

VCL-STUDIENREISE ZU DEN STRASSENBAHNEN VON STRASSBURG UND KARLSRUHE

Auf Schienen durch die Stadt gleiten

Die Strassburger Strassenbahn: Schnell, leise, bequem, modern und umweltfreundlich

Strassburg Zentrum am vergangenen Freitag: Fast wie ein Raumschiff gleitet die Strassenbahn leise in die Station. Breite Türen öffnen sich ebenerdig und laden zum Eintreten und Mitfahren ein.

• VON JOHANNES MATTIVI

Die Strassburger Strassenbahn war am vergangenen Wochenende das erste Ziel einer verkehrspolitischen Studienreise einer elfköpfigen Delegation aus Liechtenstein, der Schweiz und Vorarlberg. Auf Einladung des Verkehrsclubs Liechtenstein machte sich eine überregional besetzte Gruppe aus Politikern, Verkehrsexperten und Journalisten aus der Region auf den Weg, um sich am Freitag in Strassburg und am Samstag in Karlsruhe live davon zu überzeugen, dass eine Agglomeration heutzutage nicht mehr tatenlos zuschauen muss, wie sie vom wachsenden Autoverkehr immer mehr überrollt wird, sondern wie es – bei entsprechendem politischen Willen – möglich ist, die Menschen zur Erfüllung ihrer täglichen Mobilitätsbedürfnisse (wohnen, arbeiten, einkaufen) erfolgreich zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Das Zauberwort lautet: Schiene. Ein Lehrbeispiel auch für Liechtenstein.

Gegen wachsenden, umwelt-schädlichen Autoverkehr ...

Bis 1960 hatte Strassburg eine Strassenbahn gehabt. Dann wurde das – damals als veraltet und ratternd empfundene – Verkehrsmittel eingestellt. In den 60er Jahren gehörte die Zukunft – dem Geist der damaligen Zeit entsprechend – der Strasse und dem Autoverkehr. Ein verhängnisvol-

ler Fehlgedanke, wie sich spätestens in den 80er Jahren herausstellte, denn die wachsende Agglomeration Strassburg drohte immer mehr unter der steigenden Verkehrs- und Luftbelastung durch den individuellen Autoverkehr zu ersticken. Es musste dringend etwas getan werden. Öffentliche Busse allein genügten nicht – zu wenige Menschen stiegen auf das im Vergleich zum Auto wenig attraktiv empfundene Verkehrsmittel um. In der Diskussion standen damals der Neubau einer U-Bahn oder die Wiedereinführung der Strassenbahn, die man mehr als zwei Jahrzehnte davor abgeschafft hatte. Es siegte das Projekt Strassenbahn, weil die stärkste Befürworterin dieses Verkehrsmittels, die 1989 fürs Strassburger Bürgermeisteramt kandidierende Sozialdemokratin Catherine Trautmann, die Wahlen gewann.

Etappenweise wurde das Strassenbahnprojekt in Strassburg durch die neue Bürgermeisterin Trautmann umgesetzt. Die Innenstadt wurde verkehrsberuhigt. Nur noch die Strassenbahn – die erste Nord-Süd-Linie wurde 1994 eröffnet, heute verkehren vier Linien – durfte bis ins Zentrum einfahren. Autos mussten den Kern von Strassburg umfahren bzw. konnten an Park&Ride-Standplätzen ausserhalb der Stadt abgestellt werden, wo die Autoinsassen für die Weiterfahrt ins Zentrum auf die Strassenbahn umsteigen konnten.

... half ein modernes, attraktives öV-System

Attraktiv sollte die Strassenbahn sein, beschlossen die Planer. Also wurde ein völlig neues, auf die Bedürfnisse der Strassburger Bevölkerung zugeschnittenes System in Auftrag gegeben. Heute besticht die Strassburger Strassenbahn durch ein absolut modernes Design auf der Höhe der Zeit.



Ein modernes Verkehrssystem: Strassenbahnprojektleiter Roland Niklaus (li.) erklärt das ausgefeilte öV-Netz der Stadt. Die Strassburger Strassenbahn (re.) fährt in der Innenstadt auf schallgedämpftem Untergrund.



