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)

15

HOPITAL

Schaffung bevorrechtigter ÖPNV-Eigentrassen

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

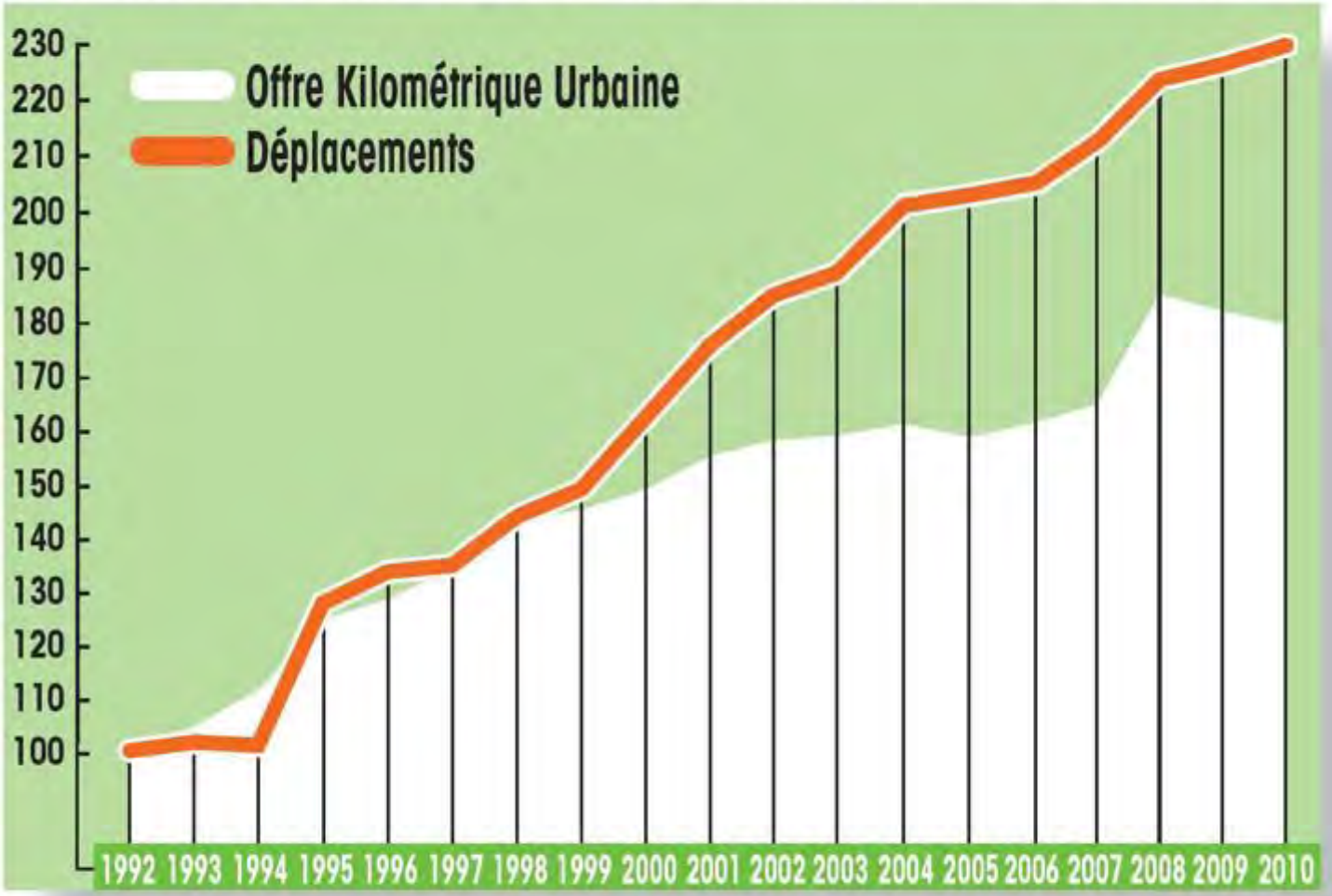
Place Kléber ist primär eine Kreuzung mit 50.000 Kfz/Tag

