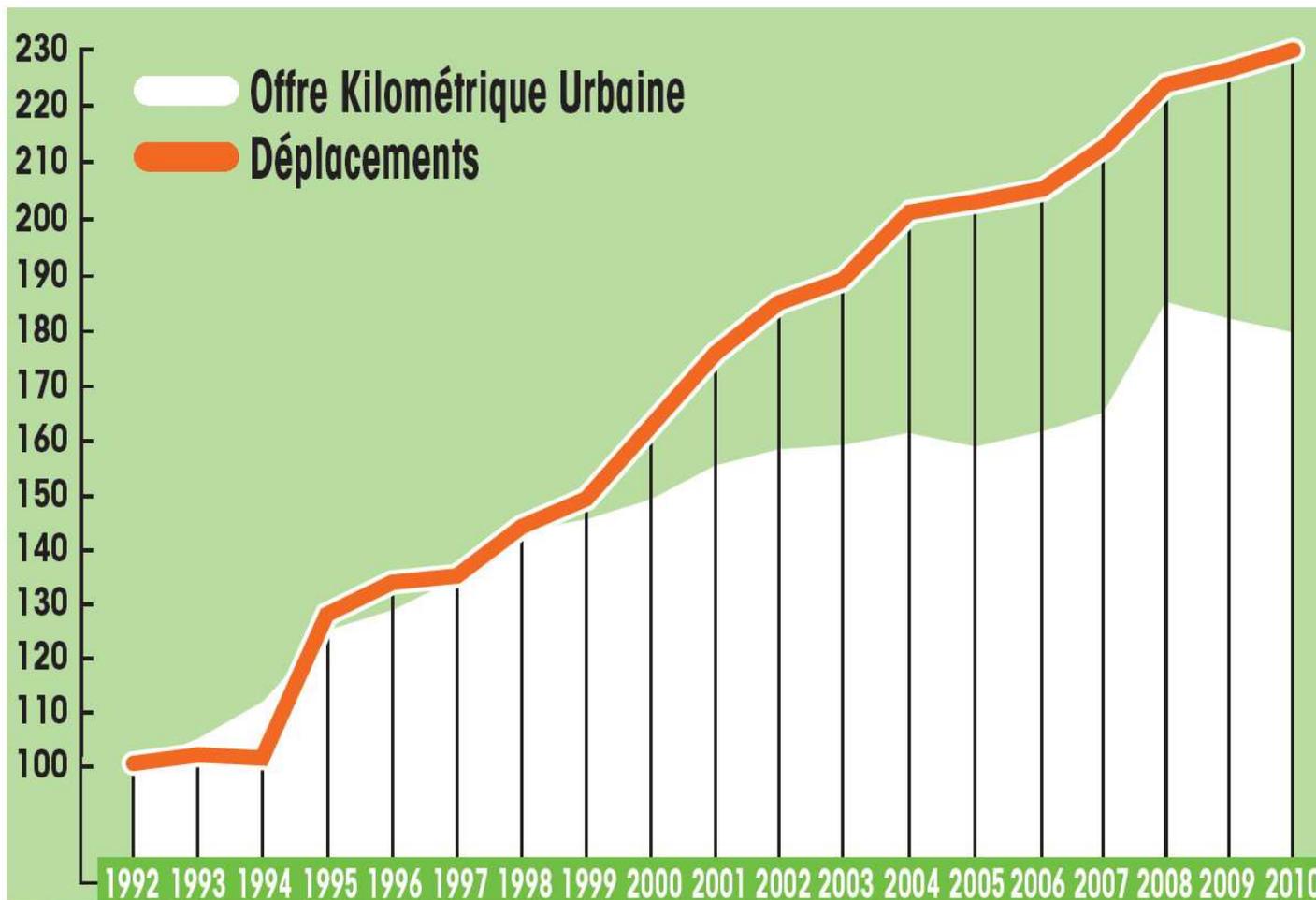
Place Kléber ist Fußgängerzone mit Straßenbahn