Fotos: jm

Grossräumige und durch grosse Glasfassaden lichtdurchflutete Waggons mit einladend breiten Türen (auch zu Stosszeiten sollte kein Fahrgast befürchten, an seiner Station nicht ein- oder aussteigen zu können), bequeme, gepolsterte Sitze, angenehme Farbgebung innen und aussen, ebenerdiger Ein- und Ausstieg an allen Stationen, absolut geräuscharmer Betrieb (in der Innenstadt ist der Schienenuntergrund schallgedämpft – zum Wohle der Innenstadtbewohner) und nicht zuletzt eine attraktiv hohe Taktfrequenz.

Der Neubau der Strassenbahn bot auch Gelegenheit zur Neugestaltung der Stadt: Gras-begrünte Schienen dienen an vielen Stellen entlang der Strecke als schalldämpfendes und optisch attraktives Element, Baumalleen entlang anderer Strassenbahnabschnitte schaffen ein parkähnliches Flair in der Stadt. Die Oberleitungen der Strassenbahn sind ein dünn gewobenes Netz und fallen fast nicht auf.



Bequem und kundenfreundlich: Breite Türen, ebenerdiger Einstieg (li.) sowie ein bequemes Interieur (re.) machen die Strassenbahn zum attraktiven Verkehrsmittel.



In der Innenstadt wurden neue Flaniermeilen für Fussgänger geschaffen. Der Erfolg der Strassburger Strassenbahn spricht für sich: 57'000 tägliche Fahrgäste schon kurz nach der Inbetriebnahme, eine insgesamt Verdop-

pelung der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel (öV) und eine spürbare Reduktion des Autoverkehrs.

77,6 Millionen öV-Fahrten absolvieren die Strassburger heute pro Jahr – mit weiterhin steigender Tendenz.

Eine Strassenbahn für Stadt und Land

Karlsruher Stadtbahn bringt Pendler ohne Umsteigen von Vororten bis ins Zentrum

Sie wohnen viele Kilometer weit ausserhalb von Karlsruhe? Sie möchten vor ihrer Haustür in eine Bahn einsteigen und nach schneller Fahrt ohne Umstieg im Karlsruher Zentrum aussteigen? Die Stadtbahn macht's möglich.

• VON JOHANNES MATTIVI

Das technische Geheimnis der Karlsruher Stadtbahn liegt im integrierten Zwei-Strom-System. Ausserlich ist die Stadtbahn einfach eine Strassenbahn: Schlank, mit grossen Fensterfronten und bequemer Polsterbestuhlung. Aber unter dem Boden ist die Technik für zwei verschiedene Stromstärken eingebaut: Innerhalb von Karlsruhe fährt die Stadtbahn mit 750 Volt Gleichstrom, ausserhalb der Stadt – ein eingebauter Trafo macht's möglich – fährt die Stadtbahn auf den Schienen der Deutschen Bundesbahn mit 15 Kilovolt Wechselstrom – und mit 100 km/h von Ort zu Ort. Wie schnell und bequem – und vor allem ohne jeden Umstieg – man heute in Karlsruhe und Umgebung von jedem Punkt zu jedem anderen Punkt kommt, davon konnte sich die VCL-Studienreisegruppe am vergangenen Samstag selbst überzeugen.

Eine Strassenbahn und Eisenbahn in einem System

Einstieg am Karlsruher Hauptbahnhof – zentraler Verkehrsknotenpunkt für die Eisenbahn, die Karlsruher Busse und die Karlsruher Stadtbahn. In zügigem Tempo fährt man durch die Stadt – die Ampeln schalten für die Stadtbahn immer automatisch auf Grün. Haltestellen in attraktivem Ab-

stand, angenehm dichte Vertaktung. Vor einer Brücke biegt die Stadtbahn nach links ab Richtung stadtauswärts – und fährt plötzlich auf Schienen der Deutschen Bundesbahn. Ein Stück weit fährt die Stadtbahn noch mit dem 750-Volt-Gleichstromsystem einer Strassenbahn weiter. Dann stellt der Motor während der schnellen Fahrt plötzlich und automatisch intern um, ohne Geräusch, ohne Ruck, kein Fahrgast merkt etwas – es ist wie Auskuppeln bei einem Automotor. Eine kurze Strecke weit fährt die Stadtbahn mit null Volt weiter, denn sie befindet sich auf der ausgekuppelten Stromumstellungsstrecke. Wieder eine kurze Strecke weiter zeigt ein Leuchtknopf in der Fahrerkabine auf einmal 15 Kilovolt Wechselstrom an – der Motor hat auf das Stromsystem einer Eisenbahn umgeschaltet und fährt nun als Eisenbahn weiter in die Vororte. Mit 90 bis 100 km/h, versteht sich, denn die Karlsruher Stadtbahn kann beides: In der Innenstadt als Strassenbahn fahren und ausserorts als Eisenbahn. Und da kein Mensch aus den Vororten mehr umsteigen muss, um von zu Hause aus jeden Punkt im Karlsruher Zentrum bequem zu erreichen, feierte die Karlsruher Stadtbahn vom Start weg grosse Publikumserfolge.

Beharrliche Überzeugungsarbeit brachte den Erfolg

Dieter Ludwig, Geschäftsführer der Karlsruher Verkehrsbetriebe und seit zwei Jahrzehnten umtriebiger Pionier des Karlsruher Stadtbahnsystems, erklärt die Karlsruher öV-Philosophie: Durch die totale Ausrichtung auf die Kundenbedürfnisse, durch das Anbieten einer schnellen, bequemen, flexiblen, dicht vertakteten und umstiegsfreien öffentlichen Beförderungsmöglichkeit vom Ausgangspunkt

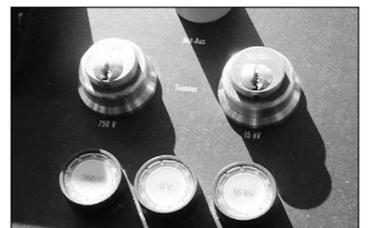


Erfolgreiche Pioniertat: Dieter Ludwig, Geschäftsführer der Karlsruher Verkehrsbetriebe (li.), ist der Erfinder der Karlsruher Stadtbahn, die heute ihre Fahrgäste schnell und ohne Umsteigen vom Karlsruher Zentrum (re.) ...

des Kunden zu jedem gewünschten Zeitpunkt verliert das Autofahren massiv an Attraktivität. Den privaten Pkw wollte Ludwig bei seiner Stadtbahnplanung zu keiner Zeit zum Feindbild erklären, um die Autofahrer-Lobby nicht gegen sich aufzubringen. Autos und öffentlicher Verkehr (öV) sollten sich aus Sicht der Mobilitätsnutzer einen Attraktivitätswettbewerb liefern, das attraktivere Transportmittel sollte beim Kunden gewinnen – mit grossem Erfolg für den öV, wie sich inzwischen zeigte. Das Ganze bedeutete für Dieter Ludwig jedoch jahrelange harte Überzeugungsarbeit – nicht bei den Kunden, sondern bei den Verantwortlichen aus Politik, Verkehrsverbänden und Deutscher Bahn. Es gab zu viele heterogene Entscheidungsträger, die für jede vorgeschlagene Lösung immer wieder ein passendes nächstes Problem suchten mussten, erzählt Ludwig. Letztlich siegte der harte Einzelkämpfer Dieter Ludwig: Heute verfügt Karlsruhe mit



... bis in die entlegensten Vororte (li.) bringt. Das Zwei-Strom-Strassenbahn-Eisenbahn-System (re.) macht es technisch möglich.



Umgebung über ein gemeinsames öV-System, einen Fahrplan und eine gemeinsame Fahrkarte. Fahrgäste jeden Alters und jeglichen Bedürfnisses werden durch ein gutes Angebot abgeholt: Es gibt Junior-Netzkarten, so genannte Job-Tickets (das sind um zehn Prozent verbilligte Jahresnetzkarten für Arbeitspendler), es gibt Studententickets und Seniorentickets. Es gibt gratis Park&Ride-Abstellplätze ausserhalb der Stadt mit Stadtbahnanschlüssen in die Innenstadt, die Züge fahren für

Nachtschwärmer bis spät in die Nacht. Ein dichtes Haltestellennetz, schnelle Vertaktung und attraktive Züge bringen der Stadtbahn jedes Jahr mehr Kunden. Allein auf der Ursprungsstrecke Karlsruhe-Bretten stieg die Fahrgastzahl von 2'000 Personen pro Tag im Jahr 1992 auf heute 16'000 pro Tag. Das Karlsruher Stadtbahnnetz ist inzwischen auf 500 Kilometer angewachsen und erschliesst heute selbst so weit entfernt liegende Orte wie Heilbronn oder Freudenstadt.