

Straßenbahnen und Stadtentwicklung

Einführung

Es ist nicht lange her, da verabschiedeten sich die Straßenbahnen aus dem Bild vieler Städte. „Modern“ war ein Ersatz durch Busysteme oder – in wenigen größeren Städten – durch U-Bahn- bzw. U-Strab-Systeme. Städte, die aus einer verantwortungsvollen konservativen Haltung heraus ihre Straßenbahnsysteme bewahrten, haben dagegen heute eine exzellente Ausgangslage für eine nachhaltige Verkehrs- und Stadtentwicklung. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Ziele des Klimaschutzes, der Energiewende wie auch des kommunalen Umweltschutzes. Straßenbahnen sind Rückgrat nachhaltiger intermodaler Verkehrssysteme. Neu- und Umbauten dienen einer bemerkenswerten Aufwertung von Stadträumen. Straßenbahnen sind wieder „in“ – nicht als Mode, sondern aufgrund überzeugender Stärken.

Die Straßenbahn tritt wieder selbstbewusst und unübersehbar auf die städtische Bühne. Der Berliner Hauptbahnhof wird mit der neuen Tram – vorbei am Amtssitz des Bundesverkehrsministers – auf ihrer alten Trasse wieder neu angebunden, nachdem sie vor Jahren auch den Alexanderplatz zurückerobert hat. In Ulm und Mainz werden gerade im Verhältnis zum bestehenden Netz enorme Streckenerweiterungen gebaut. Auch München setzt wieder klar auf die Tram. In zahlreichen französischen Städten sind und werden nach langer Zeit Straßenbahnen in einer Form wieder eingeführt, die geradezu eine Neu-Inszenierung der Stadt bedeutet. Diese Entwicklung verläuft zwar durchaus eigenständig, aber sie fällt zusammen mit stadtentwicklungspolitischen Megatrends. Denn die Wiederkehr der Straßenbahn ist keine modische Erscheinung, sondern an

die Bedarfe aktueller Stadtentwicklung und städtischer Mobilität gebunden.

Erfolgreiche Reurbanisierung, gelungener Stadtbau und konsequente Stadtreparatur, deutliches Wachstum vieler Städte, neue Wohnquartiere – vielerorts tragen die intensiven Bemühungen um die konkrete Umsetzung der Ziele der „Europäischen Stadt“ Früchte.

Zum Leitbild der Europäischen Stadt gehören auch eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs und eine Stärkung des Umweltverbundes. Die lebendige, attraktive und kompakte Stadt der kurzen Wege reduziert den Verkehr und bietet vielfältige Ansatzpunkte auch für eine neue Mobilitätskultur. Mehr Stadt – weniger Auto, so könnte man es auf den Punkt bringen. Notwendig ist dabei allerdings, den steigenden Mobilitätsanforderungen der Bewohner auf einem hohen Niveau zu entsprechen.

Viele Städte, nicht nur die Metropolen, sondern auch viele kleinere Groß- und Mittelstädte befinden sich schon seit Jahren auf diesem Weg hin zu einer postfossilen, urbanen Mobilität, die gleichzeitig Teilhabe der Menschen und wirtschaftlichen Austausch ermöglicht. Die konsequente Umsetzung der Leipzig Charta bedeutet eine Zeitenwende der innerstädtischen Mobilität und des Stadtverkehrs.

Vor dieser Kulisse spielt die Straßenbahn, die Tram eine ganz wichtige Rolle für den Stadtverkehr der Zukunft. Sie verbindet hohe und steigende Mobilitätsansprüche mit neuen Bedarfen in der verkehrlichen Erschließung innerstädtischer Quartiere,

Klaus J. Beckmann
Mathias Metzmacher

Univ.-Prof. Dr.-Ing.