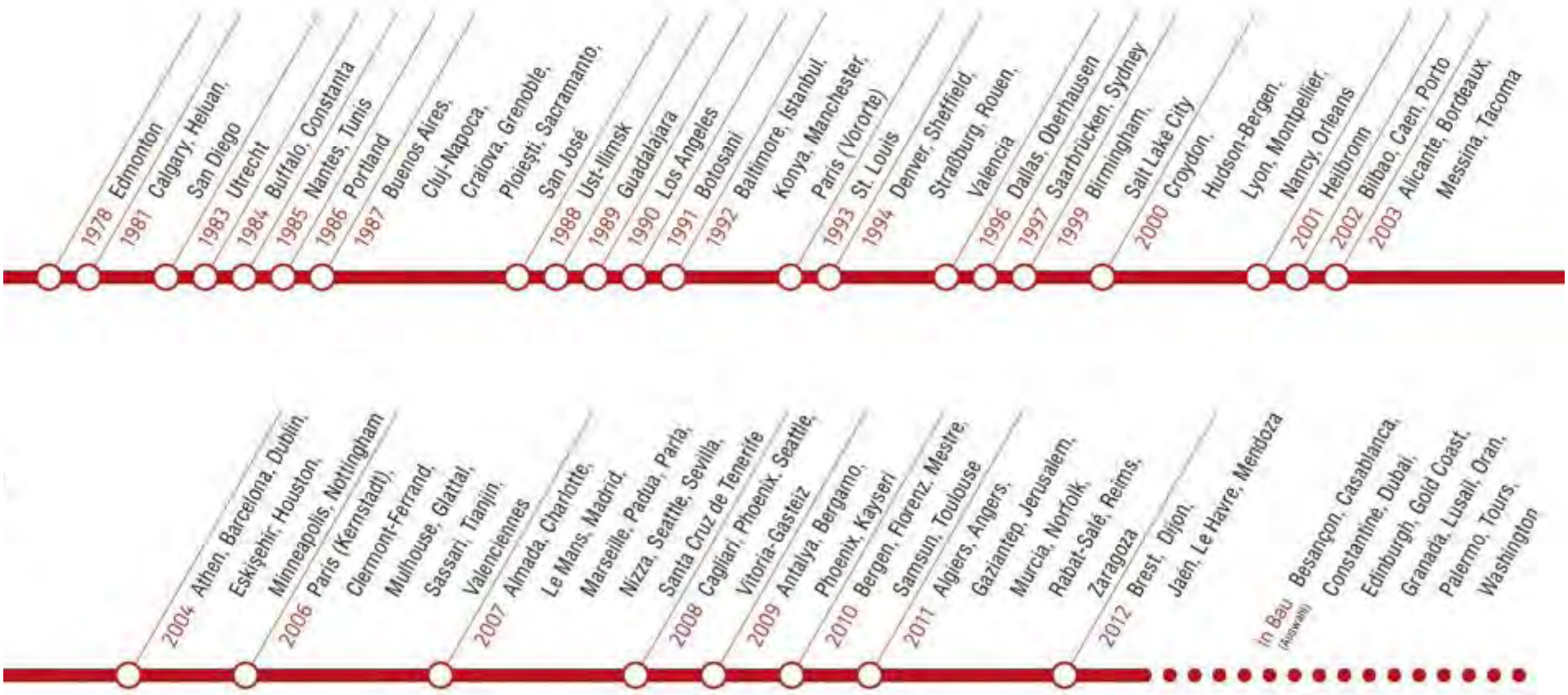
Nacher: MIV-Umgehung und sektorale Erschließung in der Innenstadt

Place Kléber ist Fußgängerzone mit Straßenbahn

ACCÈS
INTERDIT
AU PUBLIC

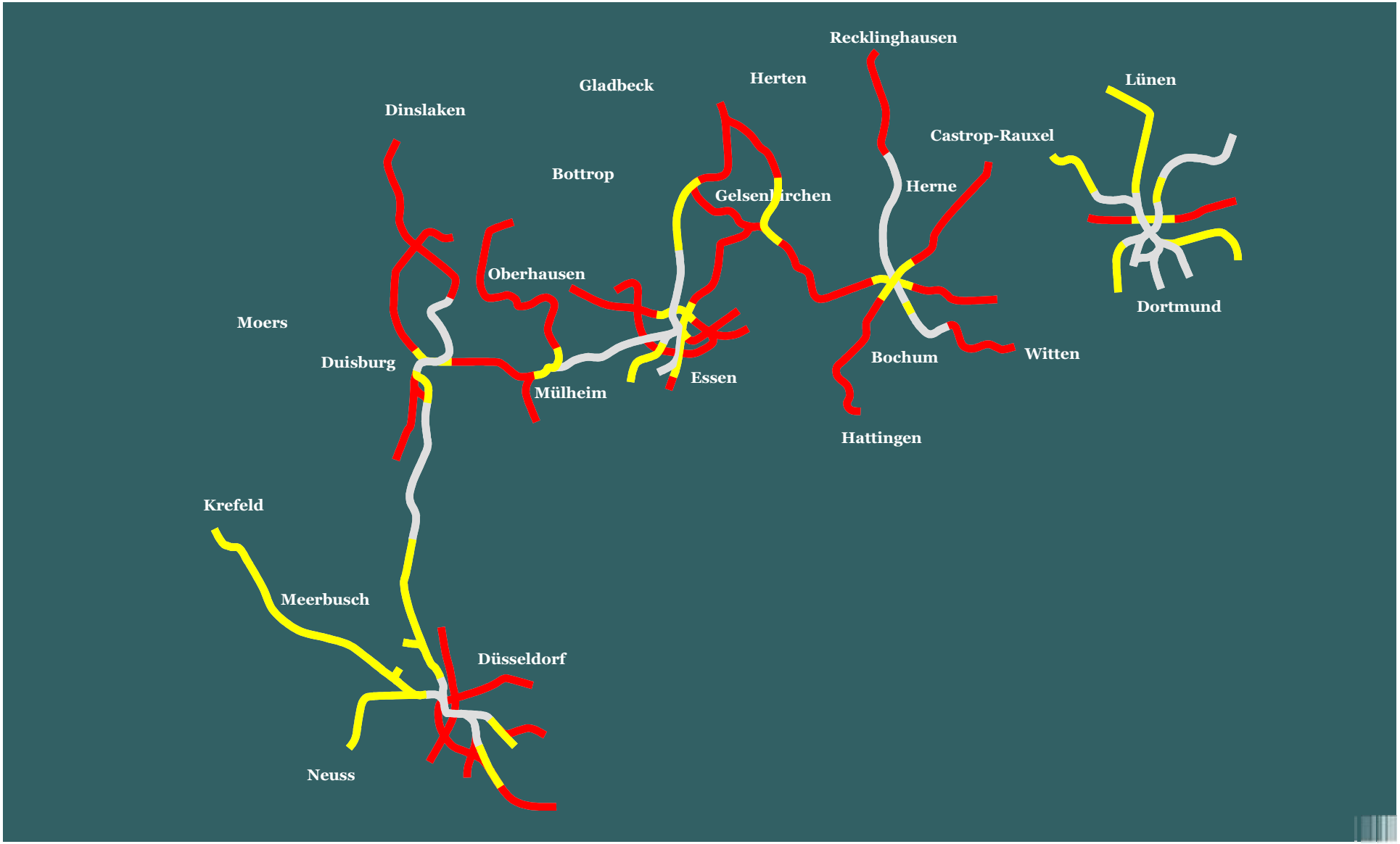
Evolution de l'offre et de la fréquentation du réseau Urbain




1978 Edmonton
1981 Calgary, Helwan,
San Diego
1983 Utrecht
1984 Buffalo, Constanta
1985 Nantes, Tunis
1986 Portland
1987 Buenos Aires,
Cluj-Napoca,
Craiova, Grenoble,
Ploiești, Sacramanto,
San José
1988 Ust-Ilimsk
1989 Guadalajara
1990 Los Angeles
1991 Botosani
1992 Baltimore, Istanbul,
Konya, Manchester,
Paris (Vororte)
1993 St. Louis
1994 Denver, Sheffield,
Straßburg, Rouen,
Valencia
1996 Dallas, Oberhausen
1997 Saarbrücken, Sydney
1999 Birmingham,
Salt Lake City
2000 Croydon,
Hudson-Bergen,
Lyon, Montpellier,
Nancy, Orleans
2001 Heilbronn
2002 Bilbao, Caen, Porto
2003 Alicante, Bordeaux,
Messina, Tacoma
2004 Athen, Barcelona, Dublin,
Eskişehir, Houston,
Minneapolis, Nottingham
2006 Paris (Kernstadt),
Clermont-Ferrand,
Mulhouse, Glattal,
Sassari, Tianjin,
Valenciennes
2007 Almada, Charlotte,
Le Mans, Madrid,
Marseille, Padua, Paris,
Nizza, Seattle, Sevilla,
Santa Cruz de Tenerife
2008 Cagliari, Phoenix, Seattle,
Vitoria-Gasteiz
2009 Antalya, Bergamo,
Phoenix, Kayseri
2010 Bergen, Florenz, Mestre,
Samsun, Toulouse
2011 Algiers, Angers,
Gaziantep, Jerusalem,
Murcia, Norfolk,
Rabat-Salé, Reims,
Zaragoza
2012 Brest, Dijon,
Jaén, Le Havre, Mendoza
in Bau (Auswahl)
Besançon, Casablanca,
Constantine, Dubai,
Edinburgh, Gold Coast,
Granada, Lusail, Oran,
Palermo, Tours,
Washington

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


Recklinghausen
Herten
Gladbeck
Lünen
Dinslaken
Castrop-Rauxel
Bottrop
Herne
Gelsenkirchen
Oberhausen
Dortmund
Moers
Duisburg
Bochum
Witten
Essen
Mülheim
Hattingen
Krefeld
Meerbusch
Düsseldorf
Neuss

Entwicklung des Stadtbahnnetzes - Development of the suburban tramway network

Radweg - cycle track

Radfahrstreifen - cycle track next to road

Verkehrsberuhigung - traffic calming

Fußgängerzone/Stadtbahn-pedestrian zone/tram

Modal Split

Quelle: Stadt Freiburg

Quelle: Stadt Freiburg

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?

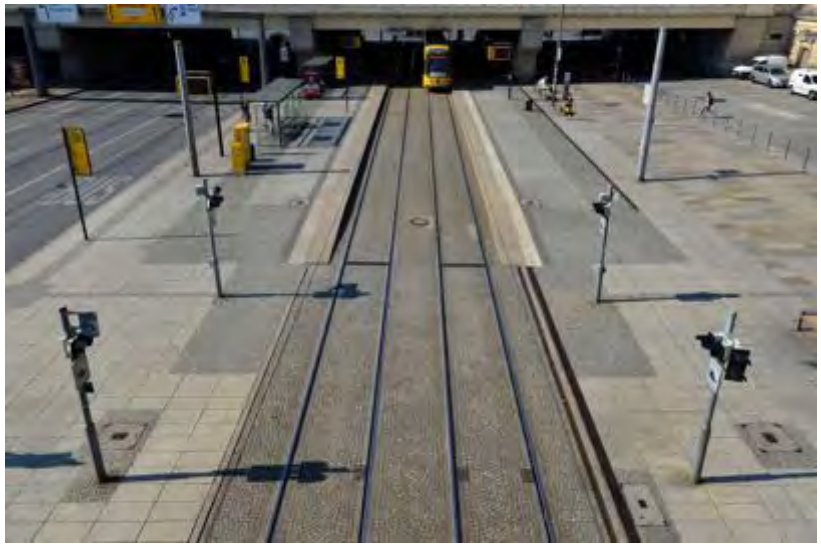
Stadtplanerische Ziele

- 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 Ausbauvorhaben 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?

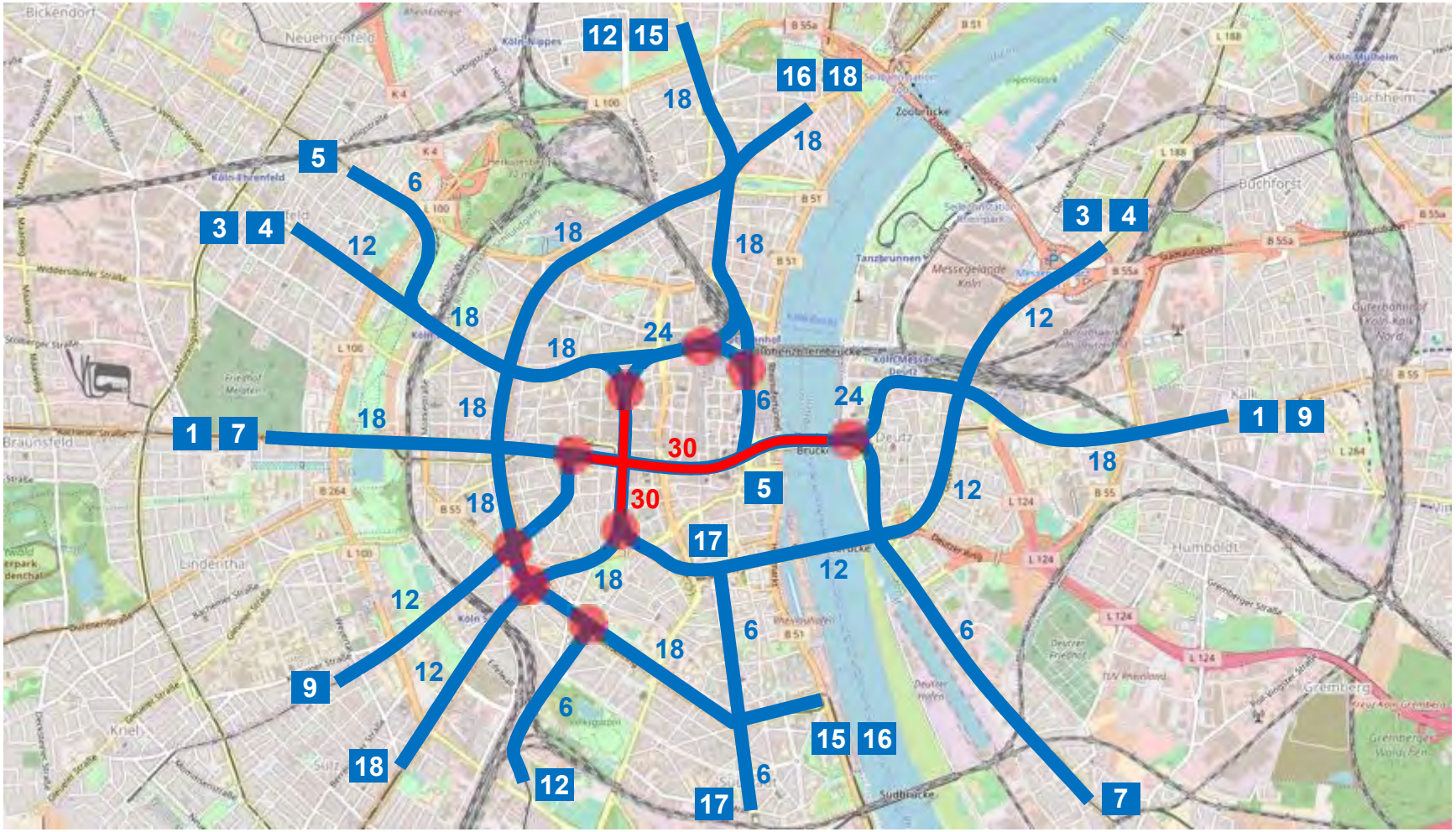
  ⇒ **Beide Fragen sind bislang nicht beantwortet!**
- Mögliche Strategie
  - MIV: Erreichbarkeit sichern, Durchfahren unterbinden, Flächen umverteilen (Neumarkt!)
  - Stadtbahn kurzfristig: Schaffung von Zusatzkapazitäten durch stadtverträglichen oberirdischen Ausbau (Ziel: Linien 1, 7 und 9 in der Hauptverkehrszeit 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!)

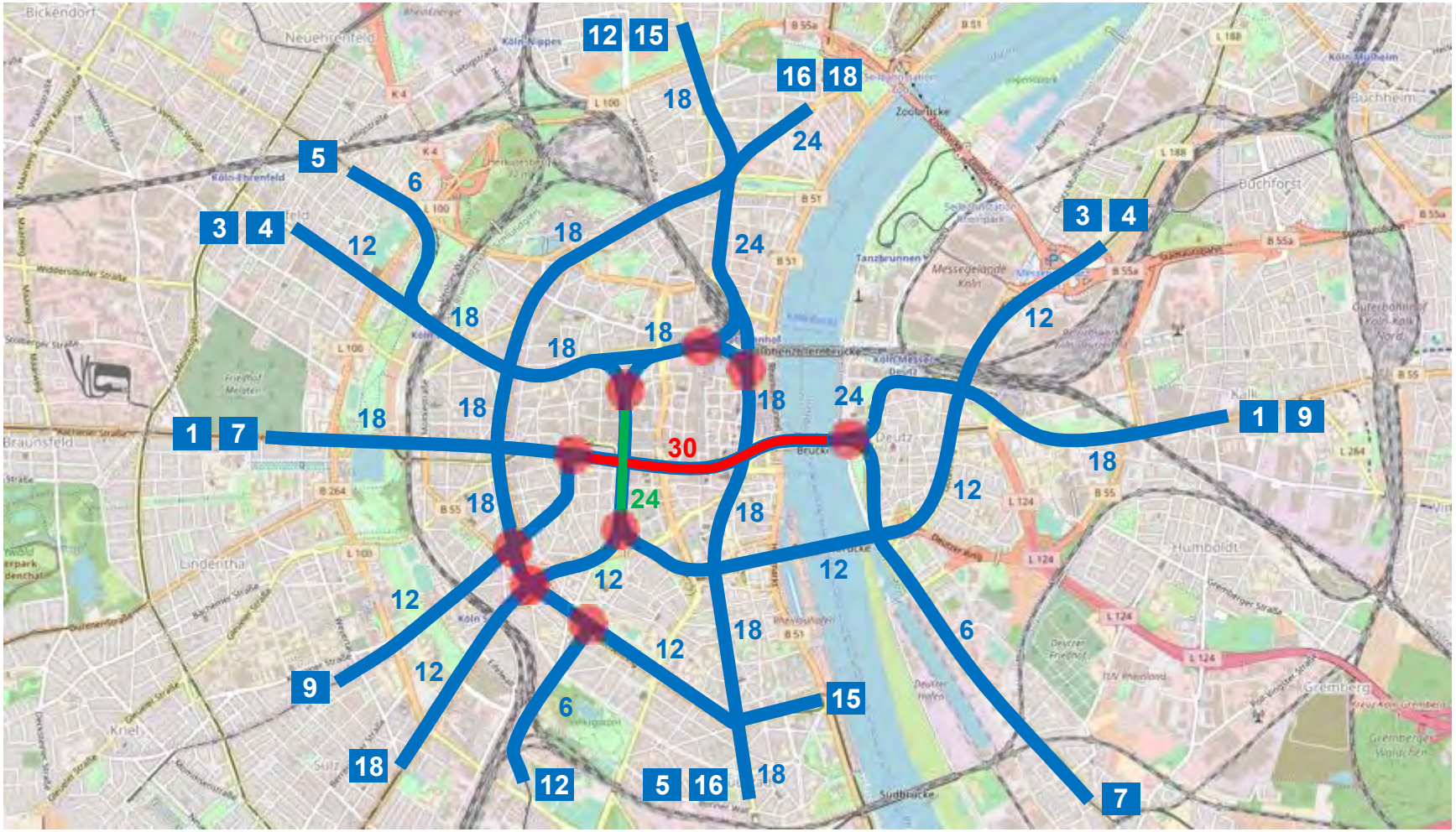
Stadtbahnnetz Köln 2018

24 Fahrten pro Stunde und Richtung (HVZ nachmittags)

schienengleicher Abzweig



Stadtbahnnetz Köln 202x?

24 Fahrten pro Stunde und Richtung (HVZ nachmittags)

schienengleicher Abzweig