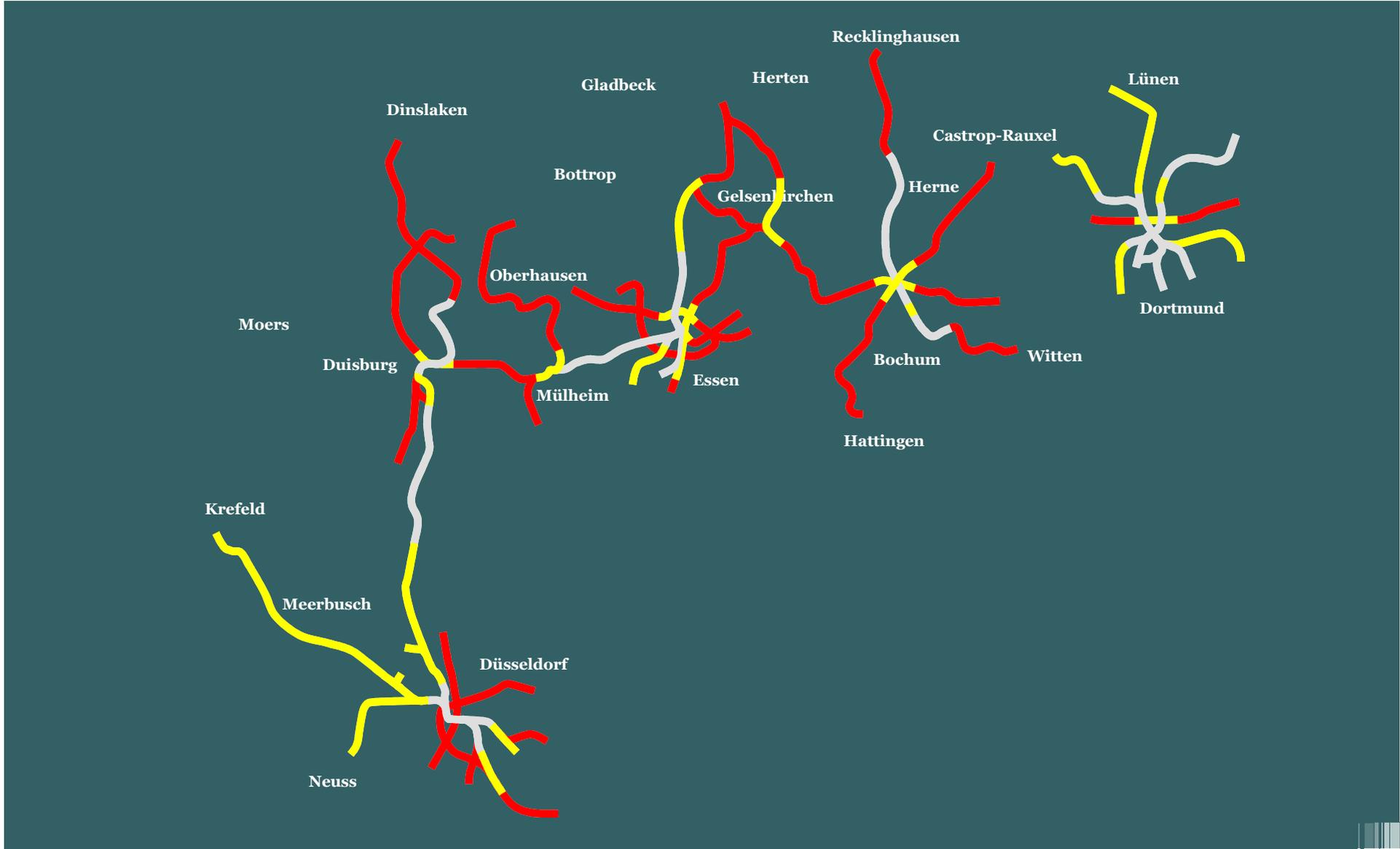
## Evolution de l'offre et de la fréquentation du réseau Urbain

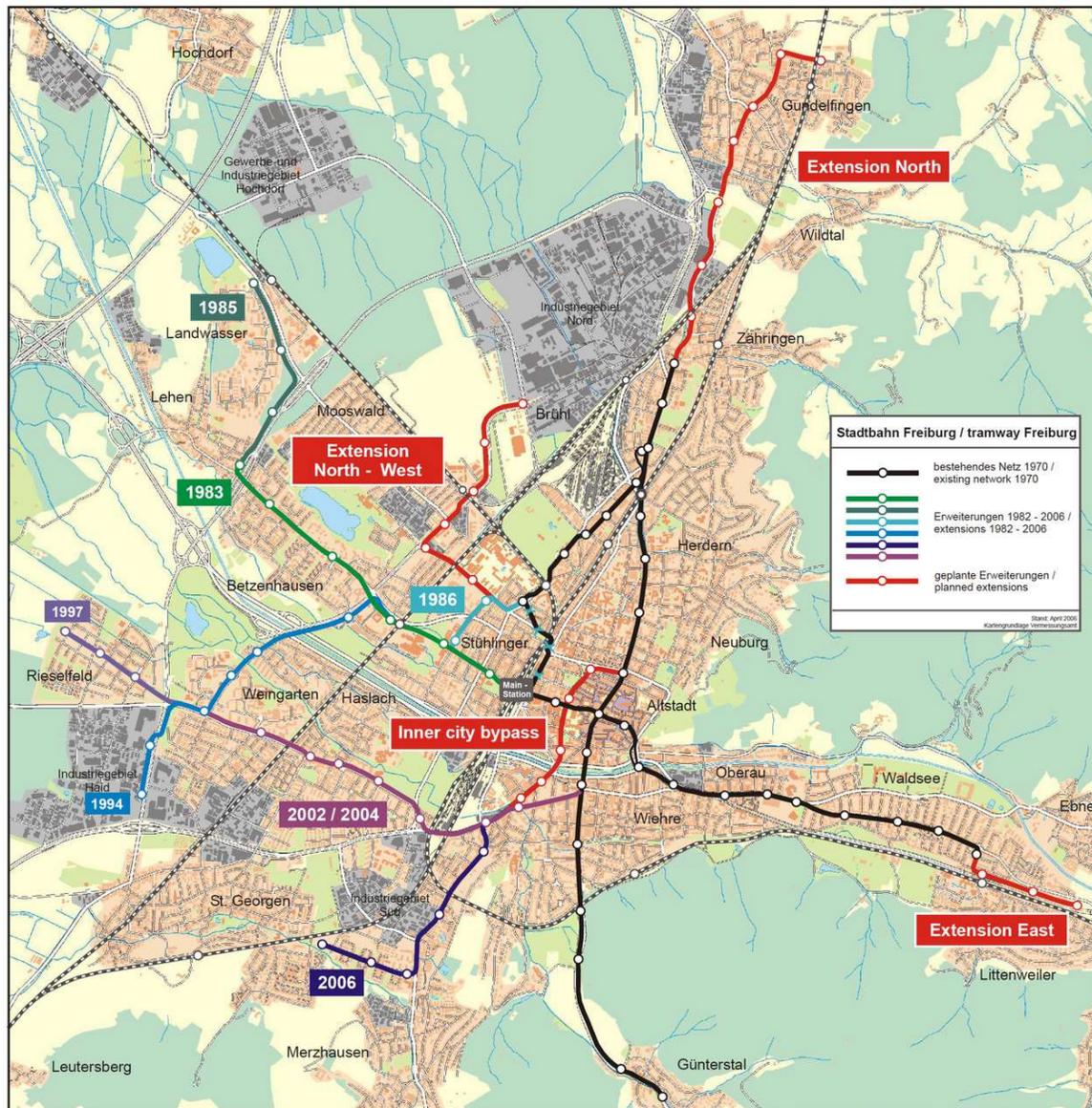




# 3. Die Evolution der Stadtbahn in Deutschland

- ab ca. 1950: Weiterentwicklung der Straßenbahn in den großen westdeutschen Städten
  - 1. Schritt: neue Fahrzeuge, Ausbau besonderer Bahnkörper etc.
  - 2. Schritt: punktuelle Trennung der Verkehrsebenen (U-Strab)
  - Abbau der Systeme in den Kleinstädten, teilweise Reduzierung der Netze in den großen Städten
  - aber: im Gegensatz zu West- und Nordeuropa blieb der kommunale Schienenverkehr erhalten!
- Planungsziel von ca. 1960-1980: langfristige Weiterentwicklung bestehender Straßenbahnsysteme zu kreuzungsfreien Schnellbahnsystemen
  - Schnellbahn-orientierte Planungsprozesse und Richtlinien (Separierung!)
  - Finanzierung seit 1971 über das GVFG
  - Errungenschaft: schneller und konfliktarmer Betrieb mit hoher Kapazität
- ab ca. 1970: Wiederentdeckung der Oberfläche
  - Konzentration des Schnellbahnbaus auf verkehrliche Brennpunkte
  - Ausbau noch vorhandener konventioneller Straßenbahnsysteme
  - Ausdehnung von Stadtbahnkonzepten auf Oberflächenstrecken
  - Umsetzung des „Karlsruher Modells“
- ab 1990: Ausbau der Straßenbahnen in den neuen Bundesländern





Entwicklung des Stadtbahnnetzes - Development of the suburban tramway network



**Ergebnis der Freiburger Verkehrspolitik:  
Modal-Split 1982-1999 und Prognose 2020**

Modal-Split: Use of transport modes in the internal traffic in the city of Freiburg (2020: prognosis)



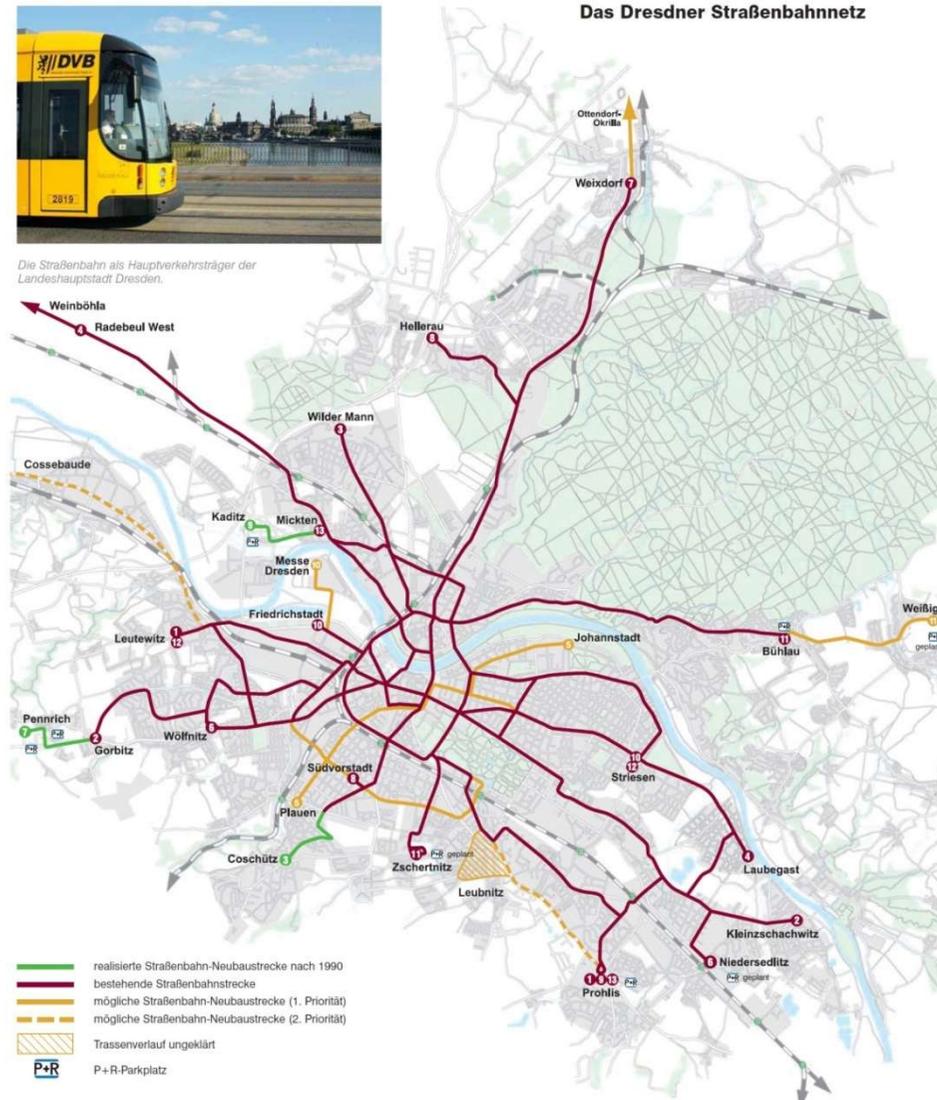
Modal Split





Die Straßenbahn als Hauptverkehrsträger der Landeshauptstadt Dresden.

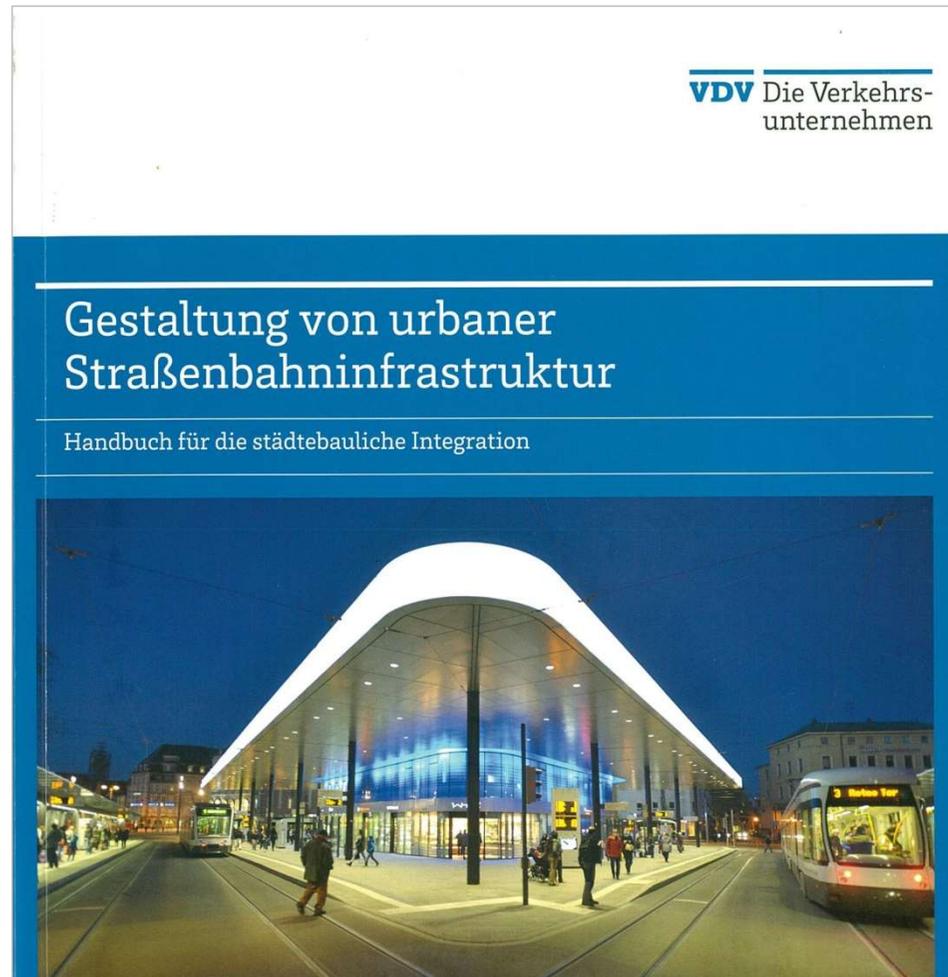
Das Dresdner Straßenbahnnetz



# Beispiel Dresden

- Netzsanierung seit 1990
- Verästelungen weitestgehend erhalten
- Ausbau entsprechend der Prinzipien einer modernen, rein oberirdischen Straßenbahn
- ca. 150 Mio Fahrgäste pro Jahr (zum Vergleich: Hannover ca. 165 Mio, mit teilweise unterirdischer Stadtbahn!)
- Neubaustrecken geplant
- Zunehmende Berücksichtigung stadtgestalterischer Kriterien beim Netzausbau

# Wozu brauchen wir Gestaltung?

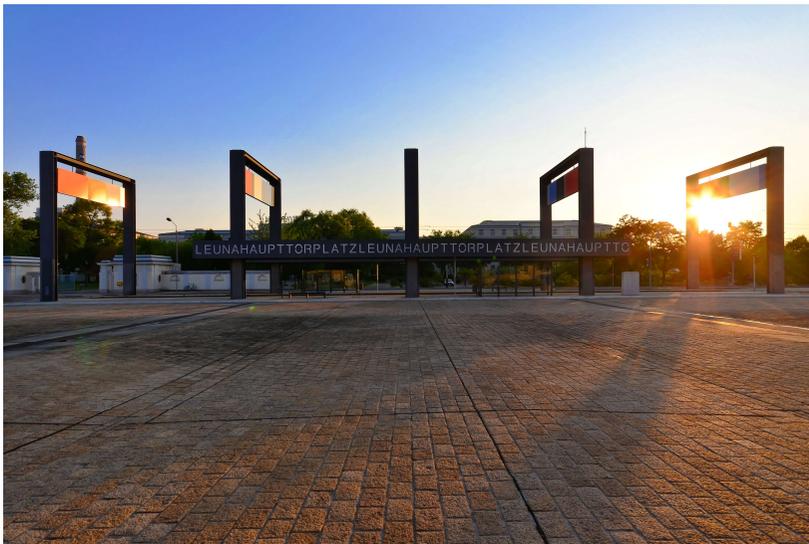
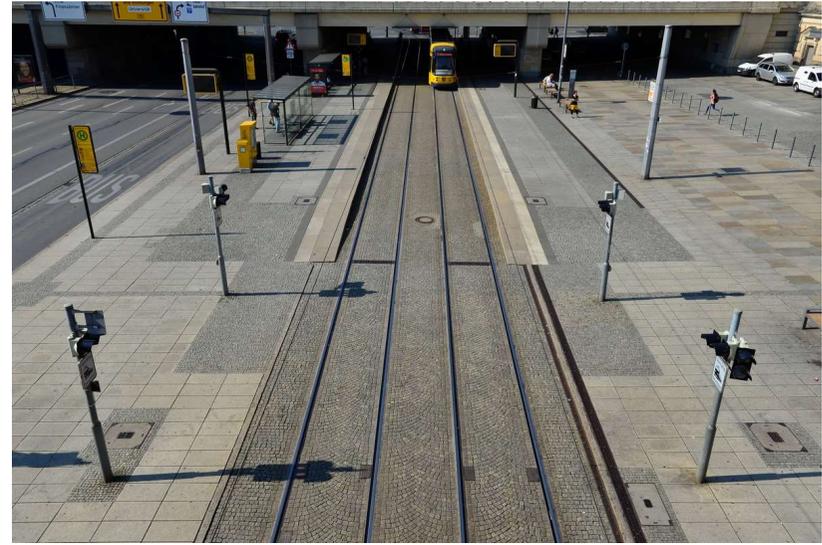


## Stadtplanerische Ziele

- Verkehrsverlagerung
- Erreichbarkeit der Zentren
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Mobilität für alle

## Dafür nötig: Ausbau des ÖPNV

- Infrastruktur und Fahrzeuge sind die Visitenkarte des Verkehrsunternehmens
  - Gewinnung von auto-affinen Kunden und Meinungsbildnern erforderlich
  - Stadtbahn ist „zu Gast“ im öffentlichen Raum
- ⇒ **Städtebaulich integrierte Infrastruktur ist für die Akzeptanz von Ausbauprojekten unabdingbar!**



## 4. Thesen zur Ost-West-Achse

- Ausgangssituation
  - Kapazitätsausweitung des Stadtbahnverkehrs ist erforderlich (wachsende Stadt *und* wachsender ÖPNV-Anteil)
  - Leistungsfähigkeit der oberirdischen und unterirdischen Varianten ist identisch (Aussage KVB)
  - Kurzfristige Verbesserungen sind nur oberirdisch möglich (insbesondere Haltestellenausbau)
  - Ost-West-Achse wird vom MIV als Hauptdurchgangsstraße genutzt, ist dafür aber ungeeignet
- Grundsatzfragen
  - Wieviel MIV ist auf der Ost-West-Achse überhaupt erwünscht?
  - Wieviel Mehrverkehr soll der ÖPNV mittelfristig aufnehmen können?
  - ⇒ **Beide Fragen sind bislang nicht beantwortet!**
- Mögliche Strategie
  - MIV: Erreichbarkeit sichern, Durchfahren unterbinden, Flächen umverteilen (Neumarkt!)
  - Stadtbahn kurzfristig: Schaffung von Zusatzkapazitäten durch stadtverträglichen oberirdischen Ausbau (Ziel: Linien 1, 7 und 9 in der Hauptverkehrszeit jeweils im 5'-Takt)
  - Stadtbahn mittelfristig: Schaffung deutlicher Mehrkapazitäten und Behebung bestehender Engpässe (anstatt sie 1 zu 1 von der Oberfläche in den Untergrund zu verlagern)
  - ⇒ **Mehraufwand für unterirdische Lösungen muss Mehrverkehr ermöglichen** (Tunnel ist weder Selbstzweck noch Teufelswerk!)

# Stadtbahnnetz Köln 2018

- 24** Fahrten pro Stunde und Richtung (HVZ nachmittags)
  - 18** Fahrten pro Stunde und Richtung (Standard)
  - 12** Fahrten pro Stunde und Richtung (Standard)
  - 9** Fahrten pro Stunde und Richtung (Standard)
  - 6** Fahrten pro Stunde und Richtung (Standard)
  - 5** Fahrten pro Stunde und Richtung (Standard)
  - 4** Fahrten pro Stunde und Richtung (Standard)
  - 3** Fahrten pro Stunde und Richtung (Standard)
  - 1** Fahrten pro Stunde und Richtung (Standard)
- schienengleicher Abzweig