Klaus J. Beckmann

ist Stadt-, Verkehrs- und Infrastrukturplaner, berät nach langjährigen Tätigkeiten in Forschung, Lehre und Praxis mit seinem Büro „KJB.Kom – Prof. Dr. Klaus J. Beckmann“ vor allem Gebietskörperschaften. Er ist Vize-Präsident der ARL sowie Mitglied verschiedener Akademien, wissenschaftlicher Gesellschaften und Beiräte. kjbeckmann.kjb@gmail.com

Mathias Metzmacher

ist Diplom-Geograph und leitet seit 2003 das Referat „Wohnen und Gesellschaft“ im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Sein Arbeitsschwerpunkt besteht in den aktuellen wohnungs- politischen Kernthemen aus der Bundesperspektive, er arbeitet aber auch in aktuellen Themen an den Schnittstellen zwischen Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr. mathias.metzmacher@bbr.bund.de

in der Anbindung neuer Wohngebiete und großer Infrastruktur- und Bildungseinrichtungen. Straßenbahnnetze können einen Großteil der Alltagsmobilität in der Stadt tragen und werden gleichzeitig gezielt als Instrument der Stadtentwicklung eingesetzt. Die moderne Tram ist überdies gestalterisch und stadträumlich so gut integriert, dass sie mit zu einem struktur- und identitätsbildenden Baustein in der Neugestaltung von öffentlichen Räumen und Straßenräumen wird.

Um diese beiden Themen – Straßenbahn als Säule des Umweltverbundes und als Instrument der Stadtentwicklung – geht es in diesem IzR-Themenheft.

Den Impuls für diese Themen gibt die aktuelle, spektakuläre Entwicklung in vielen Städten Europas, vor allem in Frankreich aber auch hierzulande. Die Dynamik der Wiederkehr der Tram ist enorm und ihre Rolle sowohl für eine neue Mobilitätskultur als auch für die Stadtentwicklung ist offenkundig. Dabei zeigt sich mancherorts ein grundsätzliches Umdenken und andernorts eine konsequente Weiterführung des längerfristig angelegten Ausbaus der Straßenbahn.

Wir möchten Sie, liebe Leserinnen und Leser, mit diesem Themenheft über die aktuellen Entwicklungen informieren und Ihnen einen Einblick in die Ziele und strategischen Konzepte der Kommunen sowie der Verkehrsbetriebe geben.

Analysiert man diese Konzepte und die konkreten Vorhaben im Einzelnen, dann findet man klare Belege für einige zentrale Aussagen und Forderungen:

- Straßenbahnen stellen einen Kern der Elektromobilität dar. Nicht nur das massiv geförderte Elektroauto gehört dazu, sondern gerade auch die Stadt-/Straßenbahnen mit einem enormen Leistungspotenzial.

- Gerade dieses Leistungspotenzial ist ein möglicher Schlüssel für die notwendige Ausweitung des ÖPNV. Wenn man die ehrgeizigen Ziele beispielsweise der Stadt Zürich mit einer weiteren Reduktion des MIV um bis zu zehn Prozent ernst nimmt, kommt man gar nicht umhin, die tragende Rolle der oberirdischen Stadtbahn zu stärken. Das bedeutet nicht, dass es nur so geht. U- und S-Bahnen sind in großen Großstädten das Rückgrat des ÖPNV. Aber in den meisten Städten ist es nur mit mehr Tram möglich, den ÖPNV der Zukunft zu finanzieren. Umgekehrt gilt aber auch: Die Stunde der Straßenbahn schlägt dann, wenn noch deutlich mehr Menschen mit dem ÖPNV und dem Umweltverbund im Sinne der o. g. Ziele unterwegs sind.

- Die Straßenbahn in ihrer modernen und städtebaulich integrierten Form trägt zur Aufwertung innerstädtischer Straßenräume und Plätze bei. Mit der Tram lässt sich aktive Stadtgestaltung betreiben. Ebenso wichtig ist es, die vielfach in ihren früheren Entwicklungsphasen nicht immer mit dem ÖPNV gut erschlossenen Quartiere mit der Tram zu erschließen. Die neue Qualität und Attraktivität innerstädtischer Wohnquartiere stärken die Basis dafür.

Wir freuen uns besonders, dass wir mit einigen Beiträgen ganz nah am aktuellen Geschehen sein dürfen. Noch während der Entstehung dieses Heftes gingen neue Straßenbahnstrecken in Deutschland wie auch in Europa in Betrieb oder sind gerade in Bau, von Palermo über Avignon, Mannheim, Bielefeld, Mainz, Ulm, Olsztyn oder Bydgoszcz – nur um einige stellvertretend zu nennen. Wir laden Sie ein, mit uns einzusteigen und auf eine kleine Reise in die zukünftige städtische Mobilität mit einem seit über 100 Jahren bewährten Verkehrsmittel zu gehen